

RAPPORT-PROGRAMME

# ORION 2022

---

14 FÉVRIER 2022



## ÉCOLOGIE & PROGRÈS

---

**CERCLE ORION**

*CLUB POLITIQUE & D'INFLUENCE INDÉPENDANT*



EN COLLABORATION AVEC LA START-UP **AimPact**

# CERCLE ORION

*Club de réflexion politique et d'influence indépendant*

Le Cercle Orion est un club *politique* et d'influence indépendant, laboratoire d'idées de référence, visant à promouvoir l'engagement de la jeune génération, fondé en janvier 2017 par Alexandre MANCINO.

Son but est de prendre part au débat intellectuel et de contribuer à la compréhension des enjeux et transformations du XXI<sup>e</sup> siècle pour agir et être source de propositions pour le monde de demain. Il s'articule autour d'évènements de très haute qualité avec des personnalités du monde politique, économique ou intellectuel ainsi qu'à travers des contributions d'experts sur les sujets de société.

Les activités du Cercle visent à éclairer les décideurs publics et privés confrontés aux enjeux contemporains.

À travers l'ensemble de ses activités – *réflexions, propositions, publications, lobbying & influence, accompagnement de start-ups, évaluation des politiques publiques, participation citoyenne et expérimentation* – le Cercle Orion joue un rôle d'acteur du débat démocratique.

Pour plus d'informations, veuillez consulter : [www.cercleorion.com](http://www.cercleorion.com)

# Écologie & Progrès

*Rapport-programme ORION 2022*

**Rapport rédigé par le Comité Écologie & Progrès  
du Cercle Orion**

# Table des matières

<b>INTRODUCTION</b> .....	6
<i>Des chiffres alarmants, une responsabilité forte</i> .....	6
<i>Deux visions opposées de l'écologie</i> .....	6
<i>Les axes d'Orion 2022</i> .....	8
<b>ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA MOBILITÉ</b> .....	9
<i>État des lieux</i> .....	9
<i>Faciliter l'intermodalité et l'accessibilité aux moyens de transports en commun et alternatifs</i> .....	10
<i>Déjouer les inégalités entre territoires ruraux et citadins</i> .....	11
<i>Le poids du véhicule, le grand oublié ?</i> .....	12
<i>Une décarbonisation des transports à court terme ?</i> .....	12
<b>ÉDUCATION(S) AU DÉVELOPPEMENT DURABLE</b> .....	14
<i>État des lieux</i> .....	14
<i>Écologie et enseignement dans le primaire et le secondaire</i> .....	15
<i>Sensibiliser le citoyen au développement durable</i> .....	15
<i>Renforcer la formation dans le secteur public et privé</i> .....	17
<i>Favoriser la place du développement durable dans la formation professionnelle</i> .....	17
<i>Une agriculture plus respectueuse de l'environnement</i> .....	19
<i>État des lieux</i> .....	19
<i>Diffuser des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement</i> .....	20
<i>Soutenir le renouvellement des générations</i> .....	21
<i>Accompagner le consommateur dans ses choix alimentaires</i> .....	22
<b>L'urbanisme pour façonner des villes durables</b> .....	24
<i>État des lieux</i> .....	24
<i>Mobilité</i> .....	25
<i>Faune et flore</i> .....	26
<i>Éclairage</i> .....	27

<i>Des constructions durables</i> .....	28
<b>ESPACES MARITIMES ET LITTORAUX &amp; DÉVELOPPEMENT DURABLE</b> .....	<b>30</b>
<i>État des lieux</i> .....	30
<i>Des aires marines à protection renforcée</i> .....	31
<i>Amélioration de la qualité des eaux de baignade, un enjeu écologique et économique pour nos villes littorales</i> .....	32
<i>L'eau, véritable trésor national</i> .....	33
<b>Synthèse des recommandations</b> .....	<b>35</b>
<i>Mobilité</i> .....	35
<i>Éducation</i> .....	35
<i>Agriculture &amp; Alimentation</i> .....	36
<i>Urbanisme</i> .....	37
<i>Espaces maritimes et littoraux</i> .....	37
<b>BIBLIOGRAPHIE</b> .....	<b>39</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>39</b>
<b>Mobilité</b> .....	<b>39</b>
<b>Agriculture - alimentation</b> .....	<b>39</b>
<b>Urbanisme</b> .....	<b>39</b>
<b>Espaces littoraux et maritimes</b> .....	<b>39</b>
<b>MEFR, Le tourisme littoral, site Internet du ministère</b> .....	<b>39</b>
<b>CONTACT</b> .....	<b>40</b>

# INTRODUCTION

## Des chiffres alarmants, une responsabilité forte

La lutte contre le dérèglement climatique et pour la protection de la biodiversité compte parmi les défis majeurs futurs. Les déterminants du bouleversement récent de nos écosystèmes sont alarmants. S'agissant du climat, la hausse des températures mondiales est de +1,1°C depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> fossile ont crû de +67% entre 1990 et 2018<sup>1</sup>. S'agissant de la biodiversité, une étude du WWF montre un déclin de 68% des populations de mammifères, d'oiseaux, d'amphibiens, de reptiles et de poissons suivies entre 1970 et 2016<sup>2</sup>. Or, ces perturbations sont scientifiquement prouvées comme étant excessives au regard des variabilités naturelles historiques : l'activité anthropique est la cause du dérèglement climatique actuel. Ainsi, il est de notre responsabilité de s'engager pour limiter le plus possible la dynamique du dérèglement climatique et de l'altération de la biodiversité.

## Deux visions opposées de l'écologie

Dans ce cadre, deux visions sont proposées et s'opposent. Elles se fondent notamment d'une corrélation positive entre la croissance économique et la concentration atmosphérique totale de gaz à effet de serre. Or, cette corrélation est causale : en effet, pour simplifier, pour croître, l'économie requiert de l'énergie qui, à l'échelle mondiale, est principalement fossile, ce qui implique un dégagement de gaz à effet de serre (GES). Cette source de GES, moteur de la perturbation des cycles climatiques du fait la hausse tendancielle de la température mondiale, n'est en outre pas compensée par une croissance des puits de carbone. Au contraire, la déforestation pour garantir l'étalement urbain ou l'exploitation de ressources naturelles réduit de manière croissante le potentiel de captation de GES par la biomasse. Face à cette corrélation positive PIB/GES et alors que le statu quo est non viable, une première réponse est, pour réduire la concentration de GES et in fine limiter le dérèglement

---

<sup>1</sup> MTE & I4CE, 2021, Chiffres clés du climat - France, Europe et Monde, Edition 2021

<sup>2</sup> WWF, 2020, Rapport Planète Vivante 2020 - Infléchir la courbe de la perte de biodiversité

climatique, de prôner la décroissance de l'économie. Or, cette vision, plébiscitée par certains acteurs du débat public, est doublement inégalitaire. D'une part, elle fait reposer sur l'ensemble des pays les erreurs des pays industrialisés. Or, les pays en voie de développement ont légitimement raison de désirer atteindre le niveau et la qualité de des pays développés. D'autre part, et surtout, la croissance économique permet de générer des emplois, financer des écoles et des services de santé, développer l'éducation culturelle et sportive et donc augmente la qualité de vie et réduit les inégalités sociales (en situation d'infrastructures permettant de garantir l'égalité des chances).

Une seconde vision est de « découpler » croissance du PIB et émission de GES, c'est à dire de rendre à terme indépendant ces deux paramètres. Cela implique le développement d'« innovations de rupture ». Si les tenants de l'écologie de la décroissance considère cette vision comme chimérique, nous pensons que celle-ci relève de l'ambition - car elle appelle de l'innovation, de la créativité et du risque - et de l'altruisme - puisqu'elle garantit une prospérité qualitative pour tous ; cette voie est exigeante et juste. Ce nouvel écosystème socio-économique ne se résume pas à de l'innovation technologique. Il implique une modification globale des comportements, ce qui implique de repenser voire de réduire certaines pratiques : par exemple, pour un trajet donné pour une durée raisonnable, préférer le moyen de transport le moins émetteur de GES.

### **Un enjeu d'échelle mondiale, pour lequel la France doit être le moteur**

La grande complexité de la lutte contre le dérèglement climatique et de la protection de la biodiversité est son caractère global. En effet, des particules d'un GES émises à un point donné de la planète traversent la planète en l'espace d'une semaine en ordre de grandeur. Au regard de la difficulté des réformes au niveau multilatéral, cela peut rendre pessimiste. Néanmoins, deux points sont à noter. Premièrement, aucun pays ne doit reculer contre des changements de comportements internes et chaque Etat peut être une force de propositions et de pression. La France a ce potentiel. Deuxièmement, l'exemple de l'interdiction rapide et internationale des CFC, aérosols responsables de la destruction de la couche d'ozone, est une source d'optimisme.

## Les axes d'Orion 2022

En définitive, la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de la biodiversité doit s'inscrire dans l'innovation et non le renoncement, dans l'exigence et dans l'inclusion. La France doit être un porte-étendard d'une écologie constructive, seule clef d'une écologie efficiente. Or, cette lutte engage un nombre très important de secteurs. Il est donc impossible ici de prétendre à l'exhaustive. Le comité Écologie & Progrès a donc fait le choix pour ce programme Orion 2022 de se restreindre à cinq angles (mobilité, éducation, agriculture-alimentation, urbanisme et espaces maritimes), et nous aurons l'opportunité dans d'autres publications d'aborder davantage de thèmes.

Une proposition forte du Cercle Orion sort toutefois de cette structuration : la **création d'un « Livret vert » destiné à tous les Français en remplacement du « Livret de développement durable et solidaire »**.

Le « Livret vert » doit réorienter l'épargne vers la transition écologique. En effet, notamment depuis la crise COVID19, l'épargne s'accumule et une partie des Français placent leur argent. Ce livre vert a pour objectif d'orienter leur épargne vers des « projets verts ». Pour réussir cette manœuvre, il faut assurer la promotion de ce livret, l'augmentation de son plafond (de 12 000 € (LDD) à 30 000€), mais surtout assurer un taux de rémunération attractif, à l'instar de ce que fut le Livret A, pour orienter massivement l'épargne vers une transition écologique qui a un grand besoin constant de financement pour assurer sa transformation.



# ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX DE LA MOBILITÉ

## *État des lieux*

Le secteur du transport en France représente 18,1% du PIB et emploie 1,5 million de salariés en 2019. Les dépenses publiques dans ce secteur sont de l'ordre de 48,8 milliards d'euros avec des recettes associées qui s'élèvent à 53 milliards d'euros<sup>3</sup>.

Cependant, les transports sont également responsables de 31% des émissions de gaz à effet de serre (GES), dont 94% issues du seul transport routier. S'ajoutent à cela les problématiques de la pollution de l'air, responsable de 40.000 décès prématurés chaque année<sup>4</sup>, ainsi que la pollution sonore. Le transport des voyageurs est largement dominé par le véhicule particulier (80,8%) et le transport des marchandises par l'utilisation des poids lourds (88,9%).

L'État est à l'origine de nombreuses tentatives pour réduire ces externalités. Le plan de relance du gouvernement suite à la crise sanitaire a en effet alloué 4,7 milliards d'euros afin de relancer le fret ferroviaire ainsi que les trains de nuit. La récente loi climat a poursuivi le verdissement du parc automobile engagé avec la prime à la conversion, les zones à faibles émissions et le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques. En outre, notons les investissements effectués dans la filière hydrogène et le déploiement des transports en commun.

Malgré cela, si la qualité de l'air à proximité du trafic routier s'est améliorée depuis 2000, avec notamment une baisse des concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), les émissions de GES elles sont relativement stables depuis 2010. La diminution des émissions de GES des voitures particulières est compensée par la hausse de celles des poids lourds. On peut

---

<sup>3</sup> MTES, 2019, Bilan annuel des transports en 2019

<sup>4</sup> Santé Publique France, 2021, Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français

également noter le succès des SUV qui annule l'impact positif de l'électrification des véhicules particuliers<sup>5</sup>.

La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) prévoit à l'horizon 2050 que le secteur des transports n'émette plus aucun GES. Nous ne sommes pas aujourd'hui sur une trajectoire compatible avec cet objectif et c'est pourquoi nous tentons de proposer des solutions complémentaires à celles déjà mises en place.

### ***Faciliter l'intermodalité et l'accessibilité aux moyens de transports en commun et alternatifs***

Il y a aujourd'hui une tendance à l'hybridation et à la digitalisation des modes de transport en commun et alternatifs avec l'arrivée d'acteurs privés sur le terrain de la mobilité. La multiplication de ces acteurs ouvre des opportunités, que ce soit par le biais du *pooling* ou l'utilisation de moyens de transports plus écologiques, mais contribue également à complexifier le paysage de la mobilité. Face à cela, les pouvoirs publics peuvent accompagner cette tendance en soutenant ces initiatives privées et en les amenant à systématiquement prendre en compte la notion de durabilité dans leur *business plan*. La simplification du *mapping* pour les citoyens doit également être une priorité afin de les amener vers ces modes de transport en commun et alternatifs moins carbonés. Nous proposons donc de renouveler le soutien des pouvoirs publics au projet France Mobilité avec un accompagnement renforcé des projets de MaaS. Cela permettrait d'améliorer l'information et l'orientation du voyageur afin d'optimiser ses déplacements.

Un exemple d'initiative pourrait prendre la forme d'un appel à projet sur la digitalisation, la concentration et le traitement des données de l'ensemble des transports publics et alternatifs afin de faciliter leur articulation via une plateforme. De plus, l'Etat pourrait suivre les résultats de cette implémentation et l'adapter de manière dynamique aux besoins des utilisateurs par le biais d'appels à projets spécifiques centrés sur le ressenti de la qualité du parcours du voyageur. Un accompagnement pour les populations moins familières aux outils digitaux sera sans doute nécessaire avec l'installation de panneaux tactiles diffusant la plateforme.

---

<sup>5</sup> Les Echos, 13 nov. 2019, CO2 : le succès des SUV annule l'impact positif des voitures électriques

- ***Lancer un appel à projet portant sur le digitalisation, la concentration et le traitement des données de l'ensemble des transports publics et alternatifs pour faciliter leur articulation via une plateforme***

## ***Déjouer les inégalités entre territoires ruraux et citadins***

La transition vers une mobilité durable ne peut faire abstraction de l'enjeu de l'inégalité des citoyens face à la mobilité, si elle veut pouvoir convaincre et emmener avec elle un maximum de personnes. Il s'agit de mieux desservir les territoires ruraux tout en décarbonant le transport en ville. L'usage de la voiture est d'autant plus fort dans les territoires ruraux, faute d'aménagements suffisants et compétitifs avec la praticité de la voiture<sup>6</sup>.

Le train reste la première alternative avec un réseau de lignes régionales et de gares de petites et moyennes tailles encore dense aujourd'hui. La priorité doit être de conserver ce réseau et de le développer. Pour cela, l'articulation des gares avec les transports en commun ou alternatifs doit être améliorée par le développement d'appels à projets pour densifier le réseau dans la ruralité. Le but étant le développement d'un transport fluide et efficace avec comme centres névralgiques les gares de petites et moyennes tailles. Cette proposition rejoint la première avec la facilitation d'accès à l'intermodalité à la sortie des gares : bus, tramway, vélos, covoiturage sans oublier les zones piétonnes.

- ***Conserver et déployer le réseau ferroviaire régional autour des gares avec une articulation renforcée entre ces dernières et les autres moyens de transports en commun et alternatifs***

---

<sup>6</sup> Pierre COUTURIER, 2014, Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter

## *Le poids du véhicule, le grand oublié ?*

Les débats très médiatiques sur la voiture électrique et son impact environnemental omettent pour la plupart un facteur clé qui est le poids du véhicule<sup>7</sup>. L'exemple le plus criant reste le succès des véhicules S.U.V, pesant en moyenne 200kg de plus qu'une voiture standard, qui a annulé les effets bénéfiques de l'électrification de notre parc automobile depuis 2015. Plus rentables, ces véhicules ont logiquement été portés par des campagnes de publicité plus importantes (50% de plus que pour les citadines) de la part des constructeurs automobile.

Nous proposons afin de contrer cette tendance de revoir le règlement d'application sur la taxe au poids des véhicules fixé à plus de 1,8 tonne. En l'état, cette mesure ne visera qu'une niche de voitures (moins de 3 % des ventes françaises<sup>8</sup>) et nous proposons de passer d'ici 2023 à 1,5 tonne puis 1,2 tonne en 2027.

- ***Réviser le règlement d'application sur la taxe au poids de véhicules à 1,5 tonne en 2023 et 1,2 tonne en 2027***

## *Une décarbonisation des transports à court terme ?*

Les usages actuels en termes de mobilité sont liés aux avantages indéniables de la voiture individuelle sur les autres types de transports : facilité d'utilisation, fiabilité, rapidité, etc. En plus de l'amélioration des modes de transport concurrents, il faudrait aussi rendre la voiture moins attractive pour l'utilisateur afin d'accélérer la transition qui n'est aujourd'hui pas à la hauteur des objectifs fixés. Nous proposons ainsi de limiter le dispositif fiscal incitatif à l'octroi de voitures de fonction aux seuls véhicules avec des performances environnementales viables : 100 gCO<sub>2</sub>/km d'après la taxonomie européenne. On peut également le conditionner à l'utilisation en covoiturage.

---

<sup>7</sup> Carbone 4, 13 nov. 2020, Les voitures doivent perdre leur poids récemment gagné.

<sup>8</sup> WWF, 2020, L'impact écrasant des SUV sur le climat et Le trop plein de SUV dans la publicité

Afin d'éloigner les voitures des centres-villes, nous proposons également la création de pistes cyclables temporaires en remplaçant les places de stationnement destinées aux voitures. Cette mesure pourrait ainsi avoir un double effet : favoriser l'utilisation du vélo et rendre plus difficile d'accès au stationnement la voiture au centre-ville, afin de la rendre moins attractive.

- ***Conditionner à une performance carbone (100 gCO<sub>2</sub>/km) ou au covoiturage le. Dispositif fiscal incitatif à l'octroi de voitures de fonction***
- ***Encourager la création de pistes cyclables en remplacement de places de stationnement dans les centres-villes***

# ÉDUCATION(S) AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

## *État des lieux*

L'éducation au développement durable est née dans les années 1960, même si sa dénomination n'était pas la même. Aujourd'hui, la notion de développement durable a pris une importance considérable dans le monde comme en France.

Depuis son élection en 2017, Emmanuel Macron a prononcé une série de mesures éducatives grâce à la convention citoyenne et la loi climat. Au sein des écoles, nous pouvons relever par exemple la création des « Eco-délégués » ayant pour but de sensibiliser écologiquement l'ensemble des élèves d'une école donnée, la création du prix « EDD 2030 » qui soutiendra les meilleurs projets écologiques menés au sein des écoles françaises ou encore l'enrichissement des programmes scolaires du collège et du lycée sur les notions de biodiversité, changement climatique ou encore d'économie circulaire. Par ailleurs, le gouvernement a également permis la création du Haut Conseil pour le Climat, organisme indépendant chargé de donner des avis et d'émettre des recommandations sur la mise en œuvre des politiques publiques. Plus récemment, il a mis en ligne la plateforme [notre-environnement.gouv.fr](https://notre-environnement.gouv.fr), conçue pour être le point d'accès national à l'information liée à l'environnement et au développement durable.

Au Cercle Orion, nous pensons qu'il est temps de changer le paradigme lié à l'action écologique : l'État ne doit pas culpabiliser les citoyens via une logique punitive, mais leur donner le sentiment qu'ils peuvent changer les choses. Il a donc le rôle majeur de favoriser la compréhension des enjeux et l'accès à l'information. Dans les mesures proposées par la Convention citoyenne et la Loi Climat, nous avons remarqué une forte disparité entre l'éducation et les autres sujets traités. Le futur de l'éducation au développement durable est donc encore à construire.

## *Écologie et enseignement dans le primaire et le secondaire*

La convention citoyenne souhaitait la création d'un cours dédié à l'écologie, dans les classes du primaire et du secondaire. Cette mesure n'a pas été retenue par le gouvernement, soutenant que l'écologie, étant transversale, devait être intégrée à toutes les matières scolaires.

Nous souhaitons reprendre l'idée de la convention citoyenne tout en l'élargissant car nous rejoignons la position du gouvernement dans la transversalité du sujet. Nous recommandons la mise en place de projets semestriels thématiques du CP à la Terminale. Ces cours mélangeraient théorie et pratique, avec le rendu d'un projet final, seraient à la fois dispensés par des enseignants et des intervenants, et aborderaient les « enjeux du monde contemporain ». Ces projets intégreraient l'éducation au développement durable mais également d'autres sujets majeurs de notre société tels l'égalité homme-femme, la laïcité, etc.

- ***Créer un enseignement sur les « enjeux du monde contemporains », comprenant notamment un module sur les questions environnementales, du CP à la Terminale, mélangeant cours transversaux, immersions-rencontres et projets semestriels pratiques***

## *Sensibiliser le citoyen au développement durable*

La plateforme [notre-environnement.gouv.fr](https://notre-environnement.gouv.fr) tient aujourd'hui un rôle informatif sur les grandes thématiques du développement durable. Elle présente les risques liés à la pollution, les avantages de l'économie circulaire, ou encore les aspects de la biodiversité.

Nous souhaitons faire de ce site internet une plateforme ouverte qui informe mais donne également les moyens d'agir en centralisant les initiatives et mobilisations citoyennes, informant sur les innovations, les entreprises engagées ou encore sur les produits et services écologiques, à l'échelle locale.

- ***Élargir le contenu de la nouvelle plateforme [notre-environnement.gouv.fr](https://notre-environnement.gouv.fr) avec une centralisation des initiatives citoyennes***

À l'image de la Convention citoyenne, nous sommes en faveur de la systématisation de consultations citoyennes à un niveau local, au-delà du cadre juridique actuel sur les grands projets à impact environnemental. Annuellement, au sein d'une ville ou du département, les citoyens pourraient réfléchir à des améliorations dans leur environnement proche. Cette démarche aurait pour objectif d'inclure les citoyens dans les prises de décisions politiques, tout en leur donnant le sentiment d'agir directement.

- ***Renforcer à l'échelle locale la pratique de « conventions citoyennes » sur les sujets climatiques***

Le Haut Conseil pour le Climat (HCC), organisme indépendant, a aujourd'hui deux rôles principaux auprès de l'État. Il rend chaque année un rapport sur le respect de la trajectoire de baisse des émissions et sur la bonne mise en œuvre des politiques publiques. En complément, il émet tous les 5 ans un avis sur les projets de stratégie bas carbone sur lesquels s'engage la France.

Pour renforcer l'éducation au développement durable, nous souhaiterions qu'il complète ce rapport d'une version simplifiée et lisible par tous. Actuellement, les rapports de 200 pages publiés ne sont majoritairement pas consultés par les citoyens. Nous souhaitons que le HCC s'assure de la sensibilisation de la société dans son ensemble. De plus, en complémentarité des études d'impacts publiées par le gouvernement à chaque projet de loi, le HCC pourrait publier un rapport d'impact indépendant sur les projets de lois à caractère environnemental pour renforcer la transparence des décisions prises au plus haut niveau de l'État.

- ***Étendre le mandat du Haut Conseil pour le Climat, notamment par la remise d'une étude d'impact complémentaire sur tout projet de loi à caractère environnemental***



## ***Renforcer la formation dans le secteur public et privé***

Le secteur privé possède un rôle majeur dans l'éducation au développement durable. Il doit faire vivre cette responsabilité au cœur de toutes les entreprises. Nous encourageons dans un premier temps le gouvernement à verser des primes aux entreprises qui mettent en place un système de formation continue de leurs employés sur des sujets liés au développement durable. De plus, à l'image des défis sportifs inter-entreprises régulièrement organisés sur le territoire français, nous pensons que reprendre ce modèle en l'appliquant à des défis d'initiatives durables (concours de ramassages de mégots, plantations d'arbres) aurait un impact certain.

- ***Accompagner financièrement et approfondir la formation environnementale dans le secteur privé***

Des formations obligatoires pour les fonctionnaires et pour les élus pourraient être dispensées tous les deux ans. Pour les élus et les hauts fonctionnaires, nous souhaitons également la mise en place de formations, plus complètes et régulières, sur l'ensemble des aspects couverts par le développement durable. Nous assurons par ce biais, que chaque élu a pleine conscience de l'impact des mesures qu'il peut prendre.

- ***Sensibiliser les fonctionnaires aux défis du développement durable avec des formations thématiques tous les deux ans, et de manière encore plus approfondie et régulière pour les élus et hauts fonctionnaires***

## ***Favoriser la place du développement durable dans la formation professionnelle***

Afin d'encourager les citoyens à travailler dans ce domaine porteur, nous recommandons le développement d'une plateforme (à l'image de la BIEP), mettant en valeur toutes les

formations initiales et continues dispensées ainsi que tous les stages et emplois proposés par le public et le privé. Le Ministère de la Transition écologique pourrait également augmenter son nombre d'offres de stage. En complément, le gouvernement peut envisager la diffusion de spots publicitaires sur le service public.

- ***Intégrer aux plateformes existantes un onglet « environnement » mettant en valeur les formations, stages et emplois publics et privés dans le domaine de la transition écologique***

L'administration pénitentiaire n'a pas pour unique mission la garde des détenus. Elle doit aussi prévenir la récidive et contribuer à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire. Nous pensons que la réinsertion par la formation aux métiers écologiques de demain pourrait renouer les détenus avec la société dans laquelle ils vivent. Nous soutenons également le renforcement des travaux d'intérêts généraux, prononcés comme peines complémentaires au sursis, liant ainsi la sanction à l'utilité publique.

- ***Orienter la réinsertion des détenus pénitentiaires dans les métiers écologiques***

# Une agriculture plus respectueuse de l'environnement

Le système agricole et alimentaire, qui comprend l'ensemble du processus de production, de transformation, de transport et de consommation de ressources, nous amène aujourd'hui à produire l'équivalent de 163 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit près d'un quart de l'empreinte carbone de la France<sup>9</sup>. De fait, la poursuite de la réduction de notre empreinte carbone doit passer par une transformation de notre système agroalimentaire.

## *État des lieux*

Au cours de ce mandat, plusieurs actions en faveur d'une transition agricole et alimentaire ont été prises. D'une part, pour assurer la souveraineté alimentaire de la France et soutenir les acteurs de l'agriculture, d'autre part, pour soutenir des engagements en faveur de pratiques plus respectueuses de l'environnement, et assurer la soutenabilité comme la résilience du système agroalimentaire.

2017 a ainsi été marquée par la tenue des Etats généraux de l'alimentation qui ont donné lieu à une feuille de route gouvernementale présentée en 2018 avec comme mots d'ordre la souveraineté, la santé, la qualité de l'alimentation et le respect de l'environnement. À sa suite, le programme "Ambition Bio" a fixé comme objectif phare la couverture de 15% de la surface agricole française par l'agriculture biologique, en 2022. À noter, que cet objectif ne va toutefois pas être atteint. Enfin, vient d'être lancé le "Varenne agricole de l'eau et de l'adaptation climatique", dont l'objectif prioritaire est de renforcer la résilience du système agricole et de se doter d'outils d'anticipations aux aléas climatiques, avec une feuille de route pour 2022.

À l'échelle européenne, la réforme de la PAC, pour la 6<sup>ème</sup> fois depuis sa création, a pour ambition de gagner en efficacité environnementale, eu égard au Pacte Vert mis en œuvre par la Commission Européenne dans lequel elle s'inscrit désormais, en restructurant les

---

<sup>9</sup> The Shift Project, juillet 2020. Vers un Plan de transformation de l'économie française en faveur du climat et de la résilience

aides directes aux agriculteurs. Les négociations étant âpres, son entrée en vigueur a été reportée au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Aujourd'hui nos propositions s'inscrivent à la suite de ce bilan où des stratégies ont été entamées et sont défendues, non sans difficultés. Elles ont pour objectif de poursuivre et de renforcer cette transition qui s'est engagée.

## ***Diffuser des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement***

L'accompagnement des agriculteurs vers la mise en œuvre de pratiques plus respectueuses de l'environnement, est la pierre angulaire de la transition agricole et alimentaire. Il s'agit à la fois d'être ambitieux sur les mesures proposées, et rigoureux, dès l'amont, sur la mesure de leur impact. Il s'agit aussi de prendre en compte les aspects sociaux et économiques de ce changement en soutenant les agriculteurs dans leur transition, et en ne créant ni n'ajoutant de dissonances ou de difficultés supplémentaires aux agriculteurs désireux de gagner correctement leur vie.

À ce titre, nous suggérons que l'un des premiers axes de l'accompagnement soit de valoriser et de renforcer la formation des agriculteurs sur des pratiques d'agriculture durables. Entre autres, il s'agit de promouvoir les formations dédiées à l'agriculture biologique ou à l'agroécologie, comme le préconisait en juillet dernier la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili. Formation initiale mais aussi formation continue, en s'appuyant pour cela sur les chambres d'agriculture, doivent pouvoir être mobilisées.

- ***Valoriser la formation initiale et continue pour le lancement ou la conversion de parcelles en agriculture durable***

Par suite, il nous apparaît que le second chantier consiste à repenser les aides dédiées à soutenir la mise en œuvre de pratiques agricoles plus soutenables, toujours dans un esprit de simplification et de mesure de résultats. Actuellement, des négociations ont lieu pour établir la nouvelle PAC de l'Union européenne (2021-2027), dont l'un des changements les plus significatifs résulte dans la création des « éco-régimes », des aides spécifiques

conditionnées à la mise en œuvre de pratiques agricoles reconnues plus respectueuses de l'environnement, mais encore à définir. Ces aides viennent remplacer les anciens « paiements verts », critiqués par la Cour des comptes européenne pour leur inefficacité : en effet, seules 5% des fermes auraient été amenées à changer leurs pratiques pour percevoir ces aides<sup>10</sup>. Aussi, nous préconisons la réalisation systématique d'études d'impact sur toutes les propositions visant à établir les pratiques éligibles au titre des « éco-régimes ».

- **Réaliser des études d'impact pour proposer des critères d'éligibilité efficaces d'accès aux éco-régimes de la PAC**

Enfin, nous proposons de mettre à contribution les agriculteurs pour renforcer la filière de la méthanisation, moins polluante que la filière fossile. Pour cela, nous suggérons de simplifier et de généraliser l'accès aux aides pour l'installation de méthaniseurs dans les exploitations. L'objectif est de permettre aux agriculteurs d'utiliser la biomasse pour produire de l'énergie en remplacement de l'énergie fossile utilisée pour faire fonctionner leur installation.

- **Simplifier et généraliser l'accès aux aides pour l'installation de méthaniseurs en abaissant les critères d'éligibilité**

## *Soutenir le renouvellement des générations*

La transition agricole ne peut faire fi d'un autre défi qui est celui du renouvellement générationnel. Car, s'il faut former les nouvelles générations aux enjeux de la transition écologique, faut-ils encore qu'elles puissent s'installer pour développer ces pratiques. Aujourd'hui, 90% des exploitations françaises sont familiales, et l'âge moyen de l'exploitant agricole est de plus de 52 ans<sup>11</sup>.

C'est pourquoi, nous souhaitons encourager les coopératives à accompagner les jeunes exploitants agricoles dans leur installation. Ils sont en effet près de 67% à être inscrits au

---

<sup>10</sup> Cour des comptes européenne, 2017, Le Verdissement : complexité accrue du régime d'aide au revenu et encore aucun bénéfice pour l'environnement

<sup>11</sup> MAA, Agreste, recensements agricoles 2000 et 2010, enquête de structure 2016

sein d'une coopérative, et pourtant aujourd'hui, seuls 4% d'entre eux font appel à leur coopérative pour les aider dans leur démarche d'accompagnement<sup>12</sup>. Il s'agirait pour les coopératives de mieux communiquer auprès de ces jeunes agriculteurs pour leur montrer les possibilités d'accompagnement technique ou encore les formations qu'elles peuvent proposer.

- ***Encourager les coopératives à accompagner les jeunes exploitants agricoles dans leur installation***

Dans la même perspective, nous proposons de mettre en place des aides foncières pour aider les jeunes exploitants agricoles à créer leur société civile d'exploitation agricole. De nouveau, les coopératives auraient un rôle à jouer dans l'accompagnement financier des agriculteurs.

- ***Mettre en place des aides foncières pour aider les jeunes exploitants agricoles à créer leur société civile d'exploitation agricole en subventionnant leur démarrage***

## ***Accompagner le consommateur dans ses choix alimentaires***

Tout aussi importante est l'implication du consommateur pour participer du changement du modèle. En outre, les enquêtes d'opinion révèlent la sensibilisation croissante des consommateurs aux enjeux environnementaux<sup>13</sup>.

Aussi, nous proposons de renforcer la granularité de l'information relative au "Made in France". Cela signifie que le "Made in France" serait agrémenté d'un pourcentage permettant d'identifier le niveau d'intégration du processus sur le territoire français. Aujourd'hui, le label "Made in France" est attribué à partir du moment où la dernière transformation majeure a eu lieu en France. Avec ce nouveau système, le consommateur

---

<sup>12</sup> ADquation, mai-Juin 2019. Enquête menée pour Agrodistribution.

<sup>13</sup> ADEME, 5 mars 2018, Les Français et l'environnement.

pourrait avoir une information plus proche de la réalité du processus de fabrication et cela tirerait vers le haut la transparence et la concurrence.

Ce nouveau système de labellisation est un premier niveau mais pour aller plus loin, nous suggérons de promouvoir l'usage de la blockchain pour assurer la traçabilité alimentaire des denrées. Cette nouvelle technologie a pour intérêt d'aider à renforcer la sécurité alimentaire et est un atout pour les industriels, comme elle peut permettre de mieux informer le consommateur en condensant l'information sur une seule interface, lisible grâce au QR Code présent sur les aliments. À ce titre, des travaux de recherche à destination des pouvoirs publics sur l'impact de la blockchain pour les systèmes alimentaires pourraient être menés.

- ***Renforcer le label « Made in France » en substituant au système actuel l'indication de la part du processus de fabrication en France. En particulier pour les produits alimentaires, recourir à la technologie de la blockchain pour la traçabilité des produits***

Au dernier niveau d'information, nous proposons de renforcer la vigilance du consommateur en utilisant la publicité à des fins de promotion des produits les plus écologiquement responsables. Cela signifie ajouter systématiquement un bandeau déroulant indiquant lorsque le produit rémunère au juste prix son consommateur, et, parallèlement, cela suppose également de réserver un certain quota de publicité à des produits jugés écologiquement plus responsables, selon des critères, à déterminer. Plus spécifiquement, cette information pourra notamment intégrer la saisonnalité des produits alimentaires afin d'orienter les comportements pour l'achat préférentiel de produits de saison.

- ***Renforcer la vigilance du consommateur en utilisant la publicité à des fins de promotion des produits les plus éco-responsables avec l'indication notamment de la saisonnalité des produits alimentaires***

# L'urbanisme pour façonner des villes durables

## *État des lieux*

De nombreuses politiques d'urbanisme favorables à l'environnement ont été définies au cours de ce mandat.

Pour accompagner et soutenir la transformation écologique des territoires, le gouvernement a aussi promu les contrats de transition écologique. Ces contrats, co-construits à partir de projets locaux, entre les collectivités locales, l'État et les acteurs socio-économiques du territoire, visent notamment à accompagner de manière opérationnelle les situations de reconversion industrielle d'un territoire. Ils ont aussi pour objectif de mettre en exergue, avec le développement de l'emploi local par la transition écologique, que l'écologie est un moteur de l'économie. En 2020, 100 territoires représentant plus de 200 intercommunalités sont engagés dans la démarche des Contrats de transition écologique.

La Feuille de route pour l'économie circulaire (FREC) du Gouvernement, présentée par le Premier ministre en avril 2018, présente un ensemble de mesures qui encourage le tri et le recyclage des déchets du bâtiment. Le Plan biodiversité favorise quant à lui notamment le retour de la nature en ville.

Le gouvernement actuel a simplifié les procédures, notamment grâce à la planification territoriale qui regroupent des documents et outils pour aider les collectivités territoriales à traduire leur projet de territoire. Point important, ces documents comprennent notamment une évaluation environnementale des projets.

Dans le cadre du Plan de Relance 2021-2022, le Ministère de la Transition Écologique ouvre un appel à projets dont la performance énergétique est un objectif majeur. De plus, l'appel à projets 2021 "Règlements locaux de publicité intercommunaux" se veut un moyen de concilier la liberté d'affichage avec la préservation de la qualité du paysage.



Au total, il s'agit, d'une part, de saluer les différentes initiatives en faveur d'un urbanisme durable qui ont été engagées au cours du mandat présidentiel 2017-2022. Mesures essentiellement de long terme et il sera important de poursuivre ces efforts. Toutefois, eu égard au caractère déterminant de l'urbanisme dans la transition écologique, il est impératif d'accentuer, d'accélérer et de diversifier les efforts en ce sens.

## *Mobilité*

Dans sa dernière étude<sup>14</sup> sur la qualité de l'air ambiant, Santé publique France estime que la pollution de l'air aux particules fines PM<sub>2,5</sub> est responsable de 40 000 décès prématurés par an en France. Le Ministère de la transition écologique estime que le trafic routier est responsable de 57 % des émissions d'oxydes d'azote et d'une part significative des émissions directes de particules fines. Celles-ci sont particulièrement concentrées dans nos villes. Face à ce constat, nous proposons de développer les Zones de Faibles Emissions. Ces zones permettent aux collectivités de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur leur territoire.

Nous proposons donc de réserver au moins 75 % (avec une variation possible de  $\pm 10\%$ ) des centres villes aux piétons.

Nous proposons également de limiter au maximum la vitesse de circulation en centre-ville en instaurant, autant que faire se peut, des zones entre 10 et 30 km/h.

- ***Développer la définition de zones de faibles émissions en aire urbaine. Accompagner ceci par la piétonisation d'au moins deux tiers des centres-villes et instaurer le plus possible des zones de faible vitesse***

Par ailleurs, nous recommandons d'inciter les villes à créer des parkings en extérieur, facilement accessibles et peu onéreux, pour encourager les citoyens à s'y garer. Ces

---

<sup>14</sup> Santé Publique France, 2021, Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français

parkings, pour être attractifs, devraient être reliés au centre-ville par un service de navette efficace.

- ***En parallèle de la piétonisation des centres-villes, augmenter la capacité en places de parking au niveau des rocales et mettre en œuvre un système de navettes reliant ces parkings au centre-ville***

## ***Faune et flore***

Les végétaux absorbent le CO2 et contribuent à rendre les villes plus fraîches, en réfléchissant la lumière du soleil grâce à leurs feuilles et en procurant de l'ombre.

Aussi, nous proposons de laisser des emplacements pour que les habitants puissent, s'ils le souhaitent, planter un jardin, élever des animaux, et notamment des abeilles. Sur ce dernier point, nous recommandons d'engager des discussions avec les apiculteurs pour déterminer si, où et comment il serait intéressant d'élever des abeilles.

- ***Développer des emplacements en ville pour du jardinage ou de l'élevage, en particulier des abeilles***

Nous proposons, de plus, le développement de forêts urbaines pour limiter l'artificialisation des sols. Il s'agira notamment de s'assurer que chaque place ait son espace vert. L'objectif est de viser, dans un horizon de trois ans, 5% de surface urbaine végétalisée. Il s'agit aussi de s'assurer que chacun, dans un horizon de trois ans, ait un parc à moins de dix minutes de chez lui.

- ***Tendre vers un horizon de 5% de surface urbaine végétalisée d'ici 2024***

Il doit, de plus, être encouragé, voire imposé, que les toits de bâtiments publics, non protégés pour des raisons de patrimoine, soient revêtus de systèmes de production d'énergies renouvelables ou de végétalisation, dans le prolongement des mesures, pour le secteur privé, prévues dans la récente loi "Climat et Résilience".

## Éclairage

Pour des raisons de réduction de la consommation d'énergie, de diminution des dépenses et plus encore de respect de la biodiversité, il est nécessaire de faire évoluer l'éclairage tant

### ***Ilots de chaleur et ilots de fraîcheur urbaine***

Les villes sont exposées à un microclimat, où les températures près du sol sont généralement plus chaudes dans le centre qu'en périphérie. Ce phénomène, appelé îlot de chaleur urbain, apparaît par le remplacement des sols végétalisés et perméables par des bâtiments et des revêtements imperméables qui stockent la chaleur dans les matériaux à forte inertie thermique et, est renforcé par les activités humaines génératrices de chaleur. Ces ilots sont souvent plus pollués et ont des conséquences sur la santé, notamment des problèmes respiratoires, et participent à l'aggravation de crises sanitaires lorsqu'ils sont combinés à des épisodes caniculaires. *A contrario*, l'idée serait de développer des ilots de fraîcheur urbaine avec des axes végétalisés et des cours d'eau. En effet, dans les zones proches du cours d'eau et des berges végétalisées, la température de surface reste fraîche. Cet effet de rafraîchissement est d'autant plus efficace si la surface végétalisée est importante et si la proportion d'arbres est élevée. Selon les stratégies, on peut obtenir une baisse de 0,5°C à 2°C, et la combinaison de végétation maximale permet d'atteindre jusqu'à -3°C localement.

dans le domaine public que privé. Actuellement, en France, plus de 40% des luminaires en service ont plus de 25 ans et plus de la moitié du parc d'éclairage public est obsolète.

Nous recommandons, dans un premier temps, de réaliser un diagnostic du parc d'éclairage public ainsi que des entreprises ayant des enseignes lumineuses afin d'envisager des solutions adaptées aux enjeux locaux. Il s'agit aussi par ce biais de sensibiliser les différents acteurs aux enjeux de l'éclairage et de réaliser une estimation des coûts de transition vers des éclairages plus responsables. Le diagnostic pour les collectivités publiques serait réalisé par l'antenne régionale de l'ADEME et pour les entreprises par l' élu municipal en charge de l'urbanisme.

- ***Établir un diagnostic préalable des solutions en matière de possibilités d'économies d'énergie en éclairage pour les collectivités publiques et les entreprises***

Afin d'utiliser des sources d'éclairage efficaces énergétiquement et d'éviter une diffusion de lumière vers le ciel, nous privilégions les lampes sodium haute (SHP) et basse pression (SBP) et les leds pour les communautés qui ne l'ont pas encore fait ainsi que pour les entreprises qui ont de grandes enseignes lumineuses. Enfin, nous encourageons les villes à réduire la luminosité de leur éclairage entre minuit et cinq heures du matin.

- ***Encourager le déploiement des technologies d'éclairage basse consommation (LED, lampes sodium) en offrant des primes à la reconversion et réduire la luminosité entre minuit et cinq heures du matin***

## ***Des constructions durables***

D'après le site internet du Ministère de la transition écologique, le secteur du bâtiment représente près de 45 % de la consommation d'énergie nationale et près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre.

Il est donc impérieux d'investir dans des matériaux de construction durables<sup>15</sup>. Pour ce faire, nous proposons de valoriser le label de qualité et d'engagement du constructeur, en le rendant obligatoire pour les bâtiments publics ainsi que pour tous les bâtiments qui seront construits à partir de 2023 et incitatif pour les bâtiments privés.

- ***Valoriser le label de durabilité des matériaux de travaux publics en donnant une prime aux porteurs de projets le possédant***

À cet égard, nous promouvons particulièrement le développement d'alternatives au goudron, qui capte fortement la chaleur et encourageons le développement de bâtiments composés de matériaux favorisant naturellement la fraîcheur, comme les peintures au sulfate de baryum qui reflète 98% de la lumière du soleil et peut diminuer la chaleur des bâtiments jusqu'à 4,5°C.

---

<sup>15</sup> Un matériau durable est un matériau qui, dans son cycle de vie matériel et dans son utilisation technique, est écoresponsable et qui, dans son utilisation, permet une empreinte réduite par rapport à des matériaux habituels.

- ***Encourager le recours à des alternatives au goudron en rendant obligatoire tout substitut éco-responsable si le prix au gramme est équivalent***

Plus spécifiquement pour les logements sociaux étudiants, pourvus par les bailleurs publics comme privés, nous proposons par ailleurs que chaque logement en location fasse l'objet d'une évaluation d'éco-responsabilité. En cas de résultat négatif, l'étudiant-locataire pourra demander une baisse de loyer proportionnelle au score obtenu.

Afin de lutter contre l'artificialisation des sols, il pourrait être envisagée une fiscalité foncière différenciée selon que la construction ait lieu sur un terrain nouveau ou concerne la rénovation d'un bâtiment.

# ESPACES MARITIMES ET LITTORAUX & DÉVELOPPEMENT DURABLE

## *État des lieux*

Avec près de 10 millions de kilomètres carrés, notre pays possède le deuxième domaine maritime le plus vaste au monde derrière les États-Unis. Les territoires d'outre-mer sont figures de proue dans la stratégie maritime puisqu'ils représentent 97% de l'espace maritime français.

Fort de cet atout, la France jouit d'un facteur clé de puissance diplomatique et économique. D'après le rapport périodique « Données économiques maritimes françaises » publié par l'IFREMER<sup>16</sup>, cette économie bleue pèse environ 1,5% de notre PIB, soit une valeur ajoutée 35,6 milliards d'euros et plus de 400 000 emplois directs dans le tourisme, la pêche et les transports. Néanmoins, ces espaces maritimes riches d'une grande biodiversité sont mis en danger par le réchauffement climatique, l'acidification des océans, l'érosion et la sur-exploitation.

Pour protéger ce patrimoine, la France étend son réseau d'aires marines protégées. Ce réseau passe de 0,3% de notre espace maritime en 2006 à 23,5% en 2019 dépassant ainsi les objectifs internationaux fixés à 20% à l'horizon 2020. Emmanuel Macron en fait une priorité lors du G7 à Biarritz en 2019 et fixe un objectif de 30% en 2030. Pourtant, plusieurs organisations environnementales regrettent une réglementation des aires marines protégées trop permissive autorisant, pour certaines, le maintien des activités de pêche. Lors du remaniement ministériel le 6 juillet 2020, le chef de l'État confirme l'accélération de sa stratégie maritime avec la création du Ministère de la Mer chargé de la mise en œuvre des politiques en matière d'économie, d'environnement, de rayonnement et d'influence.

Pour faire face à la concurrence entre les ports français, européens et britanniques et regagner des parts de marché en relançant la filière maritime, l'État a débloqué une enveloppe de 650 millions d'euros sur la période 2020-2027 pour la stratégie nationale

---

<sup>16</sup> IFREMER, 2017, Données économiques maritimes françaises

portuaire. En parallèle, le ministère de la transition écologique a lancé le plan d'action "Zéro déchets plastiques en mer" sur la période 2020-2025.

En somme, le gouvernement a su se saisir des sujets concernant les espaces marins et littoraux. L'enjeu est centré aujourd'hui sur la balance du développement durable. L'économie bleue et l'écologie bleue devront trouver un point d'équilibre.

## *Des aires marines à protection renforcée*

Le renforcement de la protection des aires marines impulsé par le chef de l'État doit aller de pair avec le développement de la pêche durable. Celle-ci permet de répondre à la fois aux besoins de notre consommation tout en permettant aux espèces de se reproduire afin de préserver l'écosystème océanique pour les générations à venir.

Une partie de ses aires feraient bien d'être sanctuarisée à la manière des parcs naturels marins et plus activement contrôlée. Ceci implique alors une stricte interdiction de toute activité halieutique dans une partie de ces zones.

Du côté des consommateurs, l'Union Européenne a rendu obligatoire la traçabilité des produits frais issus de la pêche. L'État français a ainsi lancé en 2017 l'écolabel "Pêche Durable". Mais ce label peu connu (il concerne deux pêcheries) ne prend pas en compte les produits transformés (conserves de thon, saumon fumé, plats cuisinés etc.) qui représentent plus de la moitié de notre consommation. Alors que la consommation de viande est en diminution, les produits de la mer séduisent de plus en plus, notamment les millenials<sup>17</sup>. Un effort de traçabilité devra être consenti à ce niveau. Le 10 mars 2020, Annick Girardin, ministre de la mer a présenté une réforme prioritaire d'accompagnement de la filière pêche pour une exploitation plus durable des ressources qui semble aller dans ce sens.

- ***Renforcer la protection des aires marines en sanctuarisant une partie de leur périmètre***

---

<sup>17</sup> WWF et UFC Que Choisir, dans Le Journal du dimanche, 19 juin 2021, Tribune

- ***Assurer une traçabilité du filet à l'assiette des produits frais comme transformés issus de la mer***

## ***Amélioration de la qualité des eaux de baignade, un enjeu écologique et économique pour nos villes littorales***

Le littoral français compte pas moins de 20 000 km de linéaire côtier. Riche d'une diversité paysagère et écologique, c'est un espace à la fois attractif et fragile. S'il ne représente que 4% du territoire, le littoral est la première destination touristique en France. On y dénombre 22% des voyages et 250 000 ETP<sup>18</sup>.

En première ligne, les maires des villes et villages qui le composent observent, entre un sentiment d'impuissance et humilité, les conséquences du réchauffement climatique sur la qualité des eaux de baignade. Des conséquences parfois accentuées par des défaillances dans le traitement des eaux usées issues des stations d'épuration et le ruissellement de diverses pollutions chimiques des cours d'eau à la plage. La Bretagne paye depuis quelques années les frais d'une concentration trop importante de nitrate des eaux de baignade en raison de l'épandage de lisiers aux abords des élevages porcins et de l'utilisation massive d'engrais et de pesticides pour la culture du maïs. Une eutrophisation qui s'accélère aussi au Pays-Basque avec la propagation du liga recouvrant le fond des océans et les filets des pêcheurs.

Afin de préserver l'attractivité de ces territoires et son écosystème, les activités humaines devront limiter leurs impacts sur la qualité des eaux de baignade.

- ***Aller au-delà de la réglementation européenne en renforçant les analyses de la qualité des eaux de baignade par l'ajout d'indicateurs de pollutions chimiques en France***

---

<sup>18</sup> MEFR, Le tourisme littoral, site Internet du ministère



- ***Moderniser les systèmes de traitement des eaux dans les stations d'épuration afin de réduire les pollutions bactériologiques et lutter contre les pollutions chimiques***

## ***L'eau, véritable trésor national***

L'eau est une ressource rare, seule 1% de l'eau présente sur la planète est considérée comme douce et disponible pour l'homme. Sa gestion est un enjeu majeur et la France ne fait pas exception malgré un climat et des ressources naturelles exceptionnelles. Notre pays fait face à une augmentation de la température globale entre +2 et +5°C suivant les différents scénarios climatiques. Cela devrait entraîner une baisse de 10% à 40% du débit moyen des cours d'eau<sup>19</sup>.

On peut également soulever les inégalités de territoire sur les problématiques d'approvisionnement en eau potable. L'exemple le plus criant reste la Martinique. Ces problématiques sont bien connues et les citoyens demandent une action de la part des pouvoirs publics. En effet, plus de 86% des français se disent conscients des enjeux du dérèglement climatique sur les sécheresses, les inondations, la biodiversité et la qualité des rivières<sup>20</sup>.

La priorité est donc de réduire notre consommation en eau et d'en optimiser l'utilisation. Pour cela, une première proposition serait de repenser l'eau dans la ville avec un découplage des politiques publiques de l'eau et de l'urbanisme, afin de leur donner un objectif commun. Cela suppose d'intégrer les enjeux de l'eau dans le cadre des documents de planification d'aménagement du territoire.

On peut ainsi s'inspirer du guide<sup>21</sup> « Contribution des documents d'urbanisme à une bonne gestion de l'eau » élaboré par l'agence de l'eau Seine-Normandie. Ce guide guiderait les

---

<sup>19</sup> Agence de l'eau Seine-Normandie, 2019, Contribution des documents d'urbanisme à une bonne gestion de l'eau sur le bassin Seine-Normandie

<sup>20</sup> Agences de l'eau, 2020, Les agences de l'eau investissent pour préparer durablement l'avenir.

<sup>21</sup> Agences de l'eau, 2020, Les agences de l'eau protègent les ressources en eau potable.

collectivités territoriales, lors de la rédaction de leur PLU ou PLUi, afin d'identifier les solutions qui s'offrent à elles pour faire de l'eau un atout en ville.

Cela permettrait de conseiller, orienter et accompagner les acteurs locaux grâce à des contractualisations autour d'enjeux territoriaux, mobilisant de l'expertise et de l'innovation. Un exemple de recommandation concerne l'infiltration à la source afin de maîtriser et d'optimiser les rejets par temps de pluie pour une meilleure gestion des écoulements en ville.

- ***Décloisonner les politiques publiques de l'eau et de l'urbanisme afin de leur donner un objectif commun et d'intégrer les enjeux de l'eau dans le cadre des documents de planification***
- ***S'inspirer du guide « Contribution des documents d'urbanisme à une bonne gestion de l'eau » de l'agence de l'eau Seine-Normandie afin de conseiller et d'orienter les acteurs locaux***

# Synthèse des recommandations

## *Mobilité*

- Lancer un appel à projet portant sur la digitalisation, la concentration et le traitement des données de l'ensemble des transports publics et alternatifs pour faciliter leur articulation via une plateforme.
- Conserver et déployer le réseau ferroviaire régional autour des gares avec une articulation renforcée entre ces dernières et les autres moyens de transports en commun et alternatifs.
- Réviser le règlement d'application sur la taxe au poids de véhicules à 1,5 tonne en 2023 et 1,2 tonne en 2027.
- Conditionner à une performance carbone (100 gCO<sub>2</sub>/km) ou au covoiturage le dispositif fiscal incitatif à l'octroi de voitures de fonction.
- Encourager la création de pistes cyclables en remplacement de places de stationnement dans les centres-villes.

## *Éducation*

- Créer un enseignement sur les “enjeux du monde contemporain”, comprenant notamment un module sur les questions environnementales, du CP à la Terminale, mélangeant cours transversaux, immersions-rencontres et projets semestriels pratiques.
- Élargir le contenu de la nouvelle plateforme [notre-environnement.gouv.fr](https://notre-environnement.gouv.fr) avec une centralisation des initiatives citoyennes.

- Rendre systématique à l'échelle locale la pratique de "conventions citoyennes" sur les sujets climatiques.
- Étendre le mandat du Haut Conseil pour le Climat, notamment par la remise d'une étude d'impact complémentaire sur tout projet de loi à caractère environnemental.
- Sensibiliser les fonctionnaires aux défis du développement durable avec des formations thématiques tous les deux ans, et de manière encore plus approfondie et régulière pour les élus et hauts fonctionnaires.
- Créer une plateforme mettant en valeur les formations, stages et emplois publics et privés dans le domaine de la transition écologique.
- Orienter la réinsertion des détenus pénitentiaires dans les métiers écologiques

## *Agriculture & Alimentation*

- Valoriser la formation initiale et continue pour le lancement ou la conversion de parcelles en agriculture durable.
- Réaliser des études d'impact pour proposer des critères d'éligibilité efficaces d'accès aux éco-régimes de la PAC.
- Simplifier et généraliser l'accès aux aides pour l'installation de méthaniseurs.
- Encourager les coopératives à accompagner les jeunes exploitants agricoles dans leur installation.
- Mettre en place des aides foncières pour aider les jeunes exploitants agricoles à créer leur société civile d'exploitation agricole.
- Renforcer le label "Made in France" en substituant au système actuel l'indication de la part du processus de fabrication en France. En particulier pour les produits alimentaires, recourir à la technologie de la blockchain pour la traçabilité des produits.

- Renforcer la vigilance du consommateur en utilisant la publicité à des fins de promotion des produits les plus éco-responsables, avec l'indication notamment de la saisonnalité des produits alimentaires.

## *Urbanisme*

- Développer la définition de zones de faibles émissions en aire urbaine. Accompagner ceci par la piétonisation d'au moins trois quarts des centres-villes et instaurer le plus possible des zones de faible vitesse.
- En parallèle de la piétonisation des centres-villes, augmenter la capacité en places de parking au niveau des rocade et mettre en œuvre un système de navettes reliant ces parkings au centre-ville.
- Développer des emplacements en ville pour du jardinage ou de l'élevage, en particulier d'abeilles.
- Tendre vers un horizon de 5% de surface urbaine végétalisée d'ici 2024.
- Établir un diagnostic préalable des solutions en matière de possibilités d'économies d'énergie en éclairage pour les collectivités publiques et les entreprises.
- Encourager le déploiement des technologies d'éclairage basse consommation (LED, lampes sodium) et réduire la luminosité entre minuit et cinq heures du matin.
- Valoriser le label de durabilité des matériaux de travaux publics.
- Encourager le recours à des alternatives au goudron.

## *Espaces maritimes et littoraux*

- Renforcer la protection des aires marines en sanctuarisant une partie de leur périmètre.
- Assurer une traçabilité du filet à l'assiette des produits frais comme transformés issus de la mer.

## ORION 2022

- Aller au-delà de la réglementation européenne en renforçant les analyses de la qualité des eaux de baignade par l'ajout d'indicateurs de pollutions chimiques en France.
- Moderniser les systèmes de traitement des eaux dans les stations d'épuration afin de réduire les pollutions bactériologiques et lutter contre les pollutions chimiques.
- Décloisonner les politiques publiques de l'eau et de l'urbanisme afin de leur donner un objectif commun et d'intégrer les enjeux de l'eau dans le cadre des documents de planification.
- S'inspirer du guide « Contribution des documents d'urbanisme à une bonne gestion de l'eau » de l'agence de l'eau Seine-Normandie afin de conseiller et d'orienter les acteurs locaux.

# BIBLIOGRAPHIE

## Introduction

MTE & I4CE, 2021, Chiffres clés du climat - France, Europe et Monde, Edition 2021  
WWF, 2020, Rapport Planète Vivante 2020 - Infléchir la courbe de la perte de biodiversité

## Mobilité

MTES, 2019, Bilan annuel des transports en 2019  
Santé Publique France, 2021, Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français  
Les Échos, 13 nov. 2019, CO2 : le succès des SUV annule l'impact positif des voitures électriques  
Pierre COUTURIER, 2014, Mobilité et territorialité dans les espaces ruraux faiblement peuplés : l'injonction à la mobilité face aux modes d'habiter  
Carbone 4, 13 nov. 2020, Les voitures doivent perdre leur poids récemment gagné.  
WWF, 2020, L'impact écrasant des SUV sur le climat WWF, 2020, Le trop plein de SUV dans la publicité

## Agriculture - alimentation

The Shift Project, juillet 2020. Vers un Plan de transformation de l'économie française en faveur du climat et de la résilience  
Cour des comptes européenne, 2017, Le Verdissement : complexité accrue du régime d'aide au revenu et encore aucun bénéficiaire pour l'environnement  
MAA, Agreste, recensements agricoles 2000 et 2010, enquête de structure 2016  
ADquation, mai-Juin 2019. Enquête menée pour Agrodistribution.  
ADEME, 5 mars 2018, Les Français et l'environnement.

## Urbanisme

Santé Publique France, 2021, Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français

## Espaces littoraux et maritimes

IFREMER, 2017, Données économiques maritimes françaises  
WWF et UFC Que Choisir, dans Le Journal du dimanche, 19 juin 2021, Tribune  
MEFR, Le tourisme littoral, site Internet du ministère  
gence de l'eau Seine-Normandie, 2019, Contribution des documents d'urbanisme à une bonne gestion de l'eau sur le bassin Seine-Normandie  
Agences de l'eau, 2020, Les agences de l'eau investissent pour préparer durablement l'avenir.  
Agences de l'eau, 2020, Les agences de l'eau protègent les ressources en eau potable.

# CONTACT

Notre initiative vous intéresse ? Vous souhaitez obtenir plus d'informations, nous rejoindre, contribuer à nos travaux ? N'hésitez pas à nous contacter.



Courriel : [cercleorion@gmail.com](mailto:cercleorion@gmail.com)