

Mettre en mouvement 30 millions de décideurs pour changer le métabolisme de nos territoires.

Cette proposition est placée sous le signe du métabolisme des territoires, bas carbone: c'est à dire les personnes et les marchandises entrantes et sortantes des territoires, les productions et les modes de consommation sur les territoires, dans le plaisir de vivre.

Elle repose sur deux affirmations :

Une première affirmation que je ne démontrerai pas ici : la menace climatique pèse sur la survie de nos civilisations à l'horizon 2030. Je ferai seulement référence au 392 ppm que nous avons atteint en 2012 et aux 450 ppm fatidiques du franchissement des 2°C, vers lequel nous nous dirigeons à raison de plus de 2 ppm par an. Avec ce constat d'évidence : en France, 30 millions de ménages, 3 millions d'entreprises et 500 000 élus ne savent pas quoi faire de cette concentration exprimée en ppm.

Une deuxième affirmation que je ne démontrerai pas non plus mais qu'il est tout aussi aisé de vérifier: il n'existe pas de traductions à l'échelle communale des enjeux de la menace climatique, c'est à dire au plus près des lieux de vie, de travail et de loisir des habitants et des entrepreneurs de notre pays, de leurs représentants et de leurs gouvernants.

Cet état de fait n'est pas propre à la France. C'est donc dans l'ignorance des conséquences de leurs prises de décisions que chaque jour, environ 2 milliards d'humains,-l'effectif de la classe moyenne et supérieure mondiale-, prennent une dizaine de décisions chacun qui pèsent sur les émissions de gaz à effet de serre et le métabolisme de la planète en général, c'est à dire sur leur propre avenir à moins de 20 ans.

Si le changement climatique est bien une question de vie ou de mort, alors ces 2 milliards de décideurs doivent pouvoir penser carbone à chaque prise de décision aussi facilement qu'ils pensent en euros.

D'autant plus que les gouvernants, qu'ils soient démocratiquement élus ou pas, ont depuis longtemps constaté que la moitié de cet impact sur le changement climatique relevait des comportements des humains, c'est à dire échappait aux politiques, aux lois et à leurs pouvoirs d'incitation ou de coercition.

Alors, pour en rester à la France, en l'absence de représentations quantifiées dans leur vie de tous les jours, pourquoi 30 millions de décideurs se mettraient-ils en mouvement pour changer le métabolisme de leur territoire ?

Force est de constater que les territoires sont structurants, les comportements font le reste. Les ppm demandent une traduction locale, quantifiée, concrète : les émissions de CO2 de leur automobile ou de leur logement par exemple mais aussi la distance domicile-travail, les kwh payés pour se chauffer.

La vision que l'on peut avoir de la mobilité est en relation directe avec cet état de fait : la mobilité est au territoire ce que le système sanguin est au métabolisme d'un corps humain. Les gaz à effet de serre y tiennent la place des gaz asphyxiants ; à cette différence près : il sont émis par les territoires eux-

mêmes, plus précisément par ceux qui les peuplent, plus précisément encore par la classe moyenne et supérieure.

L'arsenal régalién des politiques, lois, normes, règlements, incitations fiscales est certes nécessaire. La transition ne se fera pour autant pas sans les habitants et les entrepreneurs, leurs représentants et leurs gouvernants locaux, sans leur adhésion, leurs initiatives, leurs décisions. D'eux dépend la transformation du métabolisme des territoires gouvernés, de la commune à la région. Les données publiques locales, validées par les pouvoirs publics, y tiennent une place décisive.

I- Mettre en mouvement les décideurs :

1- Une stratégie à bâtir depuis l'échelle communale.

La commune est le premier échelon local, emboîtée dans l'intercommunalité, le département, la région, l'Etat, l'Europe, à même d'agir concrètement, là où nous vivons. Le maire est un acteur clé de ce changement. Le conseil municipal, les services, les habitants et les entreprises, leurs associations et leurs syndicats sont des décideurs de premier rang en la matière. Ils sont en capacité d'agir pour changer ce métabolisme territorial.

Le fil rouge est connu : moins d'énergies fossiles, moins de minerais, plus d'intelligence collective, dans un partage raisonné des espaces et des ressources, selon un chemin économique et social acceptable, de préférence dans le plaisir de vivre.

Il ne suffit pas. En l'état, la mobilisation et les prises de décisions potentielles, locales, raisonnées, sont plombées par 3 manques :

- faute de données publiques, locales, quantifiées, les acteurs locaux n'ont pas de raison de prendre des initiatives efficaces et cohérentes avec les ressources mobilisables, financières et humaines.

- une telle quantité d'acteurs, détenteurs des décisions nécessaires, ne peut converger sans une vision claire, partagée, à établir là où ils vivent, travaillent, se distraient.

- Nécessaire, cette vision partagée n'est pas suffisante en l'absence d'une stratégie outillée, laissant chacun autonome dans ses choix, ses décisions,- quelles actions, comment, dans quel délai, et pour quel prix-, tout en assurant par une batterie de lignes d'action et d'indicateurs la pertinence et l'efficacité des actions, la cohérence des décisions prises avec les enjeux globaux à traiter.

Quel maire accepterait de gouverner sa commune sans en connaître les chiffres clé : population, emploi, logement, budget municipal...? Et pourtant, combien de maires connaissent les émissions de gaz à effet de serre générées par leur territoire ? La distance domicile-travail des actifs résidents et des autres ? La consommation d'énergies des bâtiments sur le territoire communal ? Le niveau de développement humain des habitants ? La compétitivité écologique des entreprises de son territoire? Sa biodiversité ?

Pourtant il faut bien y voir clair pour décider à bon escient, chacun et ensemble, mettre nos énergies, nos intelligences, nos moyens là où ils sont le plus efficaces : plus, cette traduction quantifiée doit pouvoir être partagée aux différentes échelles d'action locale, de la commune à la région. Lettre au père Noël ?

L'Ile-de-France est un bon démonstrateur de ce que l'on peut faire.

2- le démonstrateur francilien

@d aménagement durable

Une telle traduction quantifiée a été développée en Ile-de-France. Appelée @d aménagement durable, elle comporte deux tableaux de bord projet et territoire. En quelques clics un portrait de territoire de la commune, de l'intercommunalité... peut être tiré en une douzaine d'indicateurs. Les communes peuvent comparer leurs caractéristiques, affûter leurs politiques, évaluer leur addition. Les deux tableaux territoire et projet, permettent de quantifier l'impact de tout projet sur chacune des 1300 communes franciliennes, de mesurer l'addition de leurs actions sur l'intercommunalité et jusqu'à la région. Simples à utiliser, robustes, ces tableaux de bord pointent l'essentiel, ne fixent pas d'objectifs, permettent aux acteurs locaux de mobiliser leur capacité d'initiative, leur créativité, leur professionnalisme, en responsabilité.

18 fiches-action

Elles ont été constituées pour suggérer des actions concrètes à mettre en œuvre sur les territoires. Elles portent sur les bâtiments, les déplacements, l'aménagement, la biodiversité, les écomatériaux et éco-énergies, le bruit, la boucle locale alimentaire. Ces fiches résument en une à deux feuilles A5 des recueils de données, des analyses, des travaux et références consistants. Par exemple sur la maison carbone, lieu d'information et de mise en relation locale de l'offre et de la demande, relais territorial du plan climat énergie, observatoire des émissions carbone, de la biodiversité... Générateur de décisions durables, ce lieu est conçu comme une généralisation des espaces info-énergies à tous les enjeux et tous les acteurs du développement durable.

Un recueil de bonnes pratiques

Avec l'idée de se servir du neuf pour faire effet de levier organisé sur l'existant, un recueil de bonnes pratiques a été également établi sélectionnant des territoires développant des éco-quartiers utilisant leur impact au delà de leur périmètre d'aménagement; Synthétique, ce recueil décrit 30 actions sur 20 territoires, regroupées en 12 effet de levier du neuf sur l'existant. Chaque effet de levier est précédé d'une courte description de son intérêt stratégique.

Par où commencer ?

Par le site internet de la DRIEA pour faire son marché dans l'ensemble de ces données et documents accessibles et téléchargeables gratuitement. <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/damenagement-durable-r-r515.html>.

En quelques clics, un portrait de territoire de la commune et de l'intercommunalité est composable, livrant les indicateurs de la commune, des communes voisines, du département, de la zone urbaine agglomérée ou rurale, de la région ; tous calculés de la même façon, à partir des mêmes données publiques, ils permettent de comparer d'une commune à l'autre, de penser des politiques en conséquence : l'empreinte écologique, l'approche carbone (77% des émissions de gaz à effet de serre de la commune, bâtiments et déplacements), l'indice de développement humain, la densité humaine autour des gares, la mixité fonctionnelle, la mixité sociale, les déplacements doux et en transports en commun domicile –travail, ceux qui dimensionnent les infrastructures à l'heure de pointe, la consommation du bâti, la biodiversité ordinaire et remarquable.

A la demande de l'association des maires d'Ile-de-France, pour les contrats de développement territorial mais aussi pour les opérations d'intérêt national ou tout syndicat mixte, un tableur a été développé. Il permet de sélectionner les communes impliquées puis d'un clic de connaître l'ensemble des indicateurs de ces communes ainsi que ceux de ce regroupement : nouvelle intercommunalité, opération d'intérêt national, contrat de développement territorial, syndicat mixte d'étude, Paris métropole,...

Ainsi accessibles, les indicateurs ... indiquent. Calculés par l'Etat, neutres donc vis à vis des collectivités territoriales, des habitants, des entreprises, ils pointent par exemple les gCO2 /km émis par les avions, les voitures ou les transports en commun. Ils remettent sur le devant de nos décisions les milliers de km que nous parcourons chaque année et que nous ne comptons guère qu'en euros ; ils mettent en relation nos choix de déplacement et nos choix de moyens de déplacement, avec nos émissions de CO2. Ils font surgir de la nuit les déplacements de marchandises.

Magnétisé par la ligne d'action dont il est la mesure, l'indicateur renvoie aux solutions envisageables, pose la question du meilleur moyen, du processus. Inutile de calculer les émissions des transports en commun, elles sont négligeables devant celles des voitures. Comment basculer sur du transport bas carbone ? Comment diminuer les km parcourus, personnes et marchandises ? Décisions locales.

L'indicateur soulève plus de questions, de débats qu'il n'en règle mais par là, il met en mouvement les décideurs, les oriente et ensemble, leur donne les références, les explications, les meilleures solutions, les bons services, fait grimper le niveau d'intelligence territoriale.

Le tableau de bord projet, analogue à celui du territoire, permet d'évaluer tout projet d'éco-quartier, d'infrastructure de transport ou de bâtiment à l'aune de son impact sur le territoire, de la commune à la région, de son émergence à sa gestion après sa réalisation. Il permet d'affecter ressources humaines et finances aux plus efficaces.

3- @d France

Cette démarche francilienne a été reprise à l'échelle nationale par une commission AFNOR créée avec le soutien du MEDDTL et de l'ADEME et composée à 40 % de représentants de collectivités territoriales. Elle comprend :

5 questions-réponses aux enjeux de la transition: autant de raisons de s'engager dans une démarche de transformation du métabolisme de nos territoires, de construire une stratégie locale pour traiter les six enjeux majeurs planétaires identifiés : changement climatique, biodiversité, économie durable, bien-être, ressources naturelles, nuisances et risques ;

Deux tableaux de bord constitués de 15 lignes d'actions et indicateurs associés ;

Un processus de management des projets d'aménagement durable en 4 étapes : émergence, études, réalisations, gestion urbaine, élaborées et suivies dans la gouvernance à cinq : Etat, élus, entreprises, syndicats et associations.

Proposition :

Au présent stade de publication de cette démarche, il reste à calculer par les services de l'Etat cette quinzaine d'indicateurs pour chacune des 36 000 communes françaises. Hors de portée ?

Le calcul des indicateurs des 1300 communes franciliennes a été fait. Les développements qui s'en sont suivis débouchent sur des projets de territoire contribuant au développement d'emplois locaux et de compétitivité écologique de notre économie.

II- Changer le métabolisme des territoires

Au risque d'enfoncer une porte ouverte, un bâtiment ne sert pas qu'à protéger, il est aussi un pôle générateur et récepteur de trafic. La construction neuve bâtiments et infrastructures, annuelle pesant 1% du stock aménagé, desservi et bâti, avec la réglementation thermique en vigueur depuis 2005, et l'impossibilité de construire massivement de nouvelles infrastructures de transport, 90% des émissions de gaz à effet de serre seront en 2030 le fait des territoires qui sont sous nos yeux.

Quand on commence à penser émissions de CO₂ en termes de vie de tous les jours, alors cette conclusion immédiate s'impose : l'enjeu majeur est la réinvention écologique de la ville et de la campagne qui sont sous nos yeux et non celles qui se construisent et s'aménagement demain.

Cette conclusion ne va pas de soi. Elle est à l'inverse de nos modes de penser et d'agir. Alors que le neuf est plus visible, plus médiatique, plus payant que le travail sur l'existant, il s'agit maintenant de s'organiser pour agir sur nos territoires comme ils sont : en territoire occupé, à la culture installée, aux organisations, entreprises missions et comportements à forte inertie, de longue durée. A l'évidence, les acteurs étant supposés être en mouvement, ici et là, c'est un système qu'il s'agit de changer, à considérer et traiter en temps que tel. Le regard ainsi posé est forcément dérangeant.

A- la mobilité des personnes

1- réduire les besoins à la source,

Le meilleur besoin étant celui qu'il n'est pas nécessaire de satisfaire, on commencera par des emplois près des logements, ou des logements près des emplois. Est-ce possible ? Oui.

Evidemment, cela ne fait pas croître le PIB.

Aujourd'hui, 70 communes franciliennes (sur 1300) concentrent 70 % des emplois et offrent plus de 10 000 emplois à des actifs extérieurs. On peut arrêter de localiser des emplois là où il y a déjà plus d'emplois que d'actifs résidents. On peut créer des logements adéquats aux emplois dans ces 70 communes. On pourrait même imaginer de les faire cotiser, en tant que commune, à proportion des actifs extérieurs qu'elles attirent, au delà du versement transport des entreprises.

30% des actifs travaillent hors de leur commune de résidence contre 50% dans les années 80. Des tiers lieux localisés près de leur lieu de résidence leur permettrait une, deux fois par semaine, de travailler près de chez eux. A Cergy-Pontoise plutôt qu'à la défense par exemple. Combien coûte l'augmentation de capacité des RER A, Eole, Grand Paris, en regard de ces tiers lieux ?

Proposition :

A la vitesse à laquelle le trafic ferré augmente, la fréquentation des gares sera multipliée par 2 en Ile-de-France, d'ici à 2030 ; par 4 en province. Cf le rapport Keller : <http://www.urba2000.com/gare-ensemble>

Les calculs sophistiqués des modèles de trafic sont corroborés par ce calcul grossier: nous effectuons 100 millions de voyages-km en voiture chaque jour en Ile-de-France, pour 50 millions en transports en commun. En supposant que les constructeurs automobiles divisent par deux les émissions de gaz à effet de serre par km parcouru (en dessous de 100 g de CO₂ par km), il faudra effectivement reporter 50 millions de voyages-km sur les transports en commun pour atteindre le facteur 4, la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre ; c'est à dire doubler la fréquentation des gares, des trains et des lignes... Une étude réalisée avec Modus, le modèle de trafic de la DRIEA a montré qu'une centaine de gares franciliennes (sur 450) ne résisteront pas à un tel traitement, avec les projets actuels supposés réalisés en tout ou partie.

Les finances publiques permettront-elles d'assumer une telle explosion? Non. Alors, des logements et des emplois proches, est-ce un vœu pieu ou un incontournable ?

2- décarboner les plus gros émetteurs

Bussopéric

Les logements et les emplois actuels étant là où ils sont et non pas là où ils devraient être, 70% des émissions de gaz à effet de serre des déplacements sont le fait des 5 millions d'habitants de la deuxième couronne : plus de km domicile-travail, plus de voiture pour se déplacer. La densité humaine urbaine de la deuxième couronne ne permet pas le développement d'une offre de transports lourds circulaires type RER. Ils sont le plus grand réservoir d'augmentation de fréquentation du réseau ferré radial : gares, lignes, trains. Est-ce insoluble ? Non. Moyennant quelques retours sur les mentalités, la priorité de fait au tout voiture et le partage de la voirie qu'elle empêche, la vitesse apparente et les mécanismes de sécurité qu'elle génère, il existe une solution.

Au delà des tangentielles ferrées, d'Eole, du réseau Grand Paris,...l'idée est d'utiliser la Francilienne et les autoroutes radiales, autrement, par l'installation d'un bus à haut niveau de service, à inter-stations supérieures à 2 km, cadencé comme en RER, doté de gares multimodales accueillant vélo, réseau de bus des agglomérations traversées, et voitures ; et quelques services, en lien avec les commerces des villes traversées. Au delà du service de bus proprement dit, une politique de réserve foncière autour de ses stations en permettrait l'aménagement urbain, dans la durée.

Proposition :

S'il demande de prendre quelques précautions vis à vis de l'étalement urbain, un tel projet a quelques qualités : utilisant une infrastructure routière existante, il est réalisable en quelques années, à peu de frais d'aménagement de l'infrastructure proprement dite ; il est facilement modulable en fonction de la fréquentation (capacité des bus, fréquence) ; il ouvre une piste sur la réduction à moindre coût des émissions de gaz à effet de serre des territoires les plus émetteurs ; il constitue une réponse à l'étranglement financier des franciliens qui ont décidé d'habiter plus loin pour mieux loger leur famille, en acceptant des trajets en voiture dont la crise a montré la vulnérabilité.

L'ordre de grandeur du coût d'investissement et d'exploitation est sans commune mesure avec une seule ligne RER, pour un service structurant la 2ème couronne et servant 5 millions d'habitants; il permet d'améliorer la robustesse de l'Ile-de-France face à une crise économique et sociale qui serait déclenchée par la hausse brutale du coût de l'énergie, sans capacité de réponse immédiate.

Un service public de covoiturage

Un service de covoiturage, matérialisé par des lieux d'arrêt, permettrait de diviser au moins par deux les émissions au voyageur-km de ceux qui le pratiquent: le conducteur aujourd'hui seul et le premier passager. Ce service ne coûte pratiquement rien à la collectivité, un service informatique performant, temps réel ou presque et l'effort de localiser et aménager les bons points d'arrêt.

Outre la réduction drastique des émissions, il a deux avantages, la diminution des 300 km d'embouteillages quotidiens sur les grands axes, l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages.

Proposition :

Lancer l'étude de ce service en le considérant comme un transport collectif : service, pass transport, points d'arrêt, sûreté, contrôles. Le tester dans trois cas de figure: un grand territoire de la deuxième couronne, un corridor entre deux points d'attraction dépourvu de liaisons en transport en commun efficace, un axe routier particulièrement embouteillé ; généraliser en conséquence.

3- Revisiter les lieux desservis par des infrastructures existantes

La chaîne de transport en commun étant continue, de porte à porte, ou ne servant à rien, moins on est tributaire de transport en commun successifs plus le système de transport est efficace, plus le système économique est souple donc robuste, plus ils sont agréables à vivre. On continuera donc avec des emplois et des logements autour de stations de transports en commun lourds. L'économie urbaine le permet-elle ? Oui.

Dans le rayon magique de 1000 m autour des gares, de l'ordre de 300 hectares, il faut 10 minutes à pied pour attraper son train, rejoindre son logement ou son emploi. A vélo, dans les mêmes 10 minutes, avec la même liberté d'aller et venue et avec la même exposition aux intempéries, la surface magique de sols autour des 450 gares existantes de l'Ile-de-France, est multipliée par 4: 400 000 hectares supplémentaires d'opportunité de création de la ville de la courte distance dans le plaisir de vivre. Le SDRIF, pas encore approuvé, en est resté au rayon de 1000 mètres.

Propositions :

93% des actifs franciliens habitent à moins de 3 km d'une gare ; la distance de pertinence du vélo ; a fortiori s'il est électrique et permet d'absorber les pentes sans effort. Les français sont les plus grands acheteurs de vélo européens, les plus mauvais utilisateurs : 87 km par an contre 300 pour italien ou un polonais et 1000 pour un hollandais. 400 000 vélos sont volés ou détruits chaque année ; il peut y avoir un rapport. Il y a une solution : des garages à vélos fermés au pied de tout pôle générateur de trafic, enseignement, bureaux, commerces, logements et gares ; des garages que l'on ouvre avec son pass transport, surveillé par caméra ; souriez, vous êtes filmé. Combien coûte un garage à vélos en regard de la disponibilité foncière ainsi offerte et du coût exorbitant de la charge foncière, ne serait-ce que celle qui est subventionnée pour le logement social ? Sans parler de compétitivité économique ou de pouvoir d'achat.

B- les marchandises ne votent pas : elle émettent des gaz à effet de serre.

Le métabolisme des territoires va chercher le transport de marchandises. La génération de trafic y tient la même place que celle des personnes. Les pistes de solutions suivent les mêmes orientations stratégiques : réduire les besoins à la source, décarboner les plus gros émetteurs, revisiter les lieux desservis par des infrastructures existantes et leurs fonctionnalités.

1- l'alimentation :

Un tiers des émissions de gaz à effet de serre sont le fait de l'alimentation, depuis la production agricole jusqu'aux déchets ménagers, en passant par la transformation, le transport, la distribution, la cuisine et le repas. Réduire ces émissions va-t-il impacter les transports ? A l'évidence oui.

Le nombre de repas servis en restauration collective contractualisés à 50 % sur la boucle locale alimentaire, par rapport au total des repas servis en cantines met l'accent sur les 7 millions de repas servis chaque jour en Ile-de-France par cette restauration, maîtrisée par des élus et des chefs d'établissements publics et privés : cantines scolaires (crèches, écoles, etc.), restauration collective d'État (hôpitaux, armées, administrations, etc.) et restaurants inter-entreprises.

La boucle locale alimentaire se définit comme la consommation sur un territoire d'aliments élaborés principalement à partir de productions végétales ou animales de ce même territoire.

En Ile-de-France la boucle locale alimentaire n'est ni d'un rayon de 100 miles ni de 100 km. Elle est infra régionale pour les céréales, va chercher les départements voisins de l'île de France pour les fruits et légumes et au delà pour la viande. Selon l'adage bien connu, les marchandises ne votent pas ; leur transport se contente d'émettre des gaz à effet de serre.

Proposition :

En régie ou en délégation de service public, organiser cantine par cantine la boucle locale alimentaire en relation avec les producteurs locaux. Comptabiliser les émissions carbone des produits consommés, locaux et non locaux, notamment selon les distances et les modes de transport, agir en conséquence.

2- Eco-produits et synergies régionales, l'exemple du bois

le bois énergie

Les éco-matériaux, les éco-énergies poussent majoritairement à la campagne et sont majoritairement utilisés en ville. L'Ile de France occupe 3 % du territoire national, accueille 20% des habitants et 20% des emplois.

Au delà de l'exploitation de la biomasse francilienne pour le chauffage urbain par exemple, il faudra bien aller en chercher sur le territoire national et les amener par une logistique bas carbone, fluviale ou ferrée, de préférence en localisant intelligemment les chaufferies. De quoi générer des pactes ruraux-urbains, dans la longue durée, permettant d'assurer un approvisionnement sûr et un développement économique et social solidaire inter-régional.

A l'échelle infra-régionale d'abord, entre le parc naturel régional du Vexin et la Confluence Seine-Oise par exemple, il y a matière à mettre en mouvement un territoire comptant quelques 200 000 ménages, 10 000 entreprises et 27 000 étudiants.

A l'échelle inter-régionale entre l'Ile-de-France et la Normandie ou le Limousin, sur la seule filière bois- énergie, (indissociable du bois-construction), le flux annuel est potentiellement de plusieurs centaines de millions d'euros et plusieurs millions de tonnes de bois anhydre.

Au plan national, une extension grossière des chiffres franciliens amènerait à un potentiel de 20% des 40 millions d'équivalents logements embranchables sur un chauffage urbain aux ENR&R. L'exploitation de ce potentiel permettrait de faire passer plusieurs milliards d'euros de la colonne importation d'énergies fossiles et déficit du commerce extérieur vers la colonne produit intérieur brut, compétitivité écologique, développement d'emploi non délocalisable et désindexation des charges de chauffage sur le cout du pétrole.

Propositions :

Dans la centaine de communes francilienne à potentiel de développement, lancer une étude opérationnelle à l'échelle communale ou intercommunale de développement des réseaux de chauffage urbain aux énergies renouvelables et de récupération.

Constituer une équipe projet publique en charge du développement de ce projet d'intérêt national dans le respect du rôle de chaque type de décideur : constitution d'un comité régional, dans la gouvernance à 5, Etat-élus-entreprises-syndicats-associations, en charge du pilotage régional de la politique de développement et d'interconnexion des réseaux, assistance à maîtrise d'ouvrage des délégataires de service public local, préparation de pactes ruraux-urbains, propositions d'articulation projets, planifications et lois.

Le bois matériau :

Le bois énergie et le bois construction représentent chacun environ 50% du volume de bois qui pousse chaque année. La répartition en valeur est de l'ordre de 10-90%. Si l'on imagine que le bois construction se développe pour la construction neuve jusqu'aux bâtiments de 4 étages et en réhabilitation pour l'isolation thermique, alors le pacte rural urbain va chercher le double en tonnes à transporter et le décuple pour la valeur en euros du matériau transporté.

Proposition :

Lancer une réflexion sur la filière bois, en partenariat avec l'interprofession du bois, pour établir un plan de localisation préférentiel régional des plateformes logistiques et des lieux de transformation du bois énergie et du bois construction incluant le prix du foncier adéquat.

C- Acceptabilités

Un lieu générateur de décisions durables :

Est-il bien nécessaire de s'appesantir sur les éco-quartiers ? Enfermés dans leur périmètre d'aménagement, et a fortiori s'il ne traitent que de construction neuve, ils sont juste une danseuse électorale. Pourtant ils possèdent une qualité : nouveaux attractifs, innovants, ils drainent les sachant : auditeurs thermiques, ingénierie et entreprises éco-compétentes. Moyennant un point d'appui sur le territoire, ils peuvent faire levier sur l'existant. En commençant par ne pas limiter les honoraires de l'aménageur au seul périmètre à aménager. Un effet de levier qui est tout sauf spontané, qui s'organise et pas seulement au plan politique.

D'où l'idée de créer des maisons carbone, un lieu d'échange et de coopération, local, sur les réductions des émissions de gaz à effet de serre, constitué en point d'entrée unique pour tous les acteurs du territoire – élus, chefs d'entreprises, bailleurs et particuliers – et répondant aux enjeux de la lutte contre le réchauffement climatique mais aussi des autres enjeux du développement durable.

Outil stratégique, instrument de mobilisation des acteurs du territoire, autour des actions concrètes à mener, des décisions prenables, la Maison Carbone les informe et les forme aux enjeux des économies d'énergie et du climat pour permettre leur passage à l'acte.

Elle met en contact les acteurs, rassemblant ceux qui veulent faire et ceux qui peuvent faire, favorisant ainsi le développement de synergies sur le territoire. Elle aide à l'émergence de projets et les accompagne. Elle apporte son expertise, assure la diffusion et le suivi du plan climat énergie territorial, permet de diffuser les bonnes pratiques élaborées sur le territoire et rend possible le partage d'expérience.

Elle assure une fonction d'observatoire carbone. Elle centralise les données carbone du territoire et les rend accessibles, améliore et actualise le calcul des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité. Elle permet de penser carbone lors de la prise de décision, plus généralement métabolisme du territoire. Elle permet de débattre du chemin économique et social à trouver. Il y a fort à faire.

Proposition :

La maison carbone n'a pas besoin d'un projet d'éco-quartier pour être développée, elle vient en appui s'il s'en développe un. Une intercommunalité de taille suffisante en ville, le département à la campagne, peuvent la développer. Une autorité organisatrice de transport de niveau 2 peut y trouver un lieu permanent d'approche globale du métabolisme du territoire et de ce qu'elle y fait.

L'avion

La maison carbone est sans doute un des rares lieux où l'on peut traiter des émissions de l'aviation. Si les constructeurs d'avion sont sur le chemin de la division par deux des émissions de gaz à effet de serre, le facteur 4 suppose une division par 2 du kilométrage parcouru ou son report sur d'autres modes, bas carbone. Tout ne peut pas l'être.

Un quartier, une ville, une région agréables à vivre qu'on ne cherche pas à fuir à la première occasion, la vidéo conférence peuvent réduire le besoin à la source. Le TGV, le bateau dans une certaine mesure peuvent assurer le report. Questions de territoires, mais d'abord de comportements, pour les 30 millions de décideurs.

La voiture :

Une oreille distraite suffit à comprendre que les constructeurs vendent de la puissance, de la vitesse, suréquipée de préférence, bref un statut social, dans la possession. Le marché premium (c'est plus chic) est là pour témoigner du succès de ce que l'on appelle la montée en gamme. Les émissions de CO2 des véhicules vendus sont comme les exceptions des contrats d'assurance, en toutes petites lettres. A raison de plus d'un million de morts par an dans le monde, et quelques 50 millions de blessés, le carnage n'arrête personne, ni les constructeurs, ni les acheteurs. Il faut un smog à ne plus voir à 10 mètres pour que Pékin impose de limiter la circulation, un temps. A Paris, ville desservie par 350 stations de métro, une tous les 500 m, cadence 3 minutes, et une dizaine de lignes RER, cadence 10 minutes, deux mandats municipaux sont juste suffisants pour revenir sur les voies rapides sur berge et abaisser la vitesse sur le périphérique.

En regard parler de chrono-aménagement relève au premier abord de l'utopie. Grenoble, la région Rhône-Alpes ont construit la notion et amorcé sa mise en œuvre. Le contrat est pourtant clair, donnant-donnant, on échange de la régularité contre une vitesse limitée... à 70 kmh sur les voies rapides urbaines. On organise les infrastructures de déplacement entre territoires de façon à ce que la ville centre ne vide pas les villes périphériques de leurs emplois, leurs commerces et leurs équipements, ne les transforme pas en cités dortoirs, générateurs de déplacements tous motifs.

Proposition

Obliger les constructeurs à publier les émissions de CO2 des véhicules dans la même taille de lettre que les plus grosses employées sur le reste de la présentation. Lancer une étude chrono-aménagement par région et revoir les limitations de vitesse en conséquence, en simplifiant.

D- Le PIB, la compétitivité, l'emploi, le pouvoir d'achat et le bien être :

Réduire le besoin à la source diminue le PIB.

Réduire la distance domicile-travail réduit le besoin déplacements en voiture, en transports en commun, en consommation d'énergie, en émissions de gaz à effet de serre, en fatigue ; à l'inverse elle augmente le bien être, le plaisir de vivre et le pouvoir d'achat. Depuis le début des enquêtes générales transport en Ile-de-France cette distance domicile-travail est affichée en temps de transport. On cherchera en vain à lire dans les résultats publiés de l'EGT 2011 les émissions de gaz à effet de serre. Il serait intéressant de mesurer depuis la première enquête transport la perte de pouvoir d'achat et l'augmentation des prélèvements générées par l'augmentation des distances pour se rendre à son travail.

A l'inverse, éloigner toujours plus les lieux de domicile des lieux d'emploi crée du chiffre d'affaire, de la croissance, du PIB et des prélèvements obligatoires.

Propositions :

Faire faire une étude d'impact CO2 pour toute création ou extension de zone d'activité de plus de 100 salariés. Sortir de l'enquête globale transport les données d'émissions de CO2, leur évolution depuis que cette enquête existe ainsi que l'impact sur le pouvoir d'achat.

La compétitivité fossile et la compétitivité écologique

« Jouer la montée en gamme, l'innovation et la productivité » dit le rapport Gallois. Le costume est à la fois serré et large. La compétitivité industrielle est-elle indifférente aux transports, aux choix modaux ? Aux émissions de gaz à effet de serre ?

Réduire les km parcourus en avion réduit le parc d'avion à construire, la maintenance, le kérosène consommé (le tiers du prix du billet) et les émissions de gaz à effet de serre. La vidéo conférence réduit les coûts, augmente donc la productivité. « J'évite plus de 80 % de mes déplacements en

province « dit ce cadre d'un grand groupe immobilier. « Je peux encore en gagner. » Investi dans la construction durable, l'innovation, ce major fabrique patiemment un facteur distinctif, un avantage concurrentiel.

La voiture tout électrique est performante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, en France métropolitaine ; les DOM-TOM sont moins bien lotis. Avec notre parc nucléaire, les émissions sont de 100g de CO₂ par kwh, environ 300 en Europe, 600 aux Etats-Unis, 1000 en Chine. La voiture électrique a un marché national sauf puits carbone à la sortie des centrales à charbon, au fuel, au gaz (conventionnel ou de schiste), sauf alimentation photovoltaïque émettant moins de CO₂ pour la fabriquer que ce qu'elle économise pendant sa durée de production, sauf production électrique avec des énergies renouvelables en général.

Pour tel autre grand groupe, vendre du traitement chimique des eaux usées rapporte plus que de la phyto-remédiation, bas carbone. Mais il a mis au point une benne à ordures ménagères tout électrique consommant un tiers d'énergie en moins qu'une benne classique. La généralisation de ce type de bennes à ordures par remplacement progressif du parc permettrait d'économiser près de 2 % des émissions de gaz à effet de serre de la France.

Pour tel groupement d'agriculteurs, le chanvre assure une production agricole demandant peu d'entrants (engrais, pesticides, insecticides, eau), dans une rotation triennale des sols. Il diminue les émissions de gaz à effet de serre en conséquence. L'écorce de la canne, la chènevotte, mélangée à de la chaux fait un excellent béton de chanvre, isolant et porteur. Plus chère que la laine de verre, la laine de chanvre augmente le bien être de ceux qui la posent, Elle augmente le temps de retour sur investissement de l'isolation d'un toit de quelques pour cent (10 euros de plus sur 150 euros du m² environ). En circuit court, elle crée des emplois non délocalisables, augmente le PIB, diminue le déséquilibre du commerce extérieur, pose question au transport de marchandise bas carbone. Sur des distances inférieures à 100 km, y-a-t-il une réponse ?

Propositions

Rendre obligatoire une installation de vidéoconférence par établissement pour toute entreprise comptant par exemple plus de 500 salariés et au moins deux établissements, filiales incluses.

Imposer l'installation de puits carbone pour toute centrale électrique supérieure à un seuil d'émission progressivement modulé. Calculer ce seuil par exemple en commençant par toutes les centrales qui totalisent 20% des émissions de gaz à effet de serre puis en montant ce pourcentage jusqu'à 80% d'ici à 2030.

L'emploi, le pouvoir d'achat et le bien être

La réduction de la distance domicile travail diminue l'emploi, augmente le pouvoir d'achat et le bien être ; le vélo aussi.

Le chauffage urbain aux énergies renouvelables et de récupération est créateur d'emplois non délocalisables. Il stabilise les charges de chauffage en les désindexant du prix des énergies fossiles et avec il stabilise le pouvoir d'achat.

L'éco-production en général, en boucle locale, crée des emplois non délocalisables, augmente le bien être et la compétitivité, au détriment de l'importation d'énergies fossiles.

Proposition :

Lancer un programme de recherche sur le calcul du bien être intérieur brut, BIB, monétarisant les services en positif ou en négatif à partir du PIB ; par exemple les couts des accidents de la circulation seront comptabilisés en négatif, les émissions de gaz à effet de serre des transports et des autres activités également. De même les variations de la distance domicile-travail par rapport à une période de référence, seront comptabilisées en positif (raccourcissement) ou en négatif (allongement).

Evidemment la notion de croissance va en prendre un coup. La notion de pouvoir d'achat aussi.

Surtout si l'on fait un calcul rétroactif sur les 20 ans passés, a fortiori avec un calcul sur 50 ans. De 3000 km par an à 16 000 aujourd'hui, quelle est la part des distances parcourues générée par cette seule distance domicile-travail ? Pour quel coût individuel et collectif ?

Et que dire de la même approche sur les marchandises ? Faut-il impérativement qu'un jean ou un yaourt, fassent 20 000 km avant d'arriver chez nous ? Combien coûtent individuellement et collectivement les biens à l'obsolescence programmée ?

Au risque d'une répétition, changer le métabolisme des territoires, pour le décarboner, c'est à dire modifier les flux des personnes et des marchandises entrantes et sortantes des territoires, les productions et les modes de consommation sur les territoires, dans le plaisir de vivre, suppose de créer une information, des données publiques qui n'existent pas aujourd'hui.

Il s'agit de s'organiser pour agir sur nos territoires comme ils sont : en territoire occupé, à la culture installée, aux organisations, entreprises, missions et comportements à forte inertie, de longue durée.

Le regard ainsi posé est forcément dérangeant.

Mais sinon, en l'absence de représentations quantifiées dans leur vie de tous les jours, pourquoi 30 millions de décideurs se mettraient-ils en mouvement pour changer le métabolisme de leur territoire ?

C'est un système qu'il s'agit de changer, à considérer et traiter en temps que tel.

Ce qui vaut pour la France vaut pour la planète.

Jean-Michel Vincent