



NUMÉRO

28

ZOOM SUR L'EMPREINTE CARBONE DES RÉGIONS FRANÇAISES

SOMMAIRE

INTRODUCTION

04

PARTIE 1

L'EMPREINTE CARBONE, UN INDICATEUR DANS L'ANGLE MORT DES POLITIQUES PUBLIQUES

06

PARTIE 2

LES LEÇONS DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA FRANCE

09

PAROLE D'EXPERT

SÉBASTIEN MAIRE, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE FRANCE VILLE DURABLE

14

PARTIE 3

L'EMPREINTE CARBONE DES RÉGIONS À LA LOUPE

16

PARTIE 4

RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE, UNE OPPORTUNITÉ DE RENOUVEAU ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES

22

CONCLUSION

34

INTRODUCTION



a France, via sa Stratégie
Nationale Bas Carbone
(SNBC) vise une baisse de
40% de ses émissions de
gaz à effet de serre (GES) en
2030 par rapport à 1990.
Pour le moment, le pays ne
tient pas ses engagements et peine à
réduire ses émissions de GES: le Citepa¹
note ainsi que l'objectif français sur la
période 2015-2018 n'a pas été atteint et
que les émissions de l'année 2022 sont
restées à un niveau proche de celles de
2021. Dans son rapport annuel publié en
juin 2022, le Haut Conseil pour le Climat

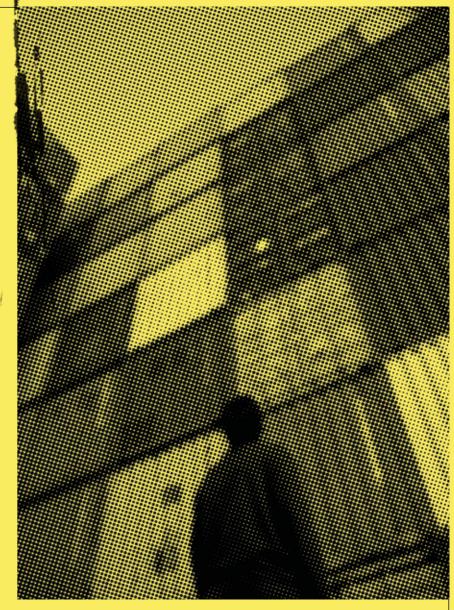
Si les efforts pour renforcer la baisse des émissions en France sont essentiels à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone en 2050, ils laissent pourtant dans l'ombre un autre chantier, tout aussi nécessaire et porteur d'opportunités pour les territoires : celui de la réduction des émissions liées aux importations. Ces émissions, générées par la production à l'étranger de produits ou de services importés puis consommés en France, représentent la moitié de l'empreinte carbone du pays mais ne sont pas -ou peu- visées par les politiques nationales.

avertissait ainsi que « le rythme annuel de

réduction des émissions de la France de-

vra plus que doubler pour atteindre -4,7%

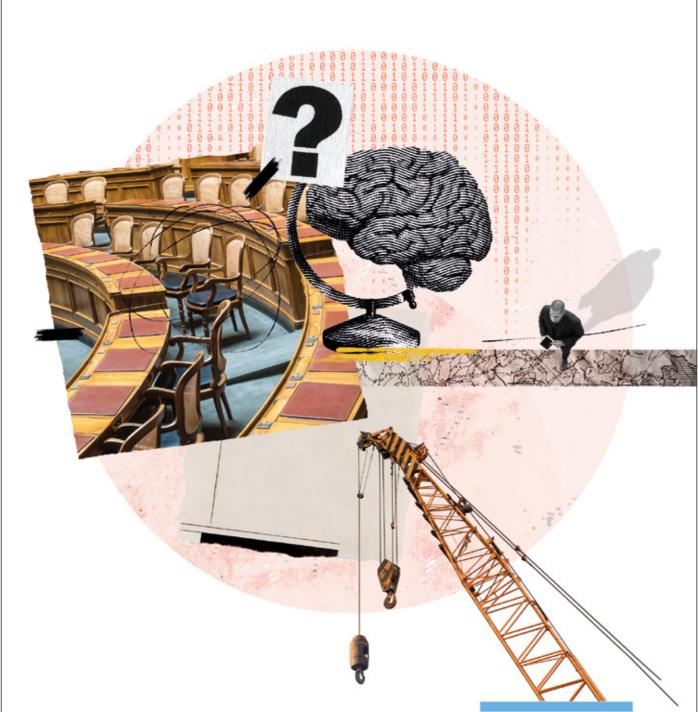
en moyenne sur la période 2022-2030 ».



© Unsplash - Pat Whelen

Comment définit-on l'empreinte carbone, et que peut-elle nous apprendre sur les vulnérabilités, non seulement climatiques mais aussi économiques, des politiques locales et nationales ? Comment la réduction des importations les plus carbonées peut-elle également renforcer la résilience des territoires, en diversifiant leur tissu économique et en limitant leurs dépendances stratégiques ? En détaillant la nature des importations les plus contributrices à l'empreinte carbone, et les moyens d'action dont disposent les collectivités territoriales et leurs partenaires pour réduire ces importations, cette note entend contribuer au débat public sur les modalités d'un développement répondant à la fois aux enjeux économiques et au défi climatique.

PARTIE 1



L'EMPREINTE CARBONE, UN INDICATEUR DANS L'ANGLE MORT DES POLITIQUES PUBLIQUES

1 UNE NOUVELLE LECTURE DE LA PART DE CHAQUE TERRITOIRE DANS LES ÉMISSIONS MONDIALES

Les négociations internationales sur le climat (dont l'Accord de Paris) reposent sur le principe selon lequel chaque pays est responsable des gaz à effet de serre émis sur son territoire. Légitime, cette approche s'explique par le fait qu'historiquement les émissions nationales ont été les plus faciles à comptabiliser et que ce sont celles dont la réduction est le plus « à notre main », puisqu'elles sont générées sur le territoire où s'exerce l'autorité de l'Etat ou des collectivités territoriales. Toutefois, les émissions intérieures ne disent pas tout de la contribution de chaque pays au changement climatique, et donc de la juste répartition des efforts de réduction des émissions de GES à accomplir pour atteindre la neutralité carbone².

L'approche empreinte carbone considère à l'inverse que c'est au territoire où se situe le consommateur final, et non le producteur, qu'il convient d'imputer les émissions de GES, puisque c'est bien la demande qui génère la production du

bien. Concrètement, l'empreinte carbone d'un pays représente la quantité de GES induite par sa demande finale intérieure³, que les biens ou services consommés soient produits sur le territoire en question ou importés (voir schéma page plus sens que la consommation de nombreux biens et services repose aujourd'hui sur des chaînes de production se déployant à l'échelle mondiale. Avec ce mode d'attribution des émissions, les GES générés par la fabrication au Bangladesh d'un T-shirt acheté à Paris par un consommateur français, sont attribués à la France, pays de consommation, et non au Bangladesh, pays de production.

Avec une répartition des émissions mondiales selon le lieu de consommation, les pays les plus développés tels que les Etats-Unis ou les pays européens voient leur responsabilité réajustée à la hausse : sauf exception, leur empreinte carbone est très sensiblement supérieure à leurs émissions nationales. L'empreinte car-

bone révèle également que la réduction de leurs émissions intérieures coïncide souvent avec une augmentation de leurs « émissions importées » (voir partie 2.). En mettant en exergue l'influence des différences de niveaux et de modes de vie, suivante). Cette approche fait d'autant et en contournant les biais liés au fait que certains pays disposent d'industries fortement émettrices qui produisent pour le reste du monde, elle permet de poser les fondements et les métriques d'une forme de justice climatique qu'appellent de leurs vœux de nombreux pays en développement. L'empreinte carbone permet de fixer un objectif robuste - puisque fondé scientifiquement, équitable puisqu'attribuant à chaque individu un droit égal à « consommer » du carbone - et universel - puisque valable à toute échelle de territoire - pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et parvenir, à cet horizon, à une empreinte carbone ne dépassant pas 2 tonnes par habitant⁴.

DISTINCTION ENTRE LE PÉRIMÈTRE DE L'EMPREINTE CARBONE ET CELUI DE L'INVENTAIRE TERRITORIAL

INVENTAIRE TERRITORIAL Emissions directes des EMISSIONS IMPORTÉES ménages **EMPREINTE** (biens et services impor-Emissions liées à la pro-**CARBONE** tés pour la consommaduction pour la consomtion domestique) mation domestique **EMISSIONS** Emissions liées à la pro-**EXPORTÉES** duction pour l'exportation

1.2 DÉFINIR UNE VÉRITABLE STRATÉGIE DE RÉDUCTION DE L'EMPREINTE CARBONE, À TOUTES LES ÉCHELLES





Aujourd'hui, les politiques climatiques internationales, européennes, nationales ou plus locales, ne traitent que très peu de l'empreinte carbone, et laissent dans l'ombre l'impact des émissions impor-

En France, le sujet commence à être pris en compte. La SNBC adoptée en 2020 affiche en effet une double ambition : « atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 » et « réduire l'empreinte carbone des Français ». Si la première est aujourd'hui bien balisée, à travers la détermination de « budgets carbone » à ne pas dépasser et la définition de trajectoires de réduction des émissions de GES pour les différents secteurs d'activité économique du pays, il n'en est pas de même pour la seconde.

La SNBC ne prévoit pas encore d'objectif chiffré de réduction de l'empreinte carbone⁵, tandis que les orientations proposées sur ce volet se limitent à la mise en place d'instruments de marché à l'échelle européenne ou mondiale pour maîtriser le contenu carbone des produits importés, et une meilleure information des entreprises, des organisations et des citoyens pour les encourager à maîtriser leur empreinte carbone. Enfin, la SNBC ne prévoit pas de leviers spécifiques pour faire de la réduction de l'empreinte carbone un objectif structurant des stratégies locales, comme les plans climat.

PARTIE 2

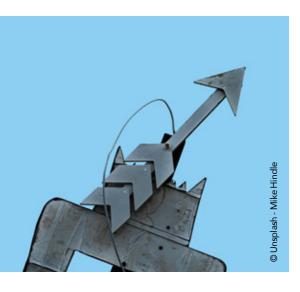


LES LEÇONS DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA FRANCE

© Unsplash - Simon Lee

2-1 LES ÉMISSIONS IMPORTÉES DE LA FRANCE EN HAUSSE DEPUIS 30 ANS

2-2 UNE EMPREINTE CARBONE DE 42% SUPÉRIEURE AUX ÉMISSIONS INTÉRIEURES



L'empreinte carbone du territoire apporte une autre vision de la performance française en matière de réduction des émissions, et la confronte aux mouvements de désindustrialisation intervenus au cours des dernières décennies. Entre 1995 et 2019, les émissions de GES sur le territoire français ont baissé de 19%6. pour partie grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique des activités et à la baisse de l'intensité carbone de l'énergie, pour une autre du fait de la désindustrialisation de l'économie française moins de production industrielle c'est aussi moins de sources d'émissions sur le sol national (voir focus ci-dessous).

L'empreinte carbone globale a connu une baisse beaucoup plus limitée entre 1995 et 2019 (-7 %). Car l'augmentation de la demande intérieure et la substitution croissante de la production nationale par les importations entraînent une forte progression des émissions importées sur la période, dans les mêmes proportions (+19%), qui se sont stabilisées autour de 310 millions de tonnes par an ces dernières années. Alors que les émissions intérieures reculent, les émissions importées représentent logiquement une part croissante de l'empreinte carbone : 49% en 2019, contre 39% en 1995.

FOCUS

DÉSINDUSTRIALISATION ET AMPLIFICATION DES ÉMISSIONS IMPORTÉES

L'industrie manufacturière ne représente plus que 11% de la valeur ajoutée nationale en 2019 (Eurostat), ce qui fait de la France le pays le plus désindustrialisé de l'Union Européenne (après la Grèce, Malte, Chypre et le Luxemboura). Si le déclin de l'emploi industriel s'amorce dès le début des années 1970, une double bascule s'opère au cours des années 2000. Sous l'effet des délocalisations, d'un ralentissement de l'investissement dans l'appareil productif national (au profit des investissements à l'étranger) et de la concurrence croissante des importations en provenance des pays « low cost », un nombre croissant de branches industrielles leur production reculer.

Aujourd'hui, seules l'industrie agroalimentaire, la chimie, l'industrie pharmaceutique et l'aéronautique conservent une valeur ajoutée croissante.

A contrario, la demande finale intérieure continue de progresser à un rythme nettement supérieur à celui de la production industrielle. La désindustrialisation se traduit mécaniquement par une amplification des importations. Les deux tiers de la valeur des biens manufacturés consommés par les ménages français sont aujourd'hui importés⁷. Ceci aboutit à une seconde bascule : structurellement positif depuis l'après-guerre, le solde des échanges extérieurs de biens manufacturés (hors

combustibles fossiles raffinés) devient déficitaire en 2007 et ne cesse de se creuser depuis.

L'effet de vase communicant entre désindustrialisation et augmentation des flux d'importations entraîne non seulement une perte d'emploi et de souveraineté économique, mais également une délocalisation des émissions nationales vers les pays fournisseurs de la France. Stables entre 2000 et 2005, les émissions intérieures de la France amorcent une baisse au moment où le solde extérieur manufacturier devient fortement déficitaire, tandis que les émissions importées suivent la trajectoire inverse sur la même période.



Non seulement la réduction des émissions nationales s'avère insuffisante ces dernières années au regard des objectifs fixés par la France, mais cette réduction s'est faite au prix d'une augmentation des émissions importées. Le recours accru aux importations en lieu et place de la production intérieure se traduit généralement par des émissions plus importantes, en raison des impacts liés au transport et de conditions de production plus émettrices de GES qu'en France dans les pays concernés : mix énergétique plus carboné, technologies utilisées plus émettrices, réglementation en viqueur moins ambitieuse. Cela revient in fine à attribuer une part de notre responsabilité climatique à des économies-ateliers qui ne disposent pas forcément de la force de frappe financière ou des incitations nécessaires pour se décarboner.

Au total, la contribution de la France aux émissions mondiales apparaît nettement plus élevée du point de vue de l'empreinte carbone que de celui des émissions territoriales : 618 contre 435 millions de tonnes de CO,e, soit 42% de plus. Inscrire l'empreinte carbone de la France sur une trajectoire soutenable constitue un défi de taille. S'élevant à 9,2 tCO_se par personne en 2019, l'empreinte carbone par habitant s'avère près de 5 fois supérieure au seuil de soutenabilité à l'horizon 2050 (2 tonnes). Alors qu'elle connaît une baisse tendancielle ces dernières années, grâce à la baisse des émissions de la production nationale et, dans une moindre mesure, des émissions directes des ménages, la réduction de sa composante importée constitue un levier clé pour atteindre l'objectif.

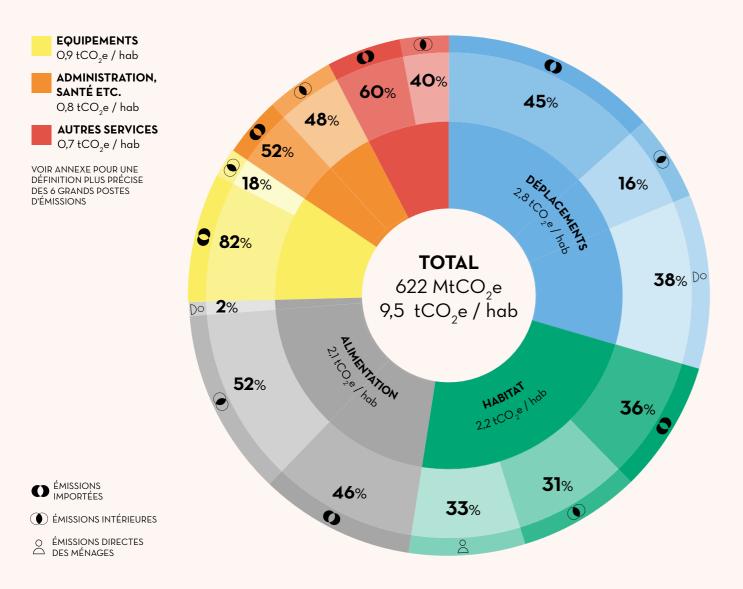
2.3 LES POSTES DE CONSOMMATION LES PLUS ÉMETTEURS ET LES PRINCIPALES ÉMISSIONS IMPORTÉES

L'évaluation de l'empreinte carbone de tions. Une étude récente du Service l'habitat et l'alimentation représentent la France permet de mieux identifier les composantes les plus impactantes et de comprendre leur répartition, écologique et de la cohésion des terrientre production nationale et importatoires montre que les déplacements, tention particulière.

des données et études statistiques les trois quarts de l'empreinte carbone (SDES) du Ministère de la transition

de la France en 2017 et que certaines émissions importées méritent une at-

DÉCOMPOSITION DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA FRANCE EN 2017 PAR POSTES DE CONSOMMATION ET PAR PROVENANCE (EN TONNES DE CO₂EQ / HAB. ET EN %)



PRINCIPAUX POSTES D'ÉMISSIONS IMPORTÉES DE LA FRANCE

SOURCE: SDES, MANUEL BAUDE (2022), LA DÉCOMPOSITION DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA DEMANDE FINALE DE LA FRANCE PAR POSTES DE CONSOMMATION, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES, DOCUMENT DE TRAVAIL N°59 LITOPIES VIARD 2023

TOTAL EMISSIONS IMPORTÉES 305 MtCO₂e - 4,6 tCO₂e / hab

11,6% PRODUITS AGROALIMENTAIRES 9,4% CONSTRUCTIONS ET TRAVAUX DE CONSTRUCTION 5,6% VÉHICULES AUTOMOBILES 5,4% PRODUITS DE L'AGRICULTURE 4,3% GAZ ET COMBUSTIBLES POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET DES RÉSEAUX DE CHALEUR 3,6% TRANSPORTS AÉRIENS
5,6% VÉHICULES AUTOMOBILES 5,4% PRODUITS DE L'AGRICULTURE 4,3% GAZ ET COMBUSTIBLES POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET DES RÉSEAUX DE CHALEUR 7,6% TRANSPORTS AÉRIENS
5,4% PRODUITS DE L'AGRICULTURE 4,3% GAZ ET COMBUSTIBLES POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET DES RÉSEAUX DE CHALEUR 7,6% TRANSPORTS AÉRIENS
4,3% GAZ ET COMBUSTIBLES POUR LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET DES RÉSEAUX DE CHALEUR 3,6% TRANSPORTS AÉRIENS
4,3% LA PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ ET DES RÉSEAUX DE CHALEUR 3,6% TRANSPORTS AÉRIENS
- Harris enter Emerie
2,4% PRODUITS DE L'INDUSTRIE TEXTILE ET CUIR
2,2% PRODUITS PÉTROLIERS RAFFINÉS (HABITAT)
2,2% MEUBLES ET AUTRES PRODUITS MANUFACTURÉS
1,8% PRODUITS INFORMATIQUES ET ÉLECTRONIQUES

40% AUTRES ÉMISSIONS IMPORTÉES

FOCUS

LA DÉCOMPOSITION DE L'EMPREINTE CARBONE DE LA DEMANDE FINALE DE LA FRANCE

VISION POSTE DE CONSOMMATION

L'étude du Service des données et études statistiques (SDES) regroupe les émissions directes des ménages et les émissions associées aux biens et services consommés sur le territoire national par grands « postes de consommation ». Dans cette approche sont prises en compte toutes les émissions générées par la production du produit, depuis l'extraction de matières premières jusqu'à sa commercialisation en passant par toutes les différentes étapes de transformation et de transport. Il faut noter que dans cette convention de représentation des émissions par « postes de consommation », le fret de marchandise (entre son lieu de production et le lieu de vente, par exemple) n'est pas comptabilisé dans le poste « Transports » mais est bien intégré aux émissions liées à la consommation de la marchandise (au même titre que la fabrication, le conditionnement, l'extraction des matières premières etc.).

VISION POSTE D'ÉMISSIONS

Le modèle LOCANOMICS® développé par le cabinet UTOPIES pour calculer l'empreinte carbone des territoires permet d'avoir une vision des émissions liées à la consommation finale française. Cette seconde vision permet de raconter « l'histoire » derrière des émissions de GES pour en comprendre les fondements et offrir des axes de réflexion complémentaires à ceux permis par la vision « poste de consommation ». Imaginer la réduction de l'empreinte carbone au sein de sa chaîne de valeur sera un travail à réaliser en parallèle de la substitution vers des postes moins émissifs ou de la réduction de la demande via des stratégies de sobriété dans l'offre et/ou la demande.

PRODUITS AGROALIMENTAIRES

Les premiers postes d'émissions qui composent ce poste de consommation sont:

- 81% Agriculture et élevage (dont près de 69% sont liés à l'élevage et la déforestation associée);
- 8% Transport et logistique ;
- 6% Industrie agroalimentaire (produits semi-transformés).

CONSTRUCTION ET TRAVAUX DE CONSTRUCTION

Les premiers postes d'émissions qui composent ce poste de consommation sont:

- 26% Produits minéraux et matériaux de construction (dont 74% pour le ciment et la chaux);
- 19% Transport et logistique ;
- 19% Construction et travaux de construction (travailleurs détachés, prestataire étranger, etc.);
- 10% Chimie.

PAROLE D'EXPERT



SÉBASTIEN MAIRE

Délégué général de France Ville Durable

COMMENT JUGEZ-VOUS LA PRISE EN COMPTE DE LA QUESTION CLIMATIQUE PAR LES TERRITOIRES, À CE JOUR ?

Nous sommes très loin à cette heure de la réponse globale au problème, car les collectivités ont tendance à se reposer uniquement sur les PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) qu'elles considèrent trop souvent comme l'alpha et l'oméga de leur politique climatique. Or, ces documents ne sont pas opposables et n'ont souvent pas « d'ascendant » réel sur les autres politiques sectorielles. Tant que les élus et leurs services considèreront que le climat est une politique qui doit être traitée parmi d'autres, sans changer la matrice de l'ensemble des politiques publiques, ils

ne parviendront pas à répondre à l'enjeu climatique, ni à ceux des autres limites planétaires comme la biodiversité, l'eau, les pollutions chimiques dans l'environnement, etc.

EN QUOI L'EMPREINTE CARBONE EST-ELLE PERTINENTE POUR PO-SER L'AMBITION CLIMATIQUE DES TER-RITOIRES ?

Dans le domaine du climat, l'empreinte carbone est un enjeu central, sur lequel les collectivités peuvent agir. Aujourd'hui, c'est un énorme trou dans la raquette, qui n'est pas suffisamment compris ni par les décideurs ni par la population, et qui n'est en général pas pris en compte dans les politiques climatiques locales. Les collectivités ont

pourtant de puissants leviers : c'est à travers les politiques foncières, de développement économique, de sensibilisation et formation de la population, d'éducation populaire, notamment au changement des habitudes de consommation, qu'elles peuvent travailler sur l'empreinte, c'est-à-dire sur le bilan carbone réel de l'activité de leur territoire et de ses habitants. Elles ont un rôle primordial : elles sont les plus légitimes, notamment celles du bloc communal de par leur dimension de proximité, pour animer la transformation écologique et la montée en compétences de l'ensemble des acteurs du territoire sur la connaissance de leur empreinte carbone, leurs choix économiques, etc.

COMMENT LA RÉORIENTATION DES MODÈLES ÉCONOMIQUES À MOINDRE EMPREINTE CARBONE PEUT-ELLE AIDER À REDÉFINIR LE DÉVELOP-PEMENT DES TERRITOIRES ?

Nous avons encore trop souvent gardé des réflexes du XXème siècle sur les logiques de développement. Dès lors que l'on considère que le moindre territoire de France a forcément pour objectif de se développer, de grandir, d'être plus attractif que ses voisins, nous avons un problème majeur de représentation et de vision incompatibles avec les enjeux de l'anthropocène. Nous sommes déjà, dans les pays occidentaux, complètement « surdéveloppés », au regard de l'utilisation des ressources disponibles. Ce n'est pas le développement qu'il faut chercher, c'est le juste équilibre. L'équilibre entre une bonne qualité de vie et d'accès aux services pour la population et l'utilisation des ressources locales en respect avec les limites planétaires, dont cette fameuse limite de 2 tCO₂e par habitant. L'enjeu principal concerne donc la bifurcation des modèles économiques territoriaux encore trop basés sur la quantité de production et sur la compétition, plutôt que sur la qualité et la coopération.

QUELLES SONT ALORS LES ACTI-VITÉS À PRIVILÉGIER POUR RÉ-PONDRE AUX BESOINS DU TERRITOIRE EN RESPECTANT LES LIMITES PLANÉ-TAIRES ? CONCRÈTEMENT, COMMENT S'Y PRENDRE ?

Bien sûr, il faudra toujours qu'on produise de l'acier et quelques matériaux dans un monde décarboné - et il est nécessaire de conforter ou relocaliser tout en les décarbonant certaines activités industrielles, mais dans des territoires bien spécifiques à vocation nationale et européenne. Dans les autres, ce ne sont pas des usines de production qu'il faut recréer, mais des ateliers de réparation, d'entretien, de maintenance de tout ce que nous avons déjà produit, plutôt que de produire toujours davantage en utilisant des ressources et de l'énergie supplémentaires. Ce sont des centaines de milliers d'emplois à créer, même dans des zones rurales ou « détendues », qui sont pérennes et non délocalisables.

Réparer, adapter et réemployer.

Le tout premier levier de décarbonation d'un territoire, c'est la mutation rapide des emplois et des compétences, car décarboner demande par exemple beaucoup plus d'artisans et d'agriculteurs à l'échelle de chaque territoire, pour isoler et rénover les bâtiments, développer les filières de matériaux biosourcés, nourrir la population sans détruire le vivant, ou encore pour la solidarité du quotidien car moins d'énergie fossile implique plus d'entraide.

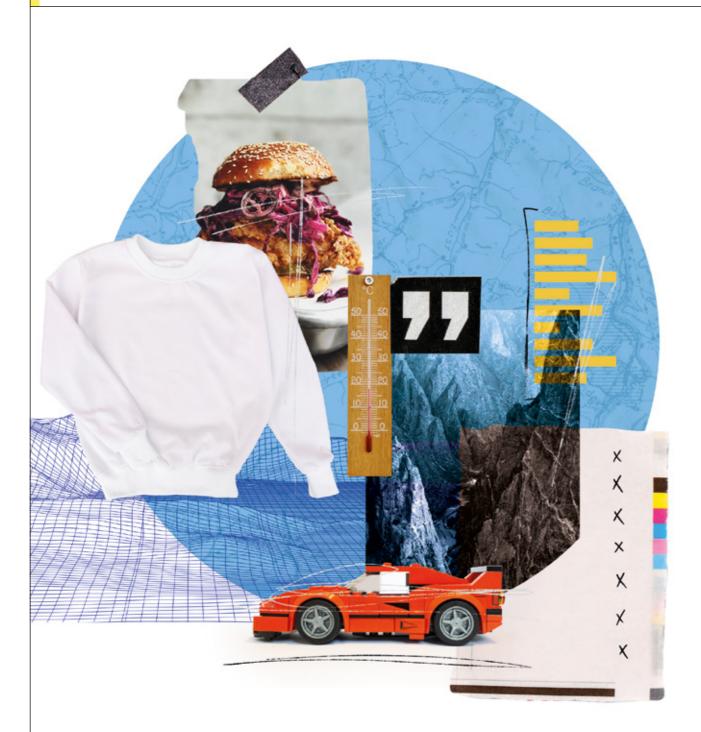
Il s'agit de choix politiques majeurs des élus locaux, qui doivent être faits au plus tard dans ce mandat : quelles sont les activités économiques qu'on doit tout simplement arrêter ? Transformer ? Créer ? Les initiatives comme la Convention Citoyenne pour le Climat ont montré que la population y est prête, pour autant qu'on lui dise la vérité sur la situation et ses causes ; celles comme le Grand Défi des Entreprises pour la planète ont montré que les acteurs économiques eux-mêmes l'étaient également. C'est désormais aux élus de se hisser à la hauteur de cet enjeu : de plus en plus y sont prêts, certains ont déjà engagé les bifurcations nécessaires. Accélérons

L'enjeu principal
concerne donc la
bifurcation des
modèles
économiques
territoriaux encore
trop basés sur la
quantité de
production et sur la
compétition, plutôt
que sur la qualité et
la coopération



UTOPIES®

PARTIE 3



L'EMPREINTE CARBONE DES RÉGIONS À LA LOUPE

3-1 DÉCLINER LA MESURE DE L'EMPREINTE CARBONE À L'ÉCHELLE DES TERRITOIRES



L'outil d'analyse du métabolisme territorial LOCANOMICS® développé par UTOPIES permet d'évaluer l'empreinte carbone des territoires - à l'échelle régionale, départementale ou encore locale¹⁰ - comme on le fait habituellement pour la France. Cette analyse permet de croiser les émissions territoriales issues de l'inventaire avec l'empreinte carbone du territoire¹¹.

Dans cette vision infranationale, les bitant. La mesure et la composition de termes d'« importation » et d"exportation" font référence à des flux d'échanges françaises fait apparaître des disparités avec l'extérieur du territoire, c'est-à-dire le reste de la France ou l'étranger.

Chaque région peut ainsi disposer d'une vision de son empreinte carbone, et la confronter à l'objectif de 2 tCO₂e par ha-

l'empreinte carbone à l'échelle des régions significatives entre régions, qui peuvent fournir des pistes d'analyse et d'action territoriale pour diminuer cette empreinte.

3.2 LE CLASSEMENT DE L'EMPREINTE CARBONE DES RÉGIONS

Dans une vision classique centrée sur l'inventaire des émissions territoriales, des régions plus fortement industrialisées comme l'Auvergne Rhône-Alpes, les Hauts-de-France, la Nouvelle Aquitaine, et le Grand Est figurent en toute logique parmi les territoires les plus émetteurs. A l'inverse, la Corse et le Centre-Val-de-Loire apparaissent nettement moins émetteurs. La Région Île-de-France est de son côté relativement émettrice en absolu, mais s'avère être la région la moins émettrice dès lors que l'on considère les émissions rapportées à la population : étant la région la plus peuplée et générant le plus de production économique en France, elle n'émet sur son territoire « que » 3,38 tCO₂e/hab, bien loin des 6,78 tCO₂e/hab de la moyenne nationale. Cette faible intensité d'émissions s'explique à la fois par le développement d'infrastructures de transport en commun qui réduisent les émissions liées aux déplacements des ménages, et par la nature du ger). Le Grand Est, la Bourgogne

tissu économique, moins industriel et davantage tourné vers les services. Le territoire de la région Île-de-France semble bien, dans cette optique, configuré selon un modèle permettant de limiter les émissions locales de GES.

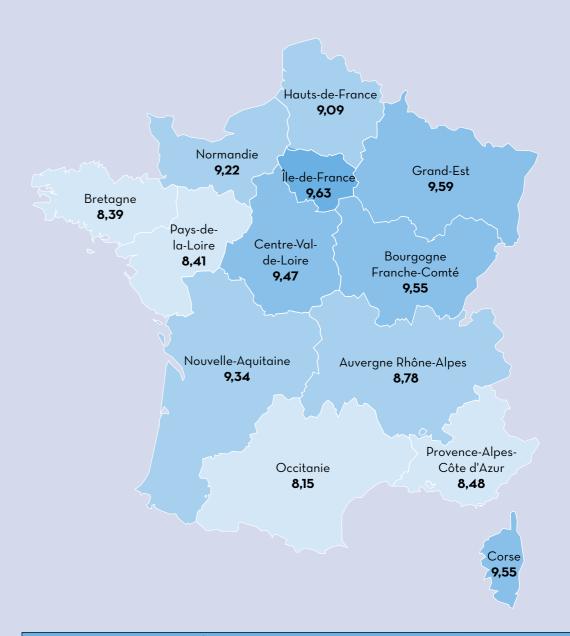
Mais cette perspective est renversée lorsque l'on considère l'empreinte carbone des territoires. Car l'Île-de-France devient alors le territoire à la plus forte empreinte carbone, qu'il s'agisse d'une mesure en absolu ou rapportée au nombre d'habitants. Dépendant fortement des importations pour répondre à la demande locale (alimentation, produits de consommation du quotidien, etc.), ce grand bassin de population et de consommation voit son empreinte s'élever à 9,63 tCO₂e/hab, avec 78 % de l'empreinte carbone liée aux importations (dont 35 % provenant du reste de la France et 43 % provenant de l'étran-

Franche-Comté et le Centre-Val de Loire, eux aussi très dépendants des importations, ont également une empreinte carbone supérieure à 9,4 tCO₂e/hab, et sont les seules régions avec l'Île-de-France dont les émissions importées dépassent les 6 tCO₂e/hab. La Corse constitue un cas particulier : ce territoire insulaire présente une forte empreinte carbone à 9,55 tCO₂/hab, mais cette empreinte élevée est moins due à des importations particulièrement élevées qu'aux émissions directes des ménages (déplacements et logement), fortement carbonées du fait du système énergétique spécifique et plus fortement émetteur de la Corse.

A l'inverse, les régions dont l'empreinte carbone est la moins élevée sont le Paysde-la-Loire, la Bretagne, et l'Occitanie, qui avec 8,15 tCO₂/hab affiche un différentiel de près d'1,5 tCO₂e/hab avec l'Île-de-



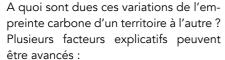
CLASSEMENT DES RÉGIONS SELON LEURS ÉMISSIONS TERRITORIALES							
Région	Emissions territoriales (MtCO2e)	Emissions territoriales par hab (tCO2e/hab)					
lle-de-France	40,6	3,38					
Occitanie	30,2	5,27					
Auvergne Rhône-Alpes	51,7	6,61					
Centre-Val-de-Loire	17,6	6,84					
Bretagne	23,3	7,10					
Corse	2,5	7,61					
Provence-Alpes-Côte d'Azur	38,1	7,64					
Grand Est	42,9	7,72					
Pays-de-la-Loire	28,6	7,74					
Bourgogne Franche-Comté	22,2	7,87					
Nouvelle-Aquitaine	48,7	8,29					
Hauts-de-France	51,3	8,54					
Normandie	36,6	10,97					



CLASSEMENT DES RÉGIONS SELON LEUR EMPREINTE CARBONE PAR HABITANT								
Région	Empreinte par hab (tCO2e/hab)	Part des importations (reste France et étranger) dans l'empreinte	Part des importations de l'étranger dans l'empreinte					
Occitanie	8,15	67%	43%					
Bretagne	8,39	68%	44%					
Pays-de-la-Loire	8,41	64%	47%					
Provence-Alpes-Côte d'Azur	8,48	66%	41%					
Auvergne Rhône-Alpes	8,78	63%	48%					
Hauts-de-France	9,09	66%	39%					
Normandie	9,22	63%	44%					
Nouvelle-Aquitaine	9,34	57%	42%					
Centre-Val-de-Loire	9,47	67%	39%					
Corse	9,55	59%	36%					
Bourgogne Franche-Comté	9,55	65%	41%					
Grand Est	9,59	66%	42%					
Ile-de-France	9,63	78%	43%					

3-3 LES FACTEURS DE VARIATION ENTRE LES EMPREINTES CARBONES RÉGIONALES





LE NIVEAU DE REVENU DES MÉNAGES:

l'empreinte carbone, reflétant la consommation sur un territoire, a tendance à être plus élevée pour les territoires présentant un revenu médian plus important¹². Sans surprise, la composante « consommation » de l'empreinte carbone est en effet fortement corrélée avec le revenu médian sur le territoire¹³.



L'INTENSITÉ CARBONE DU SYSTÈME ÉNERGÉTIQUE LOCAL :

comme le montre l'exemple de la Corse, un système énergétique local plus carboné (production d'électricité s'appuyant sur le fioul ou le gaz, infrastructures de transport nécessitant l'usage de véhicules thermiques) aura tendance à gonfler l'empreinte carbone, notamment via les émissions directes des ménages et les émissions liées à la production locale de biens et services.



LA CONFIGURATION DU TISSU ÉCONO-MIQUE LOCAL :

l'empreinte carbone est constituée à 48 % d'émissions importées de l'étranger, souvent de pays moins-disants en matière de performance environnementale. Or, des territoires disposant d'un tissu économique diversifié sont en mesure d'afficher une empreinte carbone moindre. En effet, la diversité économique permet de répondre à une demande locale variée donc d'être moins dépendant des importations - tout en donnant la possibilité d'exploiter de nombreuses synergies (mutualisations, partage, circularité, utilisation de co-produits, etc.) sources de plus grande efficience énergétique. Il est important de souligner que ces bénéfices issus de la diversité économique se déploient avant tout à l'échelle locale,

c'est-à-dire celle facilitant les relations interpersonnelles et les coopérations de proximité¹⁴.

À l'échelle régionale, cette hypothèse se vérifie pour la composante alimentation (filière particulièrement dynamique sur le territoire français au travers de l'agriculture et des industries agro-alimentaire): les régions présentant une diversité productive et une densité d'échanges plus importantes sur les filières de la production et de la transformation alimentaires ont une empreinte carbone plus faible sur la composante liée à la consommation.

La combinaison de ces différents facteurs dessine une image contrastée de l'empreinte carbone à l'échelle régionale, chaque territoire ayant des caractéristiques uniques. Le tableau suivant propose une comparaison entre trois régions aux caractéristiques très différentes :

- l'Île-de-France, un territoire aux émissions locales relativement faibles du fait d'infrastructures efficaces permises par la densité de population, mais recourant massivement aux importations pour sa consommation,
- la Nouvelle Aquitaine, un territoire qui a la particularité de recourir aux importations dans des proportions moindres que les autres régions,
- l'Occitanie, dont les émissions importées par habitant sont, comme pour la Nouvelle Aquitaine, relativement faibles par rapport aux autres régions françaises, avec en plus de moindres niveaux d'émissions territoriales.

ANALYSE DE TROIS CAS RÉGIONAUX CONTRASTÉS									
		ILE DE FRANCE		NOUVELLI	NOUVELLE AQUITAINE		OCCITANIE		
Empreinte carbone (tCO ₂ /hab)	9	9,63		9,34	9,34		8,15		
dont émissions directes ménages (déplacements, logement)		1,18 (12%)		2,46 (26%)		1,75 (21%)			
dont émissions locales destinées à la consommo locale	ition C	O,98 (10%)		1,55 (17%)		O,93 (11%)			
dont émissions importé destinées à la consomma finale		7,48 (78%)		5,33 (57%)		5,48 (67%)			
Principaux postes d'impe	ortation	(Reste Fr	ance et monde	- Macro secte	urs - Hors trai	nsports et énergi	ie		
Alimentation (IAA et agriculture/pêche	2,7 tCO ₂ e/hab dont 27% 15%		1,31 tCO ₂ e/hab dont		1,52 tCO ₂ e/hab dont				
BTP et matériaux	С	O,68 tCO ₂ e/hab		O,47 tCO ₂ e/hab		O,48 tCO ₂ e/hab			
Combustibles fossiles	C	O,45 tCO ₂ e/hab		O,43 tCO ₂ e/hab		O,42 tCO ₂ e/hab			
Produits de consommation courante (équipements, textile, pharmaceutiques) O,56 tCO ₂ e/hab dont Fig. 18% 10% 9% 6%		O,37 tCO ₂ e/hab dont 21% 11% 9% 5% 5%		O,39 tCO ₂ e/hab dont 22% 10% 10% 5% 5%					
@ 6 E		P	9	£ \$	400				
	lait beurre	pétrole raffiné	médicaments	chaussures et produits en cuir	vêtements	terminaux et équipements informatiques	appareils ménagers		

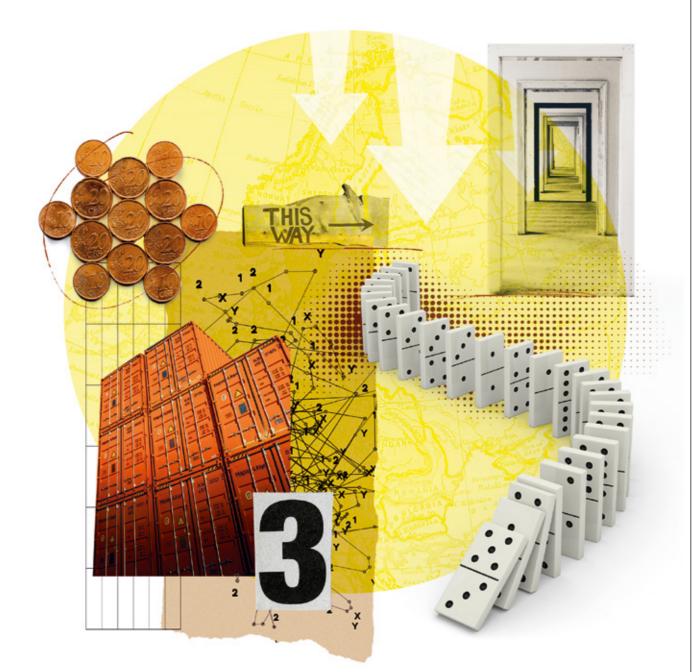
Cette comparaison fait apparaître l'importance d'agir, à la fois et avec la même intensité, sur les émissions locales et sur les émissions importées.

Si le poids des émissions importées dans l'empreinte carbone peut varier d'un territoire à l'autre, les postes d'importations les plus carbonés restent généralement les mêmes, par ordre décroissant:

- 1. les importations liées à l'alimentation, notamment la viande bovine et les produits laitiers
- **2.** les importations liées à l'activité des bâtiments et travaux publics, notamment les importations de matériaux très carbonés comme le ciment,
- **3.** les produits et équipements de consommation courante : médicaments, vêtements, et équipements électroniques, qui présentent la particularité d'être importés en très grande majorité depuis l'étranger.

Ce sont sur ces grands postes d'importations que les territoires souhaitant mieux maîtriser leur empreinte carbone doivent porter l'essentiel de leur effort.

PARTIE 4



RÉDUIRE L'EMPREINTE CARBONE, UNE OPPORTUNITÉ DE RENOUVEAU ÉCONOMIQUE POUR LES TERRITOIRES

4-1 QUELLES STRATÉGIES POUR LIMITER L'EMPREINTE CARBONE **DES TERRITOIRES?**



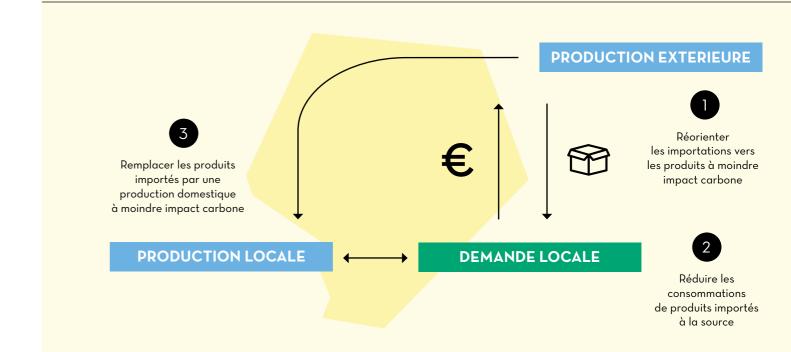
La SNBC est un outil de pilotage national de la réduction des émissions intérieures. Elle pose pourtant le principe que 80% de ses orientations nécessitent l'engagement des territoires, via leurs compétences et leur pouvoir de décision. Les régions et intercommunalités sont identifiées comme des échelons stratégiques pour territorialiser et atteindre les objectifs climatiques nationaux, par le biais des Schémas Régionaux d'Aménagement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et des Plans Pour ce faire, on peut identifier trois Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET).

Comme expliqué plus haut, viser une réduction de l'empreinte carbone pour atteindre 2 tonnes par habitant à l'horizon 2050 - soit une division par 4,5 par rapport à aujourd'hui - constitue un objectif à la fois plus juste et plus global pour guider l'action des territoires en faveur de la neutralité carbone. Atteindre cet objectif demande un renou-

vellement des stratégies climat territoriales, dont le périmètre d'action se concentre sur la réduction des émissions directes (mobilité, parc bâti du territoire et développement des énergies renouvelables). Il s'agit désormais de se donner les moyens d'agir aussi sur les émissions importées, qui constituent une grande partie de l'empreinte carbone des régions et des intercommunalités.

grandes stratégies complémentaires :

TROIS GRANDS LEVIERS POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS IMPORTÉES





AGIR SUR LES ÉMISSIONS LIÉES À LA PRODUCTION EXTÉRIEURE

► RÉORIENTER LES IMPORTATIONS VERS LES PRODUITS À MOINDRE IMPACT CARBONE

Chaque territoire peut chercher à réorienter ses flux d'importation vers les produits mieux-disants en termes d'empreinte carbone (vêtements bas carbone, produits électroniques bas carbone, véhicule électrique, etc.).

mesure:

- 1. d'évaluer l'impact carbone des prodes de vie. duits importés et de mettre à disposition cette information à l'ensemble des ac- ▶ Cette stratégie touche des sujets senteurs économiques ;
- 2. d'ajuster le prix des produits importés en fonction de leur empreinte carbone en les soumettant aux mêmes exigences climatiques que celles pesant sur la production européenne.
- ► Il apparaît difficile de réunir ces deux conditions à court terme en raison des contraintes techniques, économiques ou géopolitiques. Cette stratégie n'est activable qu'à un niveau national ou communautaire. A l'échelle européenne, la mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières offre une première réponse pour favoriser une « concurrence climatique » plus équitable entre les entreprises présentes en Europe et les produits importés. Quoi qu'il en soit, les territoires ne sauraient se retrancher derrière la lenteur des avancées sur ce plan pour justifier de ne pas se saisir directement du sujet des émissions importées. Privilégier les importations bas carbone ne peut suffire à lui seul pour diviser par 4,5 leur impact carbone.

AGIR SUR LA DEMANDE LOCALE ► RÉDUIRE LES CONSOMMA-TIONS DE PRODUITS IMPORTÉS À LA **SOURCE**

Il s'agit de réduire l'impact à la source en réduisant la demande locale pour certains produits fortement émetteurs de GES: carburants fossiles, viande, bâtiments en béton/acier, véhicules automobiles, etc. Cette stratégie de sobriété renvoie à un ensemble de leviers pou-Actionner ce levier suppose d'être en vant être mis en œuvre à l'échelle nationale et territoriale pour agir sur les mo-

> sibles : libertés individuelles, choix de consommation, justice sociale. Elle doit pour cette raison s'accompagner d'un débat public approfondi sur les équilibres à trouver entre les limites planétaires et un certain niveau de vie pour tous. Dans un contexte démocratique, le renforcement de la stratégie de sobriété peut à la fois être porteur de risques (si la sobriété est vécue comme une contrainte pesant davantage sur certaines catégories de la population) et d'opportunités (si elle est l'occasion d'un débat fécond permettant de construire une vision et un récit sur le futur du territoire et de la vie en société, basé sur des valeurs réaffirmées collectivement).

DÉVELOPPER LA PRODUCTION LOCALE ► REMPLACER LES PRODUITS IMPORTÉS PAR UNE PRODUCTION INTÉRIEURE À MOINDRE IMPACT CARBONE

L'intensité carbone de la production française restant nettement inférieure à celle de ses importations, la substitution de certains flux d'importation par une production nationale peut contribuer à réduire fortement l'empreinte carbone¹⁵. Cette stratégie implique de disposer d'une offre alternative aux produits importés, ce qui n'est aujourd'hui pas le cas sur de nombreux secteurs, comme l'ont montré les ruptures d'approvisionnement lors de la crise sanitaire ou de la querre en Ukraine. La stratégie de substitution des importations résonne fortement avec l'objectif de réindustrialisation affiché par les pouvoirs publics en France et à l'échelle européenne.

Les bénéfices climatiques de la réindustrialisation doivent encore être consolidés, puisque l'effort de réindustrialisation vise essentiellement à consolider des filières exportatrices plutôt qu'à subvenir à la demande nationale. La décarbonation de l'industrie française doit également s'accélérer pour atteindre l'objectif de neutralité carbone, son rythme actuel ne permettant pas d'assurer les objectifs de la SNBC à 2030, et a fortiori les nouveaux objectifs européens (paquet Fit-For-55).

La stratégie de substitution des importations résonne fortement avec l'objectif de réindustrialisation affiché par les pouvoirs publics en France et à l'échelle européenne





Ces trois stratégies doivent donc être combinées et intégrées les unes aux autres, à différentes échelles, pour permettre une baisse significative de l'empreinte carbone de la France et de ses territoires. Les collectivités peuvent notamment jouer un rôle de premier plan pour agir sur les stratégies n°2 et n°3. La stratégie n°2, consistant à agir sur l'évolution des modes de vie, est un sujet à

part entière et n'est pas abordée dans cette note. Les pages qui suivent se focalisent sur la stratégie n°3, à savoir les leviers dont disposent les collectivités pour substituer les importations à fort impact en développant une production locale bas carbone.

4-2 QUELS LEVIERS POUR SUBSTITUER LES IMPORTATIONS À FORT IMPACT PAR UNE PRODUCTION **LOCALE BAS CARBONE?**



Poser la réduction de l'empreinte carbone comme la nouvelle ambition climatique des régions et des intercommunalités va demander un renouvellement des politiques économiques et un décloisonnement avec les politiques de transition écologique.

Le développement économique reste encore appréhendé comme la capacité à gagner des parts de marché sur la scène nationale, européenne ou mondiale, à capter des flux d'investissements ou encore à attirer les touristes et les consommateurs. En dépit des fragilités de ce modèle de développement, les stratégies territoriales accordent encore peu d'attention à la capacité des entreprises La diversification du tissu économique à répondre à la demande locale.

Focalisées sur les indicateurs de richesse ou d'emploi, les politiques économiques négligent également les enieux de soutenabilité de l'économie locale, qui sont le plus souvent délégués par défaut aux politiques de transition écologique (plans climat, stratégie économie circulaire, plans de gestion des déchets, projets alimentaires territoriaux, etc.). Or, ces dernières laissent dans l'angle mort les impacts environnementaux liés aux importations et offrent peu de place dans leur feuille de route à l'accompagnement des entreprises dans la réduction de leur empreinte en-

constitue une dynamique essentielle à

l'ambition climatique des territoires. Trois leviers d'action sont proposés ci-dessous pour guider l'action des régions et intercommunalités. Leur mise en oeuvre invite à revisiter les différents volets de l'action économique : accompagnement des entreprises et des porteurs de projets, soutien à l'innovation et aux projets d'investissement, structuration et animation de filières, stratégie foncière et aménagement économique, commande publique, développement des compétences, urbanisme commercial et sensibilisation du public à l'enjeu de la consommation locale...

FOCUS

RECOURIR À UNE PRODUCTION LOCALE ET DÉCARBONÉE: UNE LOGIQUE « GAGNANT-GAGNANT » POUR LE CLIMAT ET POUR L'ÉCONOMIE LOCALE

La stratégie de substitution des importations à fort impact par une production locale bas carbone amène à réinterroger les bénéfices d'une politique climatique. Le développement d'une offre locale bas carbone peut générer en effet des retombées socio-économiques substantielles : redynamisation de territoires impactés par la désindustrialisation, créations d'emplois, renforcement du lien social par le rapprochement des producteurs et des consommateurs, rentrées fiscales, amplification de l'effet multiplicateur local (capacité des territoires à faire circuler en leur sein un flux monétaire plutôt qu'à le laisser « fuiter » à travers l'évasion de la demande locale), résilience accrue du territoire face aux chocs potentiels (rupture d'approvisionnement des chaînes mondiales, volatilité des prix des énergies, matières et intrants, événements géopolitiques, activités économiques locales, développement de la capacité d'innovation et compétitivité accrue des entreprises dans un monde où émettre du carbone coûtera de plus en plus cher.

La stratégie de substitution d'importations n'est pas neutre en termes d'émissions territoriales. L'effort de réindustrialisation nécessaire à la réduction du niveau de dépendance aux importations peut freiner en effet la réduction des émissions territoriales et donc l'atteinte des objectifs définis dans les politiques climatiques actuelles. Toutefois, dans le cadre d'une stratégie de réduction de l'empreinte carbone, une moindre réduction des émissions territoriales peut être jugée acceptable si elle permet d'obtenir une réduction supérieure des émissions liées aux im-

etc.) grâce à une meilleure diversité des portations 16. Les substitutions d'importations seront donc d'autant plus bénéfigues d'un point de vue climatique que les progrès en matière de décarbonation de la production nationale seront ambitieux et que les besoins à satisfaire seront limités par des efforts de sobriété accrus. Cette nécessaire articulation des leviers d'action implique de définir des trajectoires de réduction de l'empreinte carbone mettant en lumière leur contribution respective. Il en va de l'appropriation et de la mobilisation des élus et de l'ensemble des parties prenantes des territoires.

> En faisant converger l'approche économique et l'approche climatique, des politiques territoriales centrées sur l'empreinte carbone peuvent ainsi contribuer à écrire de nouveaux récits pour des territoires plus résilients et plus vivants.

C'est le potentiel de réduction des émissions importées lorsqu'elles sont remplacées par des écosystèmes productifs territoriaux misant sur la décarbonation du mix énergétique, l'efficience énergétique, les synergies industrielles et la réduction des transports

Ce chiffre est issu d'un travail mené par

UTOPIES sur le comté d'Allegan (Michigan, Etats-Unis). Ce territoire présente un des plus hauts niveaux de diversité économique aux Etats-Unis lui permettant d'accroître les échanges locaux et de réduire significativement les importations. En théorie, moins d'importations, c'est davantage de production locale donc plus d'émissions territoriales (estimées ici à 3,5 tonnes de CO₂ par an et par habitant). Mais il ne faut pas oublier que sa diversité économique permet également au territoire de développer un des plans énergétiques à vocation industrielle les ambitieux des États-Unis (voir exemple de Holland page 29), avec une réduction des émissions relocalisées de 2 tonnes par habitant, auxquelles il faut ajouter 0,5 tonne évitée grâce à la réduction des transports¹⁷.

LEVIER 1

DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE LOCALE BAS CARBONE

Être en mesure de substituer les flux d'importations à fort impact par une offre intérieure bas carbone (voir encadré suivant) implique tout d'abord que cette dernière soit au rendez-vous. Or, comme souligné plus haut, la dépendance croissante de la France aux importations et la délocalisation des émissions de GES associées, résultent de la désindustrialisation de son économie. Tout l'enieu est donc de renforcer la capacité des territoires à produire les biens et services répondant à la demande locale en privilégiant des modèles économiques à faible empreinte environnementale. Cela suppose d'intervenir à trois niveaux:

FAVORISER LA DIVERSIFICATION DE LA PRODUCTION LOCALE EN PARTANT DU TISSU ÉCONOMIQUE EXISTANT

Alors que les politiques économiques nationales, régionales ou locales restent guidées par un objectif de spécialisation sur des niches à fort potentiel d'exportation, il y a urgence à impulser une diversification économique qui parte du tissu économique existant dans les territoires. Chacun dispose de savoir-faire et de compétences, mais aussi d'un parc d'usines, d'ateliers, d'outils de production, qui offrent un potentiel de redéploiement insoupçonné vers de nouvelles activités et de nouveaux produits en prise avec la demande locale. Identifier et concrétiser ces opportunités implique de cartographier et de favoriser la mise en réseau des acteurs de la fabrication, de construire une gouvernance dédiée et un récit commun autour du « Made in Local », et d'accompagner la diversification des entreprises industrielles via l'approche des « sauts productifs ».

FOCUS

CIBLER L'EFFORT DE DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE SUR LES POSTES DE CONSOMMATION QUI PÈSENT LE PLUS LOURD DANS L'EMPREINTE CARBONE

CONSOMMATION À FORT IMPACT CARBONE

Consommation de

carburants fossiles

Achats de véhicules

conventionnels

thermiques et électriques

OFFRES LOCALES **BAS CARBONE À** DÉVELOPPER

Rétrofit de véhicules thermiques en véhicules

Fabrication de microvéhicules électriques

Fabrication, réparation, réemploi, reconditionnement de vélos (électriques)

Transports en commun

Fabrication et

Services de covoiturage et de partage de véhicules et vélos



DÉPLACEMENTS

Consommation de fioul et

en parpaings/béton

Construction de bâtiments

remanufacturing de pompes à chaleur panneaux solaires (thermiques et PV), poêles et chaudières bois

Construction bois, bio/ géosourcée, circulaire Réhabilitation/rénovation du parc existant



ALIMENTATION

Produits agricoles et agroalimentaires à base de



Culture et transformation de protéines végétales, fruits et



Produits électroniques, informatiques et électroménagers

Produits textiles et chaussures

Réparation, réemploi, reconditionnement et remanufacturing d'équipements électroniques. informatiques et électroménagers

Réemploi et recyclage des produits textiles et chaussures

Fabrication de produits textiles et chaussures durables



Faire de l'ile Maurice un « démonstrateur industriel de la nouvelle économie climatique »

Dans sa feuille de route consacrée à l'atteinte de la neutralité carbone de Maurice à l'horizon 2050¹⁸, la banque mauricienne MCB propose de diversifier l'économie de l'île vers les secteurs industriels de la transition énergétique. L'analyse du tissu économique existant permet d'identifier des opportunités de « sauts productifs » vers plusieurs secteurs cibles : composants d'équipements de production d'énergie renouvelable, matériaux pour la construction bois, matériaux d'isolation thermique, packaging alimentaire alternatif, produits agroalimentaires végétariens, etc. Alors que des moyens croissants sont alloués aux investissements dans la transition, le développement de filières industrielles bas carbone permettrait également de maximiser les retombées économiques locales.

ACCOMPAGNER LA TRANSITION ÉCOLO-GIQUE DES ENTREPRISES VERS DES MO-DÈLES ÉCONOMIQUES BAS-CARBONE

Les leviers de transformation de leurs activités vers plus de durabilité et de résilience restent encore difficiles à appréhender pour la majorité des entreprises. Les politiques d'accompagnement des entreprises doivent faire leur révolution pour soutenir trois transformations majeures :

- Renouveler les propositions de valeur en privilégiant les produits et services combinant faible impact environnemental et forte utilité sociale (produits éco-conçus, de seconde main, reconditionnés et remanufacturés, services de réparation, de location et de consommation collaborative, etc.);
- Centrer l'effort d'innovation sur la réduction radicale des impacts environnementaux des produits (sobriété matérielle et énergétique sur l'ensemble du cycle de vie, matières et composants biosourcés/

réutilisés/remanufacturés/recyclés, réparabilité et recyclabilité des produits, réduction de la complexité technologique,

• Décarboner et relocaliser les chaînes d'approvisionnement et de distribution (achats responsables provenant de fournisseurs de proximité, mise en place d'une logistique inversée permettant de récupérer les produits, composants et matériaux usagés auprès des clients).



Un partenariat pour le climat avec les entreprises locales

Créé en 2018 et porté par l'agence de développement économique de la Ville de Göteborg (Suède), le Göteborg Climate Partnership (GCP) vise à soutenir la transition climatique des entreprises afin de rendre la région indépendante des énergies fossiles d'ici 2030. GCP est une plateforme d'appui aux entreprises qui souhaitent résoudre des défis climat pour lesquels elles ne peuvent agir seules. GCP anime des groupes de travail réunissant des entreprises ayant les mêmes problématiques et des porteurs de solution (experts, acteurs publics, start-ups, organismes de recherche...) pour faire émerger des solutions collectives permettant d'expérimenter et de passer à l'échelle.

AMÉLIORER L'EFFICIENCE ÉNERGÉTIQUE DU TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL

En complément de la transformation des modèles économiques des entreprises, une approche territoriale peut permettre de faire émerger des synergies propices à un usage optimisé des flux d'énergie à l'échelle du tissu économique. Des usines peuvent par exemple revendre à d'autres entreprises ou organisations voisines leurs excédents de vapeur ou de chaleur récupérés sur leurs effluents, participant à la mise en place de véritables écosystèmes énergétiques locaux. Les synergies énergétiques peuvent également concerner I'« énergie grise », c'est-à-dire celle consommée sur l'ensemble du cycle de vie des matières et des biens nécessaires à l'activité économique. La mutualisation d'équipements (lignes de production, flottes de véhicules, stock de pièces...), de bâtiments (espaces de stockage, surfaces de bureaux...) ou de flux logistiques, ainsi que la valorisation matière des co-produits et déchets issus d'une activité (métaux, plastiques, textiles, papier-carton, etc.) offrent des potentiels d'économies d'énergie non négligeables. Il est important de souligner que l'éventail des synergies énergétiques actionnables sera d'autant plus large que l'économie locale sera diversifiée.



La mise en place de services énergétiques à l'échelle d'un parc industriel

La ville d'Holland aux Etats-Unis a développé sur sa principale zone d'activité le plan énergétique à vocation industrielle considéré comme le plus ambitieux des États-Unis : l'Industrial Park Integrated Energy Services. L'obiectif affiché, à horizon 2050, est de réduire de 40% la consommation d'énergie et de réduire par 3 les émissions de CO₂ de la zone industrielle. Ceci passe par la mise en place d'un « district énergétique » (réseau de froid et de chaleur), d'une distribution de la production énergétique (à la maille de chaque établissement), d'une importante mutualisation éneraétique et d'une réduction des investissements redondants d'un établissement à l'autre, d'un système de cogénération et de récupération de chaleur, d'un dispositif de stockage d'énergie ainsi que par la mise en place d'un service personnalisé d'optimisation énergétique pour chaque

LEVIER 2

DENSIFIER LES ÉCHANGES LOCAUX



Développer l'offre locale bas-carbone est une condition nécessaire mais non suffisante pour réduire le recours aux importations. En effet, rien ne garantit que les acteurs économiques du territoire l'identifient et se tournent spontanément vers celle-ci. Au contraire, la mondialisation des échanges et l'essor du e-commerce ont provoqué l'avènement d'une économie où un même territoire peut produire un bien destiné à l'export, et importer de l'étranger le même type de bien pour satisfaire sa demande locale. Il revient donc aux politiques économiques régionales et locales de favoriser la densification des échanges locaux. Celle-ci constitue aussi un facteur important de résilience économique du territoire : amplifier les échanges, c'est augmenter la capacité du territoire à faire circuler et à conserver en son sein les flux monétaires, et donc à soutenir au passage davantage d'activités et d'emplois locaux. Cela passe par la mise en place de dispositifs d'information, d'incitation, d'intermédiation et de coopération ciblant trois types d'échanges

ACCOMPAGNER LA RELOCALISATION **DES ACHATS DES ENTREPRISES**

La multiplication des crises écologiques, sanitaires ou géopolitiques place les entreprises face à des enjeux croissants de sécurisation et de soutenabilité de leurs approvisionnements. Ce contexte peut les inciter à relocaliser tout ou partie de leurs achats en Europe et en France¹⁹. Cette tendance constitue une double opportunité climatique. Elle peut contribuer tout d'abord à réduire les émissions liées au transport des marchandises importées. Elle crée de plus l'occasion de réorienter les achats des entreprises vers des solutions locales bas-carbone. Toutefois, parce que les entreprises manquent souvent de temps, de réseau ou d'organisation interne pour identifier l'ensemble des solutions offertes par leur territoire d'implantation, ces dynamiques de reshoring gagneraient à être davantage accompagnées par les régions et les intercommunalités : animation de club achats réunissant donneurs d'ordre et PME locales, organisation d'un salon annuel « sourcing local » pour mettre en visibilité les besoins et les solutions, facilitation des échanges BtoB en s'appuyant sur des plateformes online d'échanges inter-entreprises, etc.



Un pacte de relocalisation régional

Face au choc provoqué par la crise sanitaire sur les chaînes d'approvisionnement mondiales et les vulnérabilités induites pour les industriels du territoire, la région Grand Est a souhaité apporter un soutien à leurs projets de relocalisation à travers la mise en place d'un « Pacte de relocalisation ». Lancée en mars 2021, cette offre d'accompagnement permet aux entreprises de cartographier leurs achats critiques, d'analyser les risques sur l'ensemble de leur panel de fournisseurs (dépendance, risque pays, etc.) et d'identifier des opportunités de sourcing alternatif à l'échelle nationale et régionale. Le dispositif vise également à sécuriser les capacités foncières pour accueillir les relocalisations d'entreprises.

https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/pacte-de-relocalisation-des-approvisionne-

DÉVELOPPER L'ACHAT PUBLIC LOCAL ENCOURAGER LES HABITANTS À ET BAS-CARBONE

La commande publique représente un potentiel économique important pour les entreprises locales, ainsi qu'un levier d'exemplarité auprès des acteurs du territoire. Cela implique de définir une stratégie d'achat public intégrant pleinement l'approche empreinte carbone dans la définition des cahiers des charges et des critères d'attribution des marchés. La mise en place d'un dispositif de sourcing auprès des fournisseurs locaux peut faciliter également l'identification de solutions locales bas-carbone.



Un schéma d'achats publics intégrant l'enjeu de décarbo-

Représentant un montant d'achats de 498 millions d'euros en 2021, le Schéma Stratégique de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER) de la Région Pays de la Loire prévoit plusieurs dispositions en faveur de la décarbonation de la commande publique : prendre en compte tous les impacts environnementaux d'un achat (en utilisant notamment l'approche bilan carbone), développer des opérations de travaux bas-carbone (notamment par l'utilisation de matériaux biosourcés, recyclés ou issus du réemploi), concevoir un bâti performant en matière de sobriété et d'efficacité énergétique, structurer les achats de fournitures autour de l'économie circulaire, développer les modes de déplacements à motorisation alternative et/ou doux, diminuer la consommation énergétique des achats de fournitures et décarboner les prestations de services, etc.

https://www.paysdelaloire.fr/sites/default/ files/2023-02/SSPASER%20R%C3%A9gion%20 PDL%202023.pdf

CONSOMMER LOCAL ET BAS-CARBONE »





Un label pour valoriser les commerces, artisans et services proposant une offre de consommation responsable

Initiative unique en France, le label « Lyon ville équitable et durable » est né en 2010 de la volonté de la Ville de Lvon de donner de la visibilité à l'offre locale de produits et services responsables, et d'encourager le développement d'entreprises sur des secteurs d'activités éco-responsables. Comptant aujourd'hui plus de 240 structures labellisées, le label valorise leur engagement exemplaire en matière de gestion environnementale (gestion visant à préserver les ressources et maîtriser l'énergie), de gestion sociale (gestion éthique, démocratique et transparente de l'organisation, association des parties-prenantes, etc.), d'achat et consommation responsable (privilégier des produits et des services à forte valeur sociale et environnementale), d'engagement sociétal (participation à des initiatives locales, produits et services accessibles au plus grand nombre) et d'innovation (prise en compte de l'impact social et environnemental).

https://www.lyon.fr/economie/economie-sociale-et-solidaire/le-label-lyon-ville-equitable-et-

La multiplication des crises écologiques, sanitaires ou géopolitiques place les entreprises face à des enjeux croissants de sécurisation et de soutenabilité de leurs approvisionnements

UTOPIES®

LEVIER 3

DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES TERRITORIALES NÉCESSAIRES



Les leviers de développement économique que sont l'implantation de nouvelles activités bas carbone sur le territoire et la densification des échanges supposent d'anticiper et de planifier la mutation du tissu économique local. Cette planification doit prendre plusieurs formes :

- Planification foncière, car l'implantation d'activités nouvelles, qu'elles soient dédiées à la production agricole, à la réparation ou au réemploi de pièces d'équipements ou à de nouvelles activités productives, suppose d'y consacrer des ressources foncières significatives;
- Planification logistique, car la nature des échanges, plus locaux et plus circulaires, implique d'anticiper à l'échelle des territoires une nouvelle organisation du stockage et de la distribution de marchandises :
- Planification énergétique, car la relocalisation d'activités de production sur le territoire doit s'accompagner à la fois d'une recherche d'efficience énergétique du tissu économique, et d'une montée en capacité de la production énergétique locale pour faire face au surcroît de consommation énergétique engendré par cette nouvelle production.

PLANIFICATION FONCIÈRE : CONCILIER SOBRIÉTÉ FONCIÈRE ET REDÉPLOIEMENT PRODUCTIF

La densification et la diversification du tissu économique local supposent d'adosser ces stratégies à une planification foncière forte qui favorise à la fois les synergies entre acteurs (mutualisation de ressources ou des fonctions d'innovation) et l'implantation d'activités de la nouvelle économie climatique (filières bas carbone de substitution d'importations, etc.).

Afin de s'inscrire dans l'objectif de Zéro Artificialisation Nette, cette planification peut s'appuyer préférentiellement sur la présence de friches (développement par renouvellement urbain) et par le déploiement d'un zonage spécifique pour l'industrie et l'artisanat (interdiction du tertiaire et du commerce) afin de les préserver et d'éviter des implantations périphériques et sur des espaces agricoles ou naturels. Outre le PLU, les collectivités peuvent aussi engager plusieurs actions complémentaires, notamment le recyclage foncier (requalification de ZAE, implantation sur des friches urbaines et des dents creuses en zones artificialisées) ou la densification des ZAE (en revoyant les coefficients d'emprise au sol des bâtiments).

PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE : VERS UNE ÉNERGIE LOCALE ET DISTRIBUÉE

Le développement d'activités productives sur les territoires, couplé à d'autres facteurs comme l'électrification de la mobilité, nécessitera une augmentation des capacités de production énergétique à l'échelle nationale. Si des synergies entre acteurs du territoire peuvent permettre de gagner en efficacité énergétique et générer des économies d'énergie substantielles (voir p 29) la production et la distribution locale d'énergies décarbonées doivent aussi être développées pour faire face à des besoins croissants.

Les acteurs publics et privés sont déjà engagés dans le développement de projets d'énergie renouvelable, éoliens et photovoltaïques en particulier. Si une partie importante de l'activité générée peut déjà être captée par les territoires (études et travaux nécessaires à l'installation, maintenance et exploitation, équipements secondaires, etc.), ces installations de nouvelles capacités s'appuient le plus souvent sur des composants et des équipements importés (panneaux photovoltaïques, éoliennes, batteries, pompes à chaleur, etc.). Faire

le choix de solutions « made in France ou UE » et contribuer à la relocalisation de la chaine de fabrication de ces éléments représentent un enjeu important en termes de souveraineté et de prospérité économique pour les territoires. Ils peuvent pour cela s'appuyer sur les compétences et les outils productifs déjà présents localement.

PLANIFICATION LOGISTIQUE: PENSER LES FLUX LOGISTIQUES COMME UNE PARTIE INTÉGRANTE DU SYSTÈME TERRITORIAL ET URBAIN

L'intégration, à l'échelle des polarités urbaines, d'activités circulaires, fabricantes et de proximité, pose un enjeu d'organisation des flux de marchandises.

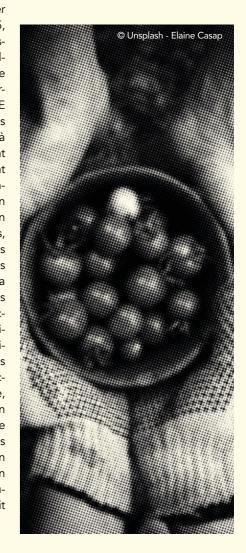
Alors que l'approvisionnement des villes est aujourd'hui pensé dans une logique d'import, de nouveaux paradigmes émergent pour créer les conditions propices à un approvisionnement et à une distribution adaptés aux nouveaux enjeux urbains et aux nouveaux usages (achats en ligne, circuits courts et économie circulaire, etc.). Ceux-ci réinterrogent les modèles logistiques traditionnels pour répondre à des enjeux multiples : livraison des derniers kilomètres, consolidation des flux, logistique de proximité, intégration des espaces fabricants...

La production locale, même à proximité des villes, doit être distribuée, et cette distribution doit être organisée pour être la plus viable et durable possible. Penser une logistique locale, c'est donc tout d'abord penser un maillage du territoire qui permet une distribution organisée. Le maillage logistique optimal, même s'il diffère selon la spécificité des territoires, des canaux de distribution et du type de marchandise, peut être théorisé en fonction des besoins essentiels de la distribution. Ce maillage doit prévoir, d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, des infrastructures capables de massifier les flux arrivants, puis une distribution sans démultiplier les flux, et en les adaptant aux territoires à desservir, et notamment aux espaces urbains denses et contraints. Cette organisation doit se traduire par une diversité d'infrastructures, allant des plateformes logistiques périphériques jusqu'aux micro-espaces logistiques en ville.

Cette (re)composition du maillage logistique implique d'intégrer systématiquement l'infrastructure logistique comme une composante des stratégies urbaines, et notamment dans les projets à l'échelle de quartiers, plutôt que d'organiser a posteriori les flux liés aux activités et aux usages sans pouvoir maîtriser l'effet de levier attendu des infrastructures logistiques dans la réduction de l'empreinte carbone du territoire. Elle implique également une articulation accrue des politiques de mobilité et de planification foncière et urbaine, dans un contexte de politiques publiques à forts enjeux pour le secteur logistique.

En effet, en France, la loi d'orientation des mobilités (2019) consacre l'obligation, pour toute agglomération dans laquelle les seuils réglementaires de qualité de l'air sont régulièrement franchis, de se doter d'une zone à faible émission d'ici 2025, consistant en des périmètres au sein desquels seuls les véhicules les moins polluants (identifiés en France au moyen de leur vignette Crit'Air) sont autorisés à circuler. Le déploiement progressif de ZFE implique une évolution rapide des modes de distribution urbaine, mettant à l'épreuve des chaînes logistiques souvent contraintes et peu agiles techniquement et économiquement, fortement dépendantes du mode routier, et dans un contexte de tension tant sur la production de véhicules à motorisations alternatives, que sur le déploiement des infrastructures d'avitaillement énergétique. De plus, les enieux de sobriété foncière amplifient la mise en concurrence, défavorable, des fonctions logistiques avec d'autres fonctions urbaines plus valorisantes et valorisables, telles que le logement ou les activités tertiaires., Pour dépasser ces tensions et contenir l'éloignement des infrastructures logistiques en périphérie urbaine, l'accompagnement à la réimplantation des activités logistiques en périphérie proche et/ou au cœur des milieux urbains denses est essentielle, ainsi que le soutien aux organisations à même de porter un redéveloppement économique local durable et dont l'empreinte carbone soit pleinement maîtrisée.

La production locale, même à proximité des villes, doit être distribuée, et cette distribution doit être organisée pour être la plus viable et durable possible



CONCLUSION

© Unsplash - Daniel Thirele

réation et animation de filières locales innovantes et faiblement carbonées pour servir le territoire, stimulation des échanges locaux et recherche de synergies entre acteurs économiques,

planification foncière, logistique et énergétique pour créer des territoires productifs et alignés avec l'objectif de neutralité carbone : « élargir » la vision du défi climatique au-delà des seules émissions territoriales pour considérer l'empreinte carbone et les émissions importées, c'est proposer aux collectivités une opportunité d'actions qui va bien au-delà des compétences traditionnellement mobilisées pour agir sur leurs émissions de gaz à effet de serre.

Cette ambition climatique porte en elle une vision renouvelée de l'économie des territoires, et un récit plus enthousiasmant, permettant de faire converger emploi local, innovation, coopération et respect des limites planétaires. Elle favorise l'émergence de territoires plus résilients, qui continuent d'échanger dans un cadre mondialisé, mais maîtrisent mieux leurs dépendances et leurs impacts.

Ce nouveau modèle de développement économique est amené à jouer un rôle décisif dans la trajectoire de décarbonation des territoires. Il devrait également ouvrir, dans les années qui viennent, des débats qui questionnent nos modes de vie, notre rapport à l'abondance, et amener dans le même temps les entreprises à prendre conscience de la nécessaire évolution de leur modèle économique, vers plus de sobriété. Rapport au travail, rôle de la culture et de l'éducation, nouvelles solidarités... chaque citoyen, chaque entreprise, est amené à questionner ses dépendances, son rapport à l'environnement, à l'énergie, et à identifier en retour sa propre responsabilité politique et citoyenne, offrant un nouveau champ d'action politique pour les collectivités locales.

ANNEXES

NOTES DE BAS DE PAGE

- 1 Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique, organisme sans but lucratif et indépendant mandaté pour réaliser l'inventaire des émissions françaises de GES.
- 2 Soit un équilibre entre les émissions de gaz à effet de serre et l'absorption de carbone par les écosystèmes (forêts, sols agricoles...) et les procédés industriels (capture et stockage ou réutilisation de carbone), sans recours à la compensation par des crédits internationaux. Par consensus, cette notion tend à être déclinée à l'échelle des pays.
- **3** Consommation des ménages, des administrations publiques et des organismes à but non lucratif et les investissements.
- 4 Ce chiffre est celui obtenu en imaginant une situation de neutralité carbone à l'échelle mondiale à l'horizon 2050, donc un volume d'émission annuel égal à la capacité d'absorption de GES des écosystèmes naturels. Ce volume est alors rapporté à la population mondiale pour déterminer une « quotepart » de manière équitable à chaque habitant de la planète. Les auteurs de la note veulent attirer l'attention du lecteur sur le fait que ce chiffre est un ordre de grandeur communément adopté pour en simplifier l'usage mais que la valeur exacte peut varier d'une étude à l'autre.
- **5** Lacune que devrait corriger la future SNBC prévue en 2024.
- 6 I4CE et SDES (2022), Chiffres clés du climat. France, Europe et Monde, Édition décembre 2022, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.
- **7** Bourgeois Alexandre et Briand Antonin (2019), Le « made in France » : 81 % de la consommation totale des ménages, mais 36 % seulement de celle des biens manufacturés, Insee Première, n°1756, 05/06/2019.
- 8 Lorine Labrue, Léna Poirier et Louis Bédie (2023), L'action de l'Etat en faveur de la décarbonation de l'industrie, Ministère de l'économie, Les Thémas de la DGE, n°8, mars 2023.

Jérome Payet (2021), Evaluation de l'empreinte carbone du secteur textile en France.

Deloitte et UNIDEN (2021), Etude d'impact de désindustrialisation sur l'empreinte carbone de la France

- **9** Manuel Baude (2022), La décomposition de l'empreinte carbone de la demande finale de la France par postes de consommation : transport, alimentation, habitat, équipements et services, Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Document de travail n°59.
- 10 Pour chaque territoire, l'empreinte carbone est constituée des émissions territoriales, desquelles sont retranchées les émissions liées à la production de biens et de services exportés et auxquelles sont ajoutées les émissions liées à la production de biens et de services importés sur le territoire pour y être finalement consommés par les ménages ou les administrations publiques.
- 11 Pour plus d'informations sur les modes de calcul, se reporter à l'annexe méthodologique sur le site d'Utopies : https://utopies.com/wp-content/uploads/2023/06/UTOPIES-NP-ClimatTerritoire-annexe-V1.3.pdf
- **12** Ce raisonnement est également valable à l'échelle individuelle : de nombreux travaux démontrent une forte corrélation entre les revenus et l'empreinte carbone individuelle. En Europe, les 10% d'individus les plus riches ont ainsi une empreinte carbone moyenne de 21,7 tCO₂e par personne et par an, quand les 50% les moins aisés ont une empreinte carbone moyenne de 5,1 tCO₂e par personne et par an. Voir Rapport sur les inégalités

mondiales, 2022, : wir2022.wid.world.

- 13 Coefficient de corrélation: r=0.884.
- **14** r=-0,675 pour la densité des échanges au sein du système alimentaire, r=-0,511 pour la diversité de la production et de la transformation.
- **15** Lorine Labrue, Léna Poirier et Louis Bédie (2023), L'action de l'Etat en faveur de la décarbonation de l'industrie, Ministère de l'économie, Les Thémas de la DGE. n°8. mars 2023.

Greg de Temmerman (15 novembre 2021), Pourquoi la réindustrialisation est aussi une question climatique, https://www.zenon.ngo/insights/ pourquoi-la-reindustrialisation-est-aussi-une-question-climatique.

Pierre Viard, Florent Levavasseur (2020), Comprendre les empreintes carbone liées à l'implantation d'entreprise sur un territoire, Analyse exploratoire ADERLY.

https://utopies.com/publications/aderly-etude-des-impacts-socio-economiques-et-carbone/

16 Pierre Viard, Florent Levavasseur (2020), Comprendre les empreintes carbone liées à l'implantation d'entreprise sur un territoire, Analyse exploratoire ADERLY.

https://utopies.com/publications/aderly-etude-des-impacts-socio-economiques-et-carbone/

- 17 * "Èt si l'antidote à la crise climatique était la diversité économique ? Arnaud FLORENTIN, Editions de l'Aube (à paraitre, Septembre 2023).
- 18 https://www.klima.mu/
- **19** AgileBuyer et CNA (2022), Tendances et Priorités des Départements Achats en 2022.

ACRONYMES

SNBC : Stratégie Nationale Bas Carbone

GES : Gaz à Effet de Serre

I4CE : Institut de l'Economie pour le Climat SDES : Service des Données et Etudes Statistiques

CO_e : L'équivalent Dioxyde de Carbone (unité créée par le GIEC pour additionner les différents GES en une métrique unique)

PCAET: Plan Climat Air Energie Territorial

MtCO₂e : millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone

tCO₂e / hab: tonnes d'équivalent dioxyde de car-

SRADDET: Schémas Régionaux d'Aménagement

Durable et d'Egalité des Territoires **PLU :** Plan Local d'Urbanisme

ZAE : Zone d'Activité Economique

DÉFINITIONS

TRANSPORT

Émissions directes des ménages pour leurs déplacements (consommation de carburant) et émissions liées à la fabrication des carburants, à la fabrication des véhicules automobiles et ajoutées aux autres matériels de transport, aux services de transport (terrestres, aériens, etc.), au commerce et réparation d'automobiles et motocycles, à la construction d'infrastructures, etc.

HABITAT

Émissions directes des ménages pour le chauffage de leur logement et émissions liées à la fabrication des combustibles fossiles, à la production d'électricité et de bois de chauffage, aux réseaux de chaleur, au fonctionnement des services urbains (eau et assainissement, collecte et traitement des déchets), à la construction des logements (y compris la fabrication des matériaux), aux services immobiliers, etc.

ALIMENTATION

Émissions liées à la consommation de produits agricoles et de la pêche, de produits agroalimentaires, à la consommation de produits issus de la restauration privée et collective, etc.

ÉQUIPEMENTS DE LA PERSONNE ET DE LA MAISON, ET BIENS DIVERS

Émissions liées à la consommation de produits textiles et d'habillement, produits informatiques et électroniques, équipements électriques, meubles, produits métalliques, produits chimiques (produits d'entretien, cosmétiques, etc.), produits en plastiques etc.

ADMINISTRATION, SANTÉ,

ENSEIGNEMENT, ACTION SOCIALE

Émissions liées aux services d'administrations publiques, de santé (y compris produits pharmaceutiques), d'enseignement, d'action sociale, etc.

AUTRES SERVICES, PRINCIPALEMENT MARCHANDS

Information et télécommunication, services aux entreprises, banques et assurances, etc.

Créée en 1993 par Élisabeth Laville, UTOPIES est la première agence indépendante et think-tank en France sur l'accompagnement des entreprises et des marques qui placent le développement durable au cœur de leur stratégie - et l'un des tout premiers dans le monde. Forte d'une soixantaine de consultants, UTOPIES a pour mission d'ouvrir de nouvelles voies en incitant les entreprises à intégrer les enjeux sociaux et environnementaux au cœur de leur mission, de leur stratégie et de leur démarche d'innovation. L'agence est notamment reconnue pour ses travaux sur les stratégies de marques et sur l'innovation positive, mais aussi pour son expertise sur les études d'impact socio-économiques et l'économie locale. Soucieuse de s'appliquer à elle-même ce qu'elle recommande à ses clients, UTOPIES arrive en tête du Palmarès Great Place to Work à deux reprises, en 2019 et 2021, catégorie « entreprises de moins de 50 salariés ». L'agence a également été la première entreprise labellisée B Corp en France en 2014, et fut jusqu'en 2019 en charge du développement dans l'hexagone de cette certification internationale des entreprises engagées. L'équipe d'UTOPIES est présente à Paris, où se trouve son siège social historique, mais aussi à Bordeaux et Annecy, ainsi qu'à Sao Paulo et à Maurice, depuis quelques années.

WWW.UTOPIES.COM

UTOPIES®



La présente note a été rédigée par UTOPIES qui en est le titulaire exclusif et ne peut être reproduite en tout ou partie qu'avec notre accord écrit préalable.

Auteurs: Arthur VETU, Annabelle RICHARD, Boris CHABANEL Production des données: Pierre VIARD, Etienne COME Création et mise en page: Pamela KARAM, Manon LEDUC