



zefco
L'Atelier de la ville
en transition

Zefco est un bureau d'études et de conseils en environnement pour l'urbanisme et l'architecture. Acteur de la maîtrise d'œuvre, Zefco est aussi impliqué dans certains projets urbains majeurs : Pirmil les Isles à Nantes, Val de Fontenay-Alouettes, L'île de Nantes, La Jallère à Bordeaux, St Sauveur à Lille, Part-Dieu à Lyon... Zefco prône une approche à la fois technique et sensible de la qualité environnementale, utilisant autant la performance (carbone évité, contrôle de la consommation énergétique...) que la prise en compte des usages (réalisme socio-économique, maîtrise des effets rebonds, qualité pratique...).

Contact :
François Peyron & Florian Dupont
Cofondateurs
atelier@zefco.fr
www.zefco.fr

Le point de vue de Zefco sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Nos propositions en quelques lignes :

- **Assumer les surcoûts qui existent et rappeler le bénéfice collectif en coût global** : la transition nécessite d'accepter des surcoûts structurels que nous devons partager pour modifier la chaîne de valeur sans perdre de vue le bénéfice à long terme.
- **Refuser les primes aux mauvais élèves** : dans la transformation de notre économie, repousser les échéances légales conduit à défavoriser ceux qui portent la décarbonation.
- **Assumer une planification de la réduction de la taille des bassins de vie** : le fait que nous devons moins nous déplacer est un ingrédient de l'urbanisme contemporain à mieux intégrer.
- **Engager le public et le privé à générer les commandes pour structurer et pérenniser les filières post-carbone** : l'aménagement doit être positionné comme un générateur de l'émergence et de la massification des filières économiques de demain.
- **Bien utiliser les infrastructures existantes** : Les bâtiments et les infrastructures existants doivent être mieux utilisés. Leur fonctionnement doit évoluer vers plus d'usages (partage, règles) et de nouveaux usages.

Pour un urbanisme transformateur

Nous dirigeons un bureau d'étude en environnement pour l'architecture et l'urbanisme. La SNBC est notre première grille de lecture dans le travail avec les élus. Ce document revêt donc pour nous une importance cruciale. Si elle manque d'une version territorialisée et opérationnalisée, elle illustre la force du lien entre l'accord de Paris et une vision des budgets carbone nationaux dont nous nous servons au quotidien. Ceci amène notre première suggestion : **il est indispensable de rendre plus disponible et transparente la donnée nationale (du CITEPA) et sa version territorialisée pour que les collectivités s'en emparent** dans les PCAET mais aussi dans l'opérationnel (SCOT, PLU, ZAC, PLH, PDU...).

Nos expériences nous amènent à quelques constats récurrents que nous partageons ici. Ils se raccrochent tous à notre fil directeur : **l'urbanisme transformateur**. La mobilisation par le projet urbain de tous les leviers qui permettent d'enclencher in concreto la construction de la société post-carbone. Notre travail se fonde sur la compréhension de l'état des acteurs, filières, usagers (sourcing) mis en perspective avec la destination (boussole) pour travailler le chemin de progression collective. Il prône des projets architecturaux, de paysage ou d'aménagement qui soient transformateurs au sens de l'IPBES.

L'aménagement comme vecteur de transition

Si nos métiers sont par nature extractivistes, nous sommes également convaincus que ce sont des leviers importants de changement. La feuille de route des métiers de l'aménagement pour laquelle nous avons assisté les services de l'Etat a bien montré que le bilan carbone de l'aménagement relevait à la fois de l'activité de construction (d'infrastructures, bâtiments...) et de la structuration du socle territorial qui façonnent les usages de la population. Là où l'existant reste difficile à faire évoluer, l'aménagement opérationnel concentre l'ingénierie et les investissements des secteurs public et privé offrant **un levier important de transition voire tout simplement une opportunité unique à ne pas rater** dans le temps long de la fabrique territoriale.

Rappeler le bénéfice collectif en coût global

Depuis le rapport Stern (2006), nous savons qu'il est plus rentable économiquement d'investir tôt dans l'atténuation. Cette lecture en coût global nécessite d'être martelée auprès des acteurs en permanence pour justifier nos efforts collectifs.

Cette perspective nous place dans la recherche d'une reconfiguration des chaînes de valeur. Elle confirme que l'objectif consiste bien à faire des choix entre les activités économiques, à en pousser certaines au détriment d'autres et à redistribuer l'attractivité économique différemment.

Cette équation temporelle n'enlève pas les surcoûts à l'instant présent. Les transformations économiques des dernières décennies sont plutôt marquées par des réductions drastiques des coûts : optimisation des chaînes logistiques, mondialisation des marchés, économie du coût marginal nul etc. La nouvelle orientation économique consiste sans doute à assumer certains surcoûts au bénéfice du coût global de long terme. Cela ne signifie pas qu'il n'y a pas quelques pistes sans surcoût voire bénéficiaires (réduction des parkings enterrées, fabrications de terres végétales in situ,...).

Assumer les surcoûts

Il nous semble qu'il faut partager collectivement certains surcoûts pour qu'ils soient anticipés par toute la chaîne de valeur.

Dans notre métier de la construction, l'arrivée des matériaux biosourcés change toute la conception des bâtiments. La généralisation de l'usage de ces matériaux peut se faire à surcoût maîtrisé mais pas sans surcoût. C'est le constat des acteurs, c'est aussi le constat d'un projet de recherche que nous avons piloté dans le cadre du CPIER vallée de la Seine (Maillons). Intégrer à partir de maintenant l'existence de ce surcoût nous semble être le seul moyen de reconfigurer la chaîne de valeur en transparence.

Cet exemple pourrait être étendu à la présence de photovoltaïque en toiture, aux locaux vélo, aux emplois et services en rez-de-chaussée... **Partager avec l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur les surcoûts permet d'acter la nécessité d'une**

reconfiguration collective des modèles économiques et d'accélérer son installation. Notamment dans un moment où l'effort doit être mis sur le parc existant et non plus sur les constructions neuves, ce qui implique une économie très différente. C'est aussi l'occasion de questionner les frais fixes de chaque étape (banque, assurance...), de parler du partage de la prise de risque en matière d'innovation pour trouver un cadre d'innovation apaisé.

Refuser les primes aux mauvais élèves

Le chemin de transition a besoin d'être écrit, partagé et tenu. Les changements à opérer sont tels que les acteurs ont besoin de cette lisibilité et de cette confiance. Evidemment, des ajustements sont nécessaires en cours de route mais ils ne doivent pas être faits au détriment de l'ambition ni favoriser ceux qui retardent la transition au dépend des autres.

La voiture balai réglementaire est extrêmement structurante dans les métiers de la construction : paliers de la RE, du DEET, des étiquettes énergétiques rythment la progression de notre filière. A un moment où apparaissent licenciements et fermetures, certains appellent à ralentir le rythme du changement. Nous constatons à l'inverse que les acteurs qui anticipent ces évolutions voire les devancent sont en bonne santé et ne réclament pas de dérogations ou de report des échéances réglementaire. Nous appelons donc à maintenir une visibilité de moyen et long terme, une progressivité lisible et tenue.

Rappelons que la France est l'un des leaders mondiaux de l'immobilier vert. L'exigence de nos réglementations et la culture architecturale et constructive en ont fait une destination économique pour remplir les critères ESG des asset managers. L'émergence des filières biosourcées est regardé avec intérêt par nos voisins européens. A titre d'exemple, nous avons été appelés en Suisse et aux Pays-Bas pour diffuser le retour d'expérience français.

Répartir et cadrer l'effort

La nouvelle SNBC fait apparaître des reports entre secteurs. Les émissions du transport ne diminuent pas ce qui reporte l'effort de décarbonation sur les secteurs du bâtiment et de l'industrie eux-mêmes déjà sous pression. Le premier, déjà en difficulté, est

par ailleurs confronté à de vrais enjeux de rénovation dont le temps de retour carbone n'est pas garanti et qui **appelle à une réglementation environnementale intégrant une analyse en cycle de vie (ACV) sur la rénovation** rapidement : le poids carbone des matériaux employés pour la rénovation peut avoir un effet négatif sur le bilan total. Le second dépend de nos ambitions de réindustrialisation mais sera dans tous les scénarios, très vulnérable à la question énergétique et au contexte international.

Cette mouture de la SNBC commence à mettre en lumière le report de l'effort d'un secteur à l'autre dès que l'un prend du retard. Il est donc primordial d'accompagner ce report sans pour autant oublier les raisons du retard sur la mobilité. Il nous semble que pour corriger cela, le message de la sobriété dans l'usage des transports est indispensable.

Assumer une planification de la réduction de la taille des bassins de vie

L'indispensable électrification du parc automobile concentre beaucoup d'attention au point de masquer un sujet qui mérite d'être plus débattu dans les territoires : la nécessité de moins se déplacer. Toutes les trajectoires carbone (SNBC, Transitions 2050...) arrivent à cette conclusion récurrente. Nous la retrouvons dans nos bilans carbone d'opération. Elle se heurte par contre au fait que cet enjeu n'est pas porté par l'Etat auprès des élus pour qu'ils s'y préparent. Il est pourtant structurant et nous semble devoir être une donnée d'entrée des SCOT et PLU ainsi que de tout projet de territoire.

Il en découle la nécessité de renouveler une vision territoriale en reconvoquant la hiérarchie territoriale qui a volé en éclat avec la métropolisation. Loin de cantonner les populations périurbaines ou rurales à leur territoire, elle induit un rapprochement des services et des emplois. L'équation carbone le rend inéluctable mais il ne se décrète pas pour autant. Il s'agit donc bien de repartager un imaginaire collectif croisant mobilité, développement économique et logement.

Affirmer une coopération territoriale féconde entre urbain et rural

Le sujet précédent est au cœur du schisme territorial entre les métropoles et le reste du territoire national. Il est pourtant une véritable voie de résolution. Tous les efforts qui réduisent l'usage d'énergies fossiles en ville sont autant de marge de manœuvre laissée aux territoires péri-urbains et ruraux. Ces péréquations ont besoin d'intégrer le récit territorial de la transition collective. Il permet de voir la fermeture des centres villes à la voiture comme une réduction de la vulnérabilité des populations extérieures dépendantes des véhicules individuels et non comme un rejet de ces populations. Pour être fonctionnel, ce genre de dispositif doit être vu dans sa globalité, incluant des offres intermodales.

Ces sujets de coopération inter-territoriale sont infinis : le premier d'entre eux est forcément celui de l'alimentation. Le triptyque nature des régimes alimentaire, qualité environnementale de l'agriculture et bouclage du cycle organique sont des piliers extrêmement forts de la décarbonation et de l'autonomie alimentaire.

Maximiser les usages des infrastructures existantes de mobilité

L'assertion peut sembler évidente pourtant elle se heurte à notre vision de la mobilité demain. A date nous multiplions les pistes cyclables en préservant la fonctionnalité des routes alors que le gabarit des vélos augmente (Long tail, vélo cargo) approchant celui des petites voitures et que les véhicules particuliers sont de plus en plus imposants. Cette ségrégation de l'usage de l'espace routier doit-il perdurer ? Beaucoup de territoires convertissent leur voie ferrée en piste cyclable : est-ce une lecture suffisamment prospective des usages ferrés à terme ? Comment mobiliser économiquement et juridiquement tous les parkings enterrés sous-utilisés du pays ? etc. Ces questions peinent à émerger faute de planification croisée entre mobilité post-carbone et infrastructure.

Là encore la vision nationale doit permettre d'imprimer un rythme du changement et une destination claire. A titre d'exemple, le code de la route semble un levier national intéressant à mobiliser tant il n'a pas encore intégré la priorité des mobilités dans l'usage de la voirie : piéton, vélo et assimilé, transports en commun, voiture. D'autant plus qu'il s'agit d'un levier puissant tout en étant économe en ressources.

Engager le public et le privé à générer les commandes pour les filières post-carbone

L'aménagement est un écosystème économique important qui doit effectuer une mue profonde de ses impacts mais surtout c'est un générateur de commandes. Les filières de la France de demain ont besoin de ces commandes, de ce champ d'expérimentation et de ses retours d'expériences. Les matériaux biosourcés, le photovoltaïque, les pépinières de végétaux sauvages, les savoirs faire de la rénovation thermique ou de la renaturation... ont besoin de ces terrains d'application et d'une massification de leurs commandes pour faire exister le tissu économique d'une nation post-carbone.

Un urbanisme transformateur des territoires et de l'économie est un formidable levier des politiques publiques.

Conclusion : pour une stratégie climat qui engage les territoires

Nous sommes des artisans des territoires, nous savons donc l'importance de l'action locale. Nous vous alertons cependant sur l'importance de la vision de l'Etat dans la mise en œuvre locale. La stratégie nationale est indispensable pour assurer le chainage entre l'accord de Paris et les initiatives des territoires. Alors que le constat technique est bien établi, la mesure des changements donne parfois aux acteurs la peur d'agir ou la crainte d'être le seul à le faire. La boussole nationale qu'est la SFEC doit être porteuse de clarté et de confiance.

La clarté impose d'affirmer les changements structurels inévitables (réduction de la taille des bassins de vie, rôle des différents modes de transports selon les territoires, besoin sobriété...) comme les trajectoires très opérationnelles (développement du photovoltaïque en toiture, utilisation des analyses de cycle de vie dans les rénovations...). Ce niveau de détail peut paraître

éloigné d'une stratégie nationale mais ce sont bien les questions que nous rencontrons dans les territoires de manière récurrente.

La confiance sera d'affirmer qu'il n'y a pas de chemin en dehors des objectifs climatiques. Les milieux économiques s'adaptent très bien et très vite pour peu qu'ils ne doutent pas de la trajectoire collective. Tenir le rythme des réformes environnementales permet de faire émerger les champions économiques de demain.