

LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

FICHE VARIABLE

COLLÈGE DE PROSPECTIVE
CHANTIER CENTRE-VILLE



TRAJECTOIRE DE LA VARIABLE

DÉFINITION ET ENJEUX

Tout un ensemble d'engagements internationaux, européens et nationaux fixe le cadre politique d'une trajectoire de réduction des émissions de GES français. Les transports et le résidentiel-tertiaire sont en tête des sources d'émissions de GES en France, avec respectivement 29 et 17,1 % des émissions, devant l'agriculture et l'industrie manufacturière. La stratégie française de transition écologique vers la neutralité carbone, issue du Plan Climat 2017, vise bien sûr à agir sur les secteurs émissifs, mais aussi à promouvoir une nouvelle culture « bas-carbone » en matière de modes de vie et de consommation.

Au sein de cette feuille de route, plusieurs mesures sont donc susceptibles d'avoir une influence sur les centres-villes : la limitation de l'artificialisation des sols, le développement de formes urbaines résilientes et économes en carbone et surtout le développement de bâtiments et d'une mobilité bas-carbone. La stratégie nationale bas-carbone vise en particulier à renforcer « les pôles urbains et les zones déjà urbanisées en facilitant la réinstallation des ménages, du commerce et de l'artisanat dans les centres ».

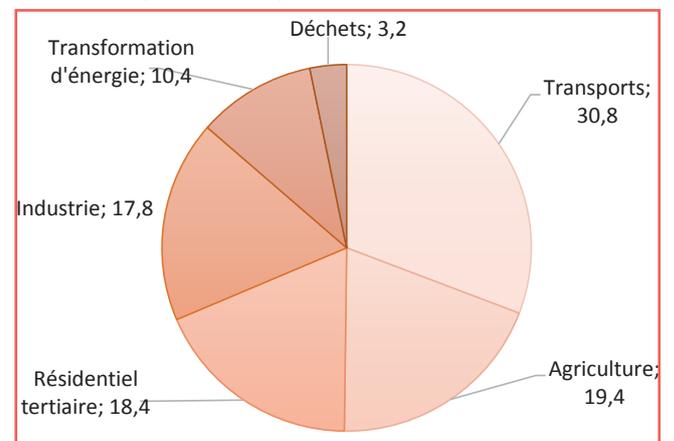
PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLE A ÉTÉ L'ÉVOLUTION PASSÉE DE LA VARIABLE ?

Selon le cinquième rapport du GIEC, la température moyenne mondiale a augmenté de 0,85°C entre 1880 et 2012. Sur la période 1901-2010, le niveau de la mer a augmenté de 19 centimètres en moyenne. L'étendue moyenne annuelle de la banquise arctique a diminué au cours de la période 1979–2012 à une vitesse qui se situait très probablement entre 3,5 et 4,1 % par décennie. La région Hauts-de-France est à la fois une des régions françaises les plus émettrices de GES (3e si on regarde les émissions par habitant ou par point de PIB) et les plus exposées aux effets du changement climatique. La température a augmenté de 2 °C entre 1955 et 2018, le nombre de jours de gel a diminué de 24 jours, la mer s'est élevée de 9,5 cm à Dunkerque depuis 1956.

Les transports sont la première source d'émissions de GES en France, dont la moitié est due aux voitures particulières. Sur longue période (1990-2016), le domaine des transports, dont les émissions ont augmenté, joue négativement sur les efforts réalisés par les autres secteurs consommateurs d'énergie, notamment les industries et la construction : c'est le seul secteur dont les émissions de GES ont augmenté depuis 1990. En Hauts-de-France, les

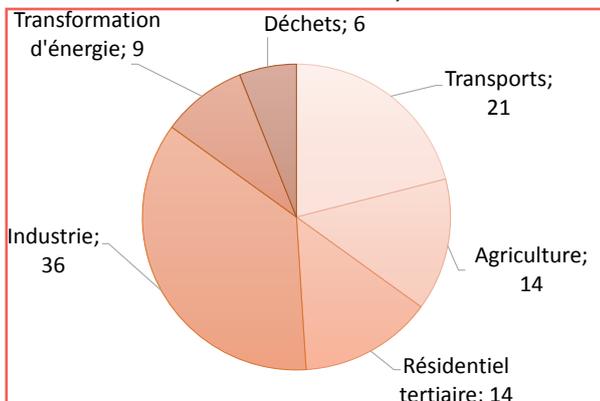
Figure 1 : Répartition par source des émissions de GES (hors UTCATF) en France en 2019, en %



Source : Haut Conseil pour le Climat

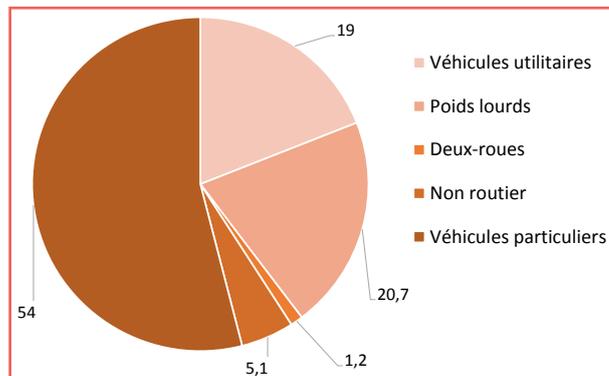
transports de personnes et de marchandises représentent 21 % des émissions en 2015. C'est plutôt moins que les autres régions françaises, en raison de la forte spécialisation industrielle du territoire dans des secteurs fortement émetteurs. Ces émissions ont cependant augmenté de 7 % entre 2009 et 2014 selon le CERDD.

Figure 2 : Répartition par source des émissions de GES en Hauts-de-France en 2015, en %



Source : Observatoire climat HDF - outil NORCLIMAT

Figure 3 : Émissions de GES des transports en France, en %



Source : Observatoire climat HDF - outil NORCLIMAT

Il faut toutefois distinguer les émissions émises sur le territoire français (l'inventaire national) des émissions issues du mode de vie des Français (l'empreinte-carbone). Si sur longue période, les émissions de GES de la France ont diminué, l'empreinte-carbone des Français a augmenté (+11,4 % entre 95 et 2015), en lien avec l'importation de biens produits dans d'autres pays.

PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'ŒUVRE ?

En octobre 2018, le GIEC a publié un **rapport spécial** qui établit que pour limiter le réchauffement planétaire à 1,5 ° C, les domaines de l'aménagement du territoire, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme (ainsi que l'énergie et l'industrie) devraient connaître des transitions « rapides et de grande envergure ». Les émissions mondiales nettes de dioxyde de carbone (CO2) d'origine anthropique devraient être réduites d'environ 45 % par rapport aux niveaux de 2010 d'ici à 2030, et il faudrait atteindre un « bilan nul » des émissions aux alentours de 2050, ce qui signifie que les émissions restantes devraient être compensées en éliminant du CO2 de l'atmosphère.

Dans ce contexte, l'Union européenne et la France ont pris des engagements internationaux de réduction de leurs émissions de GES qui pourraient être renforcés. Le Pacte vert européen, qui a pour ambition de faire de l'Europe le premier continent neutre en carbone, guidera les orientations du plan de reprise de l'Union européenne : rénovation énergétique des bâtiments, mobilité durable, mais aussi protection de la biodiversité et élimination de la pollution. La présidente de la Commission a ainsi récemment annoncé son soutien à une politique climatique plus ambitieuse, qui passerait de -40 à -55 % par rapport à 1990, mais qui serait encore insuffisante pour respecter l'Accord de Paris (2015). La France, de son côté, s'était d'abord engagée sur une réduction de 40 % à l'horizon 2030 puis une division par quatre (« le facteur quatre ») à l'horizon 2050. Le Plan Climat de

2017 ambitionne d'aller plus loin pour répondre à l'Accord de Paris en visant la neutralité carbone en 2050. La stratégie nationale bas-carbone (SNBC), qui décrit les orientations transversales et sectorielles à mettre en place, a donc été révisée pour tenir compte de ce nouvel engagement. Elle ambitionne en outre une baisse des consommations énergétiques de 40 % qui passerait notamment par davantage de sobriété et une diminution de l'empreinte-carbone des Français (donc y compris les émissions importées).



© Région Hauts-de-France

Les prochains budgets carbone de la SNBC prévoient à l'horizon 2033 une diminution de 26,6 % des émissions du secteur des transports, de 44,9 % des émissions du bâtiment, et la décarbonation complète de ces deux secteurs à l'horizon 2050. Pour les transports, cela implique une diminution annuelle de 3,8 Mt CO₂ eq/an en moyenne alors que les émissions ont progressé de 0,5 Mt CO₂ eq/an entre 1990 et 2015 en moyenne annuelle. Pour la SNBC, cet objectif repose à la fois sur des améliorations technologiques, des reports sur des moyens de transport moins émetteurs et une « maîtrise de la croissance de la demande de transport ».

Outre les émissions nationales, la stratégie vise la réduction de l'empreinte carbone des Français (11,2 tCO₂eq / hab. en 2018 soit 1,8 fois les émissions territoriales). Cela implique de diminuer les émissions liées à la consommation de biens et services, qu'ils soient produits sur le territoire national ou importés, y compris les émissions liées aux transports internationaux. Cet objectif n'est toutefois pas chiffré dans la SNBC.

Au-delà des engagements et des objectifs annoncés, les mesures d'atténuation du changement climatique apparaissent plutôt en retrait actuellement. Le Haut Conseil pour le Climat (HCC), instance indépendante mise en place par le gouvernement, reconnaît des « objectifs ambitieux », mais pointe des « actions insuffisantes » et des « dispositifs trop faibles ». Le premier budget carbone (2015-2018) de la SNBC n'a ainsi pas été totalement respecté. Les actions mises en place ne sont pas ainsi pas à la hauteur des objectifs pour le HCC.

Au niveau régional, la loi NOTRe a renforcé le rôle des régions comme cheffes de file en matière climatique. Le SRADDET Hauts-de-France décline les objectifs nationaux et cible une réduction de 40 % des émissions de GES en 2031 et de 75 % en 2050. La sobriété est affichée comme

un levier important de cette baisse, 25 % de cet objectif de réduction étant associé à ce levier.

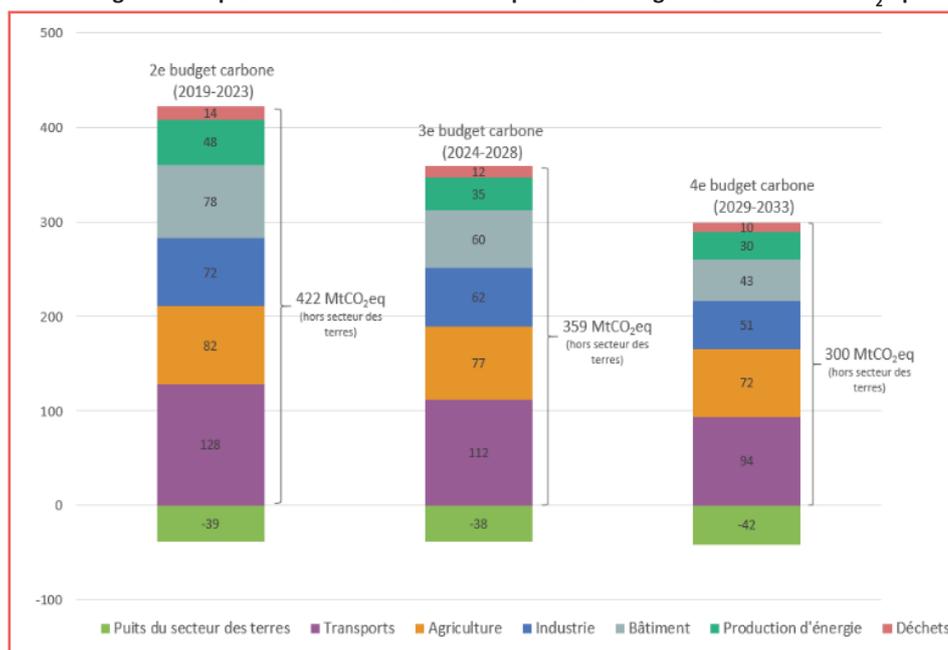
Figure 4 : Objectifs de réduction régionale des émissions de GES

Secteur \ kteqCO ₂ /an	2021	2026	2031	2050
Résidentiel	-27%	-32%	-41%	-65%
Tertiaire	-10%	-16%	-21%	-37%
Industrie	-22%	-32%	-41%	-65%
Transports	-26%	-34%	-43%	-68%
Agriculture	-5%	-9%	-13%	-23%
Total	-19%	-26%	-34%	-55%
Réductions d'émissions de CO ₂ par rapport à 2012	-20%	-30%	-40%	vers facteur 4 (-75%)

Source : SRADDET Hauts-de-France

En matière de transport, les tentatives récentes de réduire le trafic routier, d'abord via des péages et ensuite via la taxe carbone, se sont heurtées à l'hostilité de la population et ont été abandonnées. En perspective locale, la région Hauts-de-France affiche dans ses différentes programmations obligatoires une ambition forte de baisse des émissions liées au transport (SRCAE puis SRADDET), de l'ordre de -43 % à l'horizon 2031, mais elle reste difficile à concrétiser selon France Stratégie : « les politiques de transport menées par la région visent avant tout à développer les mobilités pour favoriser l'activité économique et l'accès à l'emploi. Certaines mesures comme le développement d'axes routiers ou la diminution de la taxe sur les certificats d'immatriculation peuvent ainsi entrer en contradiction avec les engagements climatiques. Les Hauts-de-France font partie des territoires où la mise en cohérence des réponses sociales et environnementales est particulièrement difficile à réaliser ».

Figure 5 : Répartition sectorielle des trois prochains budgets carbone en MtCO₂eq



PASSÉ > PRÉSENT > FUTURS POSSIBLES

QUELLES SONT LES INFLEXIONS ET RUPTURES QUI POURRAIENT MODIFIER LES DYNAMIQUES EN COURS ?

Si le changement climatique est désormais une réalité observée et admise par la majorité des acteurs, les mesures d'atténuation jugées nécessaires par la communauté scientifique apparaissent moins intégrées et plus difficilement mises en œuvre. La crise économique créée par la pandémie pourrait reléguer au second plan la prise en compte de cet enjeu, environnement et économie étant souvent perçus comme incompatibles. Les plans de relance européen et national semblent toutefois prendre en compte, au moins partiellement, cette dimension.

À l'inverse, une société civile de plus en plus préoccupée du changement climatique pourrait se révéler un facteur de pression important pour imposer des changements en matière de politique publique. Les prochaines élections régionales et présidentielles traduiront le rapport de force qui se met en place dans la société française. D'importants effets météorologiques liés au changement climatique (canicules, tempêtes hivernales...) pourront aussi marquer les esprits et renforcer la préoccupation des habitants en matière d'environnement.



MICRO-SCÉNARIOS

Élaborés en atelier, ces scénarios proposent des avenir **possibles** de la variable étudiée, articulés à partir de trois hypothèses :

- **L'hypothèse tendancielle** s'inscrit dans la continuité des dynamiques en cours,
- **Deux hypothèses alternatives** transformatrices du centre-ville ont été élaborées autour de ce pivot central.

FATALISME CLIMATIQUE

Fatalisme climatique et priorité à la relance économique s'associent pour détourner l'attention du sujet climatique, les déplacements individuels et la consommation de masse sont encouragés. Les choix résidentiels et de consommation restent influencés par l'usage de la voiture favorisant le développement péri-phérique pour l'habitat comme pour la consommation.

DES AMBITIONS MAIS PEU DE RÉALISATIONS

Les ambitions et les objectifs affichés restent élevés mais peu de moyens sont affectés à la lutte contre le changement climatique. La préoccupation sanitaire et économique des citoyens ne permet pas de faire pression sur les décisions politiques. Les différents plans de relance font état du changement climatique mais sont davantage orientés vers des solutions technologiques (voiture à hydrogène...) que vers l'évolution des modes de vie. Les mesures prises pour limiter les déplacements individuels sont inégales selon les territoires et défavorisent les centres-villes.

UNE LUTTE EFFICACE QUI RÉVOLUTIONNE NOS MODES DE VIE

Des moyens importants sont donnés à l'atteinte des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. Les collectivités régionales soutiennent les mesures nationales en mettant en œuvre des règles et des aménagements favorisant la baisse des émissions à GES. Cela impacte à la fois les modes de déplacements et la consommation des ménages. Le coût global des déplacements individuels augmente influençant des choix résidentiels favorisant la possibilité de déplacements collectifs ou actifs. Les centralités sont renforcées.

RÉFÉRENCES DOCUMENTAIRES

- Nations Unies : les changements climatiques
- Chiffres clés du climat France, Europe et Monde, DATALAB, Commissariat au développement durable, Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019
- Il est temps qu'on s'intéresse à ce qu'il se passe à Bruxelles, Aude Massiot, Libération, 9 septembre 2020
- Stratégie nationale bas-carbone : la transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone, Ministère de la transition écologique et solidaire, mars 2020
- Rapport annuel grand public, Haut conseil pour le climat, 2019
- Rapport annuel grand public, Haut conseil pour le climat, 2020
- Un pacte vert pour l'Europe : notre ambition : être le premier continent neutre pour le climat, Commission européenne, 2020
- SRADDET de la région Hauts-de-France
- Tour d'Horizon Climat-Énergie Hauts-de-France, CERDD, 2017
- Les fiches du SRADDET



Date de publication : février 2021

Rédaction : Aurore Sorin - Benoît Guinamard
Coralie Peyrot-Bégard - Stéphane Humbert

Contact : collegedeprospective@hautsdefrance.fr

Retrouvez l'actualité et les publications du collège sur le site de l'Agence Hauts-de-France 2020-2040
<https://2040.hautsdefrance.fr>

Photo page de couverture : © Région Hauts-de-France