



L'ITE Efficacity, créé en 2014 à l'initiative de l'Etat (SGPI / France 2030), est un Institut de R&D dédié à la transition énergétique et bas carbone des villes. Il s'appuie sur un consortium inédit d'une trentaine de partenaires intervenant dans le secteur de l'énergie et de la ville : des industriels, des ingénieries, des organismes académiques, enfin des fédérations de collectivités et aménageurs. Efficacity a pour mission de développer, d'expérimenter puis de déployer à grande échelle des outils d'aide à la décision permettant aux collectivités d'accélérer la décarbonation de leur territoire. Efficacity intervient pour cela à deux échelles : l'échelle de l'aménagement urbain (échelle du quartier) et l'échelle de la planification bas carbone et des plans climat (échelle des EPCI).

Contact :
Michel Salem-Sermanet
Directeur général
m.salem-
sermanet@efficacity.com

Le point de vue de l'Institut pour la transition énergétique (ITE) Efficacity sur la SNBC 3

EN SYNTHÈSE

Nous avons fortement apprécié le document soumis à concertation par sa clarté et son caractère opérationnel.

Nous souhaitons formuler :

- deux propositions d'ordre général, d'une part une demande de précisions sur les aspects économiques de la SNBC (prix des énergies, coût des investissements), d'autre part la suggestion de rajouter aux chapitres sectoriels, un chapitre plus transversal sur « la ville » qui concentre 2/3 des émissions de GES du pays ;
- un ensemble de propositions sectorielles, concernant le bâtiment, le transport et l'énergie ;
- un ensemble de propositions spécifiques au « secteur de la ville », idéalement dans un chapitre à part.

Propositions visant à compléter le document soumis à concertation :

1. Deux propositions d'ordre général :

- La première proposition concerne la **dimension économique de la SNBC 3** : il conviendrait d'une part de préciser les hypothèses retenues pour effectuer les modélisations, notamment les hypothèses concernant l'évolution du prix des énergies, et d'autre part d'indiquer ne serait-ce que les ordres de grandeur des moyens et des ressources qui devront être mis en œuvre pour atteindre les objectifs énoncés.

- La deuxième proposition concerne la **structure du document** : elle est essentiellement organisée autour d'un découpage sectoriel. Ce découpage est certes classique, et il présente l'avantage de faciliter les calculs des émissions et de leur évolution. Il présente cependant l'inconvénient de laisser des « angles morts » dans la prise en compte des synergies positives ou négatives entre secteurs, et plus globalement dans la prise en compte de la dimension systémique des territoires. Afin de remédier à cet inconvénient, nous proposons, non pas de remettre en cause la structure sectorielle du document, mais de la **compléter par une partie sur la ville qui, rappelons-le, émet 2/3 des émissions de GES du pays**, rassemble 80% de la population,

concentre de nombreux défis posés par la transition bas carbone et est fortement concernée par les interactions entre les différents secteurs.

2. Des propositions à caractère sectoriel :

Transport et mobilité :

- Inciter à ce que les décisions prises par les collectivités en matière de décarbonation des flottes de bus (30 000 bus concernés à terme) tiennent compte de façon objective des coûts et bénéfices des différentes options technologiques entre batterie – H2 – biocarburants, autrement dit que les collectivités comparent ces différentes options selon la méthode récemment mise au point par l'ADEME avec l'appui technique du Cerema, de l'IFPEN et d'Efficity (cf. « Verdir ma flotte »).

- Promouvoir la mutualisation fret – voyageurs notamment dans les tramway (cf. les expérimentations « TramFret » en France et en Europe) ;
- ne pas oublier dans ce chapitre les perspectives de l'H2, notamment pour les bus (autonomie significativement supérieure aux VE) ou encore pour les PL.

- **Industrie** : ne pas oublier dans ce chapitre les ports (voir le concept de « hub énergétique » développé à Dunkerque).

- **Bâtiment** : tout d'abord, s'agissant des choix des scénarios de rénovation, notre forte recommandation est que les propriétaires ou gestionnaires de patrimoines importants en volume et particulièrement énergivores devraient faire ces choix sur la base d'une simulation énergétique permettant d'évaluer de façon précise les coûts et bénéfices des divers scénarios ; la pratique actuelle en est encore très éloignée alors que les investissements en jeu sont considérables. En outre, ce chapitre pourrait être l'occasion d'insister de manière concrète sur la nécessaire articulation entre SNBC et PNACC, en particulier pour le choix des scénarios de rénovation des bâtiments (matériaux, systèmes énergétiques) qui impactent à la fois leurs performances énergétiques et leur confort d'été.

- **Energie** : nous renvoyons ici, s'agissant du développement des réseaux de chaleur et de froid, sujet qui nous paraît essentiel, au document que nous avons déjà produit dans le cadre de la concertation sur la PPE 3. Nous suggérons en outre que soit rappelé la nécessaire cohérence avec la loi de mars 2022 visant à l'accélération des énergies renouvelables, et en particulier l'obligation pour les bailleurs sociaux d'engager des études de faisabilité de manière à inscrire leur patrimoine dans une réelle dynamique de décarbonation et pas seulement de baisse des factures

énergétiques ; enfin, nous proposons que la même obligation soit faite aux sociétés qui gèrent des centres commerciaux.

3. Les éléments spécifiques au « secteur de la ville » :

- il conviendrait à notre sens de souligner **l'importance des formes urbaines** sur les consommations d'énergie. De ce point de vue, l'étalement urbain est doublement problématique, car d'une part, il obère la capacité d'absorption naturelle des sols, d'autre part, il augmente les distances parcourues et le recours aux VP.

- **concernant les mobilités urbaines**, le choix qui est fait dans le document de projections de trafic basées sur une courbe ascendante, tant pour les personnes que pour les marchandises, ne nous paraît pas constituer un bon signal. La poursuite des tendances antérieures n'est ni fatale, ni souhaitable. Si on prône « la ville du quart d'heure » ou encore « les circuits courts » (cités dans le document soumis à concertation) c'est notamment, nous semble-t-il, pour maîtriser ces tendances haussières.

- il conviendrait de faire mention de la **crise actuelle du logement**, qui présente des interférences multiples avec la SNBC en même temps qu'avec le concept de « transition juste » : importance du

parc à rénover mais aussi « décrochage » pour une partie de la population entre localisation des résidences et centres d'emplois. Répondre à la crise du logement peut être une opportunité pour combiner réhabilitation et inclusion sociale, notamment dans les centres anciens, à l'instar de ce qui a été engagé par plusieurs villes.

- Il conviendrait aussi de mettre rapidement à disposition des collectivités et de leurs ingénieries, dès l'arrivée des nouveaux exécutifs locaux en 2026, **une boîte à outils d'aide à l'élaboration des plans climat** basée sur une capacité à quantifier finement et de manière dynamique l'impact GES des plans d'actions ; au-delà de cette impératif de court terme, il conviendrait de développer des travaux de recherche permettant de progresser dans la quantification de l'impact GES de certains leviers d'actions les plus complexes à évaluer.

- il conviendrait en outre de promouvoir **la mobilisation des entreprises d'un territoire en faveur de sa transition bas carbone**, car si les collectivités n'agissent en direct que sur un nombre limité de leviers d'action, elle dispose en réalité d'une capacité d'incitation et de mobilisation beaucoup plus large ; de telles initiatives ont été expérimentées depuis quelques années par de grandes collectivités accompagnées par le Cerema et

Efficacity (Poitiers, Rouen, Toulouse, Lille, etc.) ;

- enfin, il conviendrait de valoriser les collectivités qui s'engagent dans des actions de **« transition juste »** au travers notamment du label « Ville durable et innovante » qui complète le label « Territoire Engagé Transition Ecologique » de l'ADEME sur **les volets social et économique de la transition**, ce qui va dans le sens des recommandations récurrentes du HCC et du CESE.

-