

TRANSPORTS, ALIMENTATION, AMÉNAGEMENT :

**Des leviers pour
améliorer la résilience
des territoires**

Sommaire

Sommaire	1
 Introduction	4
ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES	6
Pourquoi assurer le développement des mobilités alternatives?	7
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	7
 Chiffres clés	8
 Bibliographie de publications territoriales	8
Protéger la santé des habitant·es de la pollution	9
 Chiffres clés	10
 Bibliographie de publications territoriales	11
Diminuer les dépenses pour la collectivité et pour les ménages	11
 Chiffres clés	12
Lutter pour plus de justice sociale sur le territoire	12
 Chiffres clés	13
 Bibliographie de publications territoriales	14
Se réappropriier l'espace	14
 Chiffres clés	15
Augmenter la sécurité routière des citoyen·nes	15
 Chiffres clés	16
 Bibliographie de publications territoriales	16
Améliorer les offres déjà existantes de transports en commun	16
 Chiffres clés	17
 Bibliographie de publications territoriales	17
Développer les mobilités douces (marche, vélo, etc.)	18
 Chiffres clés	19
 Bibliographie de publications territoriales	19
limiter la place de la voiture individuelle	19
 Chiffres clés	20
Moins se déplacer	20
 Chiffres clés	21
Réorganiser le transport de marchandises	21
Respecter les obligations réglementaires pour les collectivités	22
 Chiffres clés	24
 Bibliographie de publications territoriales	24
 Les solutions pour agir au niveau local !	24
 Bibliographie	26

REPENSER NOTRE MODÈLE AGRICOLE ACTUEL POUR UNE ALIMENTATION DE QUALITÉ

29

Pourquoi changer notre modèle agricole et notre alimentation ?	30
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	30
1 2 3 4 Chiffres clés	31
Bibliographie de publications territoriales	32
Préserver la biodiversité et les ressources naturelles	32
1 2 3 4 Chiffres clés	33
Bibliographie de publications territoriales	34
Pour une agriculture plus valorisée et mieux rémunérée, respectueuse des paysan·nes	34
1 2 3 4 Chiffres clés	35
Accompagner l'installation des jeunes agriculteur·ices	35
1 2 3 4 Chiffres clés	36
Réduire les risques de problèmes de santé des consommateur·ices	36
1 2 3 4 Chiffres clés	37
Rendre l'alimentation saine et durable accessible à tous·tes !	37
1 2 3 4 Chiffres clés	38
Réduire les coûts pour la collectivité	38
1 2 3 4 Chiffres clés	39
Bibliographie de publications territoriales	40
L'importance de consommer local	40
Bibliographie de publications territoriales	41
Respecter les objectifs réglementaires et répondre aux attentes des citoyen·nes	41
1 2 3 4 Chiffres clés	42
Pour le bien-être animal et la santé publique	42
1 2 3 4 Chiffres clés	43
Pour la justice climatique à l'échelle globale et pour que tout le monde puisse vivre dans un monde sain	43
1 2 3 4 Chiffres clés	44
Bibliographie de publications territoriales	45
 Les solutions pour agir au niveau local !	45
 Sources	46
METTRE FIN AUX GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES CLIMATICIDES ET DESTRUCTEURS D'EMPLOIS	52
Pourquoi mettre fin aux grands projets d'infrastructures climaticides et destructeurs d'emplois ?	53
Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction des infrastructures	54
1 2 3 4 Chiffres clés	55
Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la surconsommation et la surproduction de biens	55
1 2 3 4 Chiffres clés	57
Préserver les sols et la biodiversité	58
1 2 3 4 Chiffres clés	60
Bibliographie de publications territoriales	60

Augmenter le pouvoir d'achat et limiter les coûts	60
 Chiffres clés	61
 Bibliographie de publications territoriales	61
Respecter la réglementation sur l'artificialisation	61
 Chiffres clés	62
 Bibliographie de publications territoriales	63
Protéger les petits commerces locaux et la vie économique locale	63
 Chiffres clés	64
Protéger les droits des travailleurs et des travailleuses	65
 Chiffres clés	66
Réduire les inégalités nord / sud et agir pour la justice climatique	66
FOCUS - Pourquoi lutter contre les projets d'aménagement d'amazon sur nos territoires ?	67
 Chiffres clés	70
 Bibliographie de publications territoriales	70
 Autres sources	71
 Les solutions pour agir au niveau local !	71
 Sources	73
 Conclusion	75

Introduction

Ce document vise à soutenir les groupes locaux d'Alternatiba et d'ANV-COP21 engagés dans un travail de plaidoyer local, afin de soutenir leur communication et de faciliter le travail de construction d'un argumentaire.

Ce travail est centré autour des enjeux de développement des mobilités douces, de l'alimentation durable et de la lutte contre les grands projets d'aménagement destructeurs d'emplois. Ces trois thématiques ont été identifiées comme prioritaires dans le travail de plaidoyer local pour plusieurs raisons :

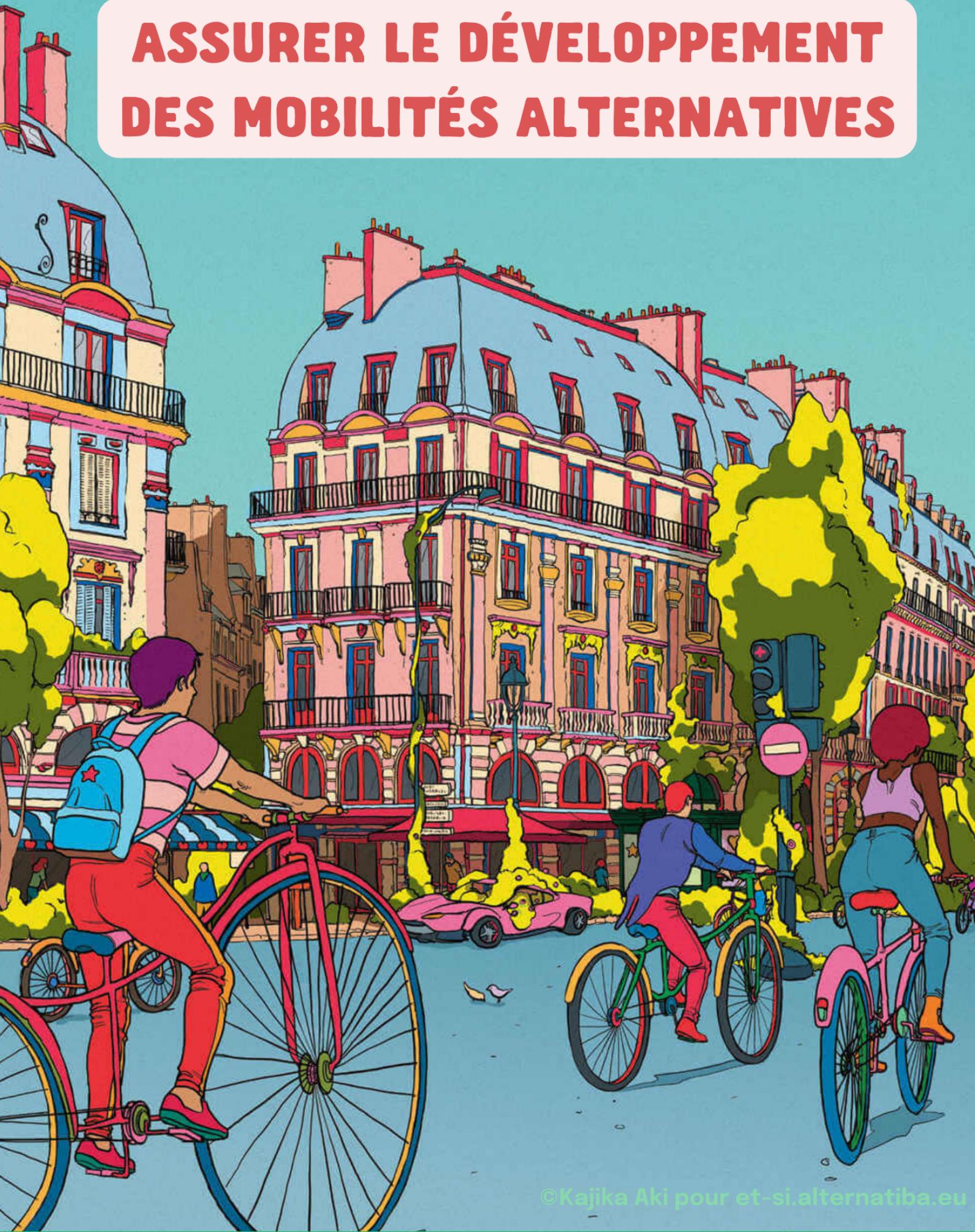
- ce sont les thématiques les plus portées par les groupes locaux auprès de leurs élu·es
- leurs impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre sont importants
- les actions possibles aux niveaux communal et intercommunal ont/auront un impact significatif sur la réduction de ces émissions

Pour chacune de ces thématiques, ce document contient les informations suivantes :

- les arguments principaux qui apparaissent sous forme de titre
- des paragraphes synthétiques pour chacun de ces arguments, qui donnent des éléments d'explication
- les chiffres clés à retenir, et leurs sources, en encadré
- une bibliographie qui propose des publications concernant les territoires

NB : ce travail a été finalisé en mars 2022. Les chiffres et sources proposés sont accessibles et pertinents à cette date ; les données chiffrées et l'architecture des sites web évoluant rapidement, il n'est pas exclu que ces chiffres finissent par être obsolètes, ou les pages web inaccessibles.

ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

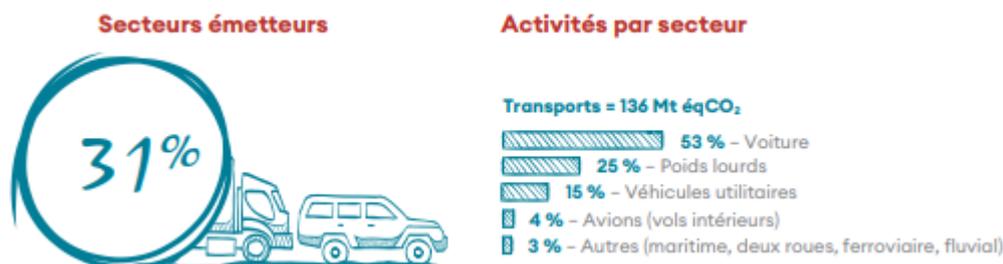


Pourquoi assurer le développement des mobilités alternatives?

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Face à l'urgence climatique, dont les effets sont déjà palpables, nous devons réduire drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre. En France, **le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre est celui des transports**, à l'origine de [31% des émissions](#) de GES globales.

Ce chiffre s'explique notamment par la grande dépendance à **la voiture individuelle, qui représente la moitié des émissions de GES** du secteur des transports. La voiture individuelle est en effet un moyen de transport très polluant en termes d'émission de CO2 par passager et kilomètre parcouru. Les voitures transportent en moyenne moins de deux personnes, ce qui les rend peu efficaces. De plus, la moitié des trajets effectués en ville font [moins de 3 km](#), une distance qui pourrait facilement être parcourue avec des moyens de mobilité douce.



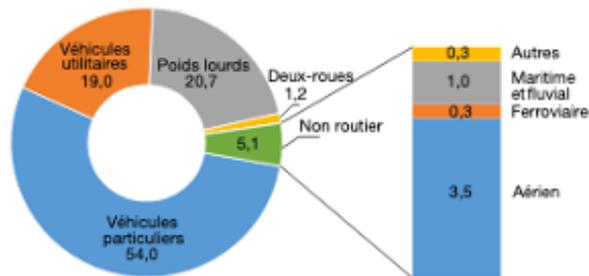
[Source HCC](#)

Les transports en commun sont largement plus efficaces. Un bus peut transporter autant de passagers [que 40 à 50 voitures](#), un tramway [autant que 150 voitures](#). Le train transporte 11% des voyageurs et 9% des marchandises pour [seulement 0.3% des émissions](#) de GES du secteur des transports. Par conséquent, réduire la place de la voiture individuelle au profit du développement des transports en commun est un facteur essentiel pour lutter contre le dérèglement climatique.

Le reste des émissions du secteur des transports provient essentiellement du fret routier (poids lourds et véhicules utilitaires) et du transport aérien.

ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS EN FRANCE

En %



Source : AEE, 2018

L'avion est de loin le moyen de déplacement le plus émetteur de GES. Par exemple, un vol intérieur pour traverser la France émet 130 fois plus de GES que le même trajet en train, et 50 fois plus que le même trajet en voiture.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **31%** des émissions de gaz à effet de serre sont générées par **le secteur des transports en France** | [Source](#)
- **16%** des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports dans les **10 plus grandes métropoles françaises** | [Source](#)
- **90,7 %** des consommations d'énergie du secteur des transports sont assurées par des **produits pétroliers**, | [Source](#)
- **La voiture individuelle** représente à elle seule **16%** des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire métropolitain | [Source](#)
- **Le train** ne représente que **0,3%** des émissions de GES en France mais transporte **11% des voyageurs et 9% des marchandises** | [Source](#)
- **Un tramway émet 62 fois moins de CO2 qu'une voiture. Un métro 54 fois moins. Les bus** peuvent transporter en passagers l'équivalent de **40 à 50 voitures** | [Source](#)
- En semaine, les **3/4 des déplacements automobiles** sont réalisés **sans passager**, et **1/5 avec un seul passager** | [Source](#)
- **À vélo**, en ville, **sur un trajet de 3 km, on met moins de temps qu'en voiture**, stationnement inclus | [Source](#)

📖 Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : Ville de Paris. (2020, janvier). [Bilan des émissions de gaz à effet de serre de Paris 2018.](#)

- **Marseille** : Air Paca. (2018, février). [Diagnostic air climat énergie du PCAEM de la métropole Aix Marseille Provence.](#)

Pour connaître les émissions de gaz à effet de serre des territoires, par secteur :

- Se rendre sur les sites des [AASQA](#) (Association agréée de surveillance de la qualité de l'air) qui sont chargées de rendre publiques et accessibles les données concernant à la fois les émissions de CO2 mais aussi de particules fines.
- Quatre Régions sont équipées de [Terristory](#), qui donne les émissions de GES, mais aussi la consommation et la production d'énergie ! (AURA, Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie).
- Par Région, vous pouvez voir l'évolution des émissions de GES pour les transports sur [l'Observatoire](#) des objectifs régionaux climat-énergie.

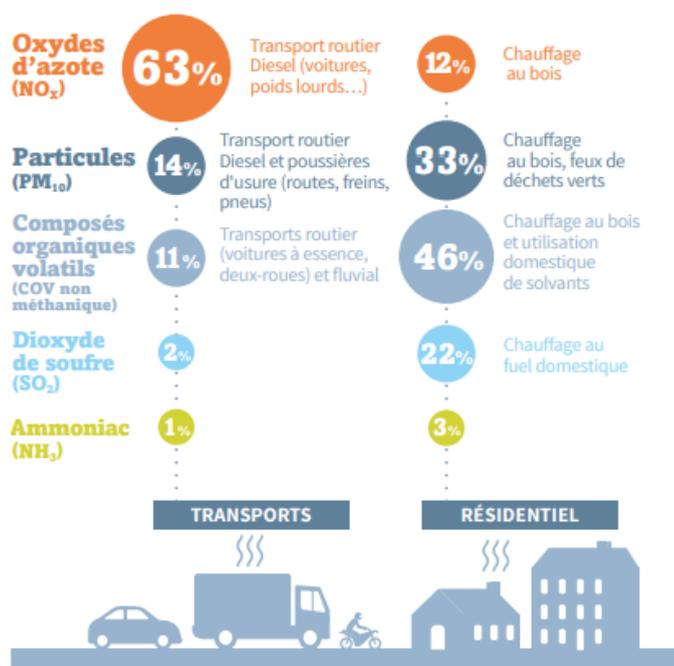
Protéger la santé des habitant·es de la pollution

La pollution de l'air découle principalement des activités humaines et a **des effets sur la santé et l'environnement**, engendrant des coûts importants pour la société. Outre les gaz à effet de serre, le trafic routier est à l'origine d'émissions de plusieurs polluants atmosphériques comme des oxydes d'azote, des particules fines (échappement et abrasion des pneus), du cuivre et des métaux lourds (usure des plaquettes de frein). Il rejette également du monoxyde de carbone et des composés organiques volatils. **Santé publique France a estimé que près de 40 000 décès chaque année en France sont liés aux particules PM 2,5, et 7000 au dioxyde d'azote.** L'exposition ne dépend pas, ou très peu, de choix individuels, et appelle donc à des réponses essentiellement collectives.

Outre la pollution de l'air, **la pollution sonore** issue du trafic routier représente aussi un coût économique et social. Selon l'OMS, le bruit représente le [second facteur](#) provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe derrière la pollution atmosphérique. Au-delà des effets auditifs, les nuisances sonores à long terme peuvent entraîner des troubles du sommeil, de la fatigue, des maux de tête, de l'hypertension artérielle, des effets hormonaux, du stress et un risque accru de maladie cardiaque. En France, [25 millions](#) de personnes sont affectées significativement par le bruit des transports, dont [9 millions](#) exposées à des niveaux critiques pour leur santé.

Le coût social issu du bruit des transports s'élève à 97,8 milliards d'euros par an en France. La plus grande part des nuisances est issue du transport routier qui représente **51,8%** du coût total. C'est pourquoi, développer les mobilités douces et remplacer les voitures individuelles par des transports en commun est indispensable pour réduire le coût économique et social du bruit.

LES PRINCIPAUX POLLUANTS ET LEURS PRINCIPALES SOURCES



Source : chiffres CITEPA 2019 (pour l'année 2017) - chiffres présentant des moyennes nationales ne tenant pas compte des disparités locales

Source ADEME et Citepa

1 2 3 4 Chiffres clés

- La pollution de l'air est responsable de **40 000 décès par an** pour les seules particules fines (PM_{2.5}) et environ **7000 décès par an** pour le dioxyde d'azote (NO₂) | [Source](#)
- Entre **47 000 et 100 000 décès prématurés** sont dus à la pollution de l'air chaque année en France | [Source](#)
- **3 enfants sur 4** respirent un air pollué en France | [Source](#)
- **100 milliards d'euros**, c'est le coût économique par an de la pollution de l'air pour la société | [Source](#)
- L'amélioration de la qualité de l'air ambiant lors du premier confinement d'avril 2020 en raison de la baisse importante du trafic routier aurait permis d'éviter **3500 décès liés à la pollution de l'air** | [Source](#)

- **25 millions de personnes** en France sont affectées significativement par **le bruit des transports**, dont **9 millions** exposées à des **niveaux critiques pour leur santé** | [Source](#)
- **Le coût social issu du bruit** s'élève à **156 milliards d'euros par an** en France dont **plus de 106 milliards** attribuables au **seul bruit des transports**. Parmi ces transports, **le bruit routier représente 51,8% du coût total**, suivi du **bruit aérien (9,4%)** et du **bruit ferroviaire (7,2%)**.
- **417 millions d'euros** ont été dépensés en **2017 pour lutter contre le bruit des transports** : **201 millions** pour le remplacement des systèmes d'échappement et la mise en conformité des véhicules légers et deux-roues et **216 millions** pour le traitement des infrastructures terrestres et systèmes d'informations des infrastructures | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : AirParif. (2020, juin). [Surveillance et information sur la qualité de l'air en Ile-de-France | Bilan 2019](#).
- À l'échelle des villes, le coût économique par an de la pollution de l'air pour la société est d'environ 1602€ par habitant et par an à Paris, 1134€ à Lyon ou encore 1128€ à Nice | [Source](#)
- Tous les [AASQA](#) produisent des données et analyse sur la qualité de l'air
- [ATMO](#). [pour connaître la qualité de l'air dans votre région](#)

Diminuer les dépenses pour la collectivité et pour les ménages

Selon une [enquête Ipsos pour Transdev menée en juillet 2019](#) (auprès de 10 148 personnes âgées de 18 ans et plus), en moyenne, **la voiture est le plus gros poste de dépense des ménages avec 204€/mois en moyenne**. Pour celles et ceux qui ne peuvent se déplacer qu'en voiture, ces coûts sont aujourd'hui en grande partie incompressibles. Selon l'étude annuelle de l'Automobile Club Association, la possession d'une voiture revient à **5 000€** par an. En revanche, le coût des transports en commun ne représente en moyenne que **40€** par mois. Les mobilités alternatives permettent donc de préserver le pouvoir d'achat.

La voiture pèse aussi sur les budgets des collectivités. **L'entretien des réseaux routiers coûte annuellement 12 milliards d'euros aux collectivités territoriales**, soit 9 % de leur budget. Et plus largement sur l'économie du pays. D'ici

à 2030, les embouteillages représenteront un coût de [22 milliards d'euros](#) par an en France : carburant gaspillé, improductivité liée aux retards de salariés, coûts supplémentaires pour les transporteurs routiers...

1 2 3 4 Chiffres clés

- **5 000€ par an** sont dépensés pour la possession d'une voiture, **soit 10 à 12 % du budget des ménages**. Pourtant, elle reste en moyenne plus de **95 % de son temps** en stationnement | [Source](#)
- **244€ par mois** en moyenne sont dédiés à **l'usage et l'entretien de la voiture** : 106 € en moyenne pour la maintenance, 88 € en moyenne d'essence, 31 € de péage et 19€ de coût de stationnement | [Source](#)
- **40 € par mois** en moyenne permettent d'utiliser les transports en commun | [Source](#)
- **82% des dépenses des ménages pour le transport** sont dédiés au transport individuel | [Source](#)
- Faire **10 km par jour** revient à **100 €/an à vélo vs. 1 000 € en voiture** | [Source](#)
- **12 milliards d'euros par an** : le budget des collectivités dédié à l'entretien des réseaux routiers | [Source](#)

Lutter pour plus de justice sociale sur le territoire

La voiture individuelle constitue toujours la norme dans la manière dont notre société pense la mobilité. **40% des Français-es estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local**. Or, le déplacement en voiture n'est pas accessible à tout le monde : des personnes handicapées, des personnes âgées, des jeunes mais aussi des personnes précaires n'ont pas les moyens financiers pour être véhiculé·es. D'après des chiffres du ministère de l'Intérieur, le code et le permis de conduire coûtent en moyenne 1 800 euros, un coût trop élevé pour de nombreuses personnes.

Afin de favoriser l'accessibilité pour tous et toutes, il est donc indispensable de développer d'autres moyens de transports que la voiture individuelle. Il s'agit là d'un enjeu de justice sociale. Les difficultés à se déplacer constituent par exemple un frein majeur dans l'accès à l'emploi. **Près d'un quart des Français déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer**. Ce taux est largement supérieur pour les populations les plus jeunes et socialement les plus fragiles. La question des transports peut être vectrice

d'inégalités sociales ; sa transformation doit donc prendre en compte les différentes caractéristiques sociales des individus .

Un autre enjeu de justice sociale lié aux transports est la pollution. **Ce sont les populations les plus pauvres qui vivent dans les espaces où il y a une plus forte concentration de pollution de l'air et de pollution sonore**, car ces zones sont souvent à proximité des aéroports, des autoroutes ou des grands axes routiers. C'est le cas par exemple à Paris où les zones les plus polluées sont observées à proximité des grandes voies de trafic routier, le long du périphérique, où sont également localisées les habitations des personnes les plus défavorisées. Ainsi, à Paris, le risque de mourir de la pollution de l'air est 5 fois plus élevé pour les plus pauvres par rapport au reste de la population. Réduire le trafic routier afin de limiter ces pollutions dues aux transports est donc aussi un enjeu de justice sociale.

Chiffres clés

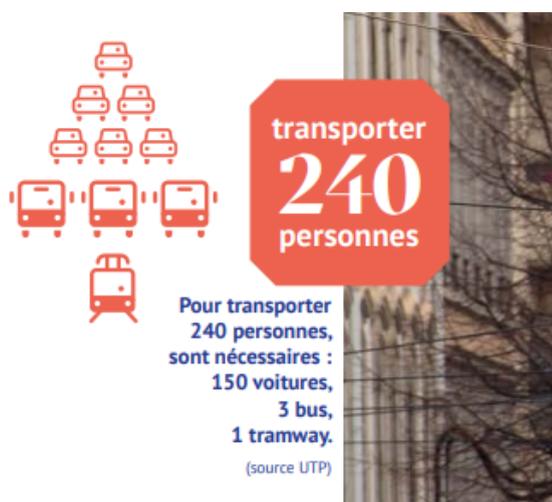
- **40% des Français·es** estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide au réseau de transport local | [Source](#)
- **1/4 des Français·es** déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **1 jeune sur 2** déclare avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **54% des personnes vivant dans un foyer avec moins de 1000 euros par mois** déclarent avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)
- **Près d'un Français sur cinq** déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi (type Pôle emploi) faute de moyen pour se déplacer | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- **Paris** : Actu Environnement. (2015 septembre). [Pollution atmosphérique : les quartiers défavorisés sont les plus impactés à Paris](#)

Se réappropriier l'espace

En France, [1 619 000 hectares](#) sont occupés par les infrastructures de transport. **79% de cette surface est dédiée aux routes ou autoroutes.** L'artificialisation de ces surfaces par les infrastructures de transport engendre de multiples impacts sur les milieux terrestres et aquatiques : les habitats naturels sont détruits, contaminés, fragmentés et cloisonnés à cause de l'urbanisation et de ses effets. Cela a des conséquences défavorables sur l'environnement : pics de pollution, inondations, sécheresses, assèchement des nappes phréatiques, fragilisation des populations animales, etc.



En ville, **le stationnement des voitures prend une place surdimensionnée par rapport à son utilisation** pour des déplacements. En effet, les voitures sont immobiles [95%](#) du temps alors que 1 place de stationnement est l'équivalent de [10 places de vélo](#). Rééquilibrer la place disponible pour chaque type d'usagers permet donc de développer des espaces végétalisés, piétonniers ou des espaces pour enfants, ce qui contribue au bien-être de la population locale.

Source : [BAC](#)

L'attractivité augmente en réduisant la place de la voiture, ce qui engendre aussi des bénéfices économiques : [des exemples de nombreuses villes](#) montrent que **les rues commerçantes des centre-villes bénéficient de la pacification de la circulation ambiante**. L'augmentation des déplacements à vélo provoquée par ces aménagements est également bénéfique pour le chiffre d'affaires des commerçants. En effet, la grande majorité des commerces de centre-ville vivent surtout grâce aux [piétons et aux cyclistes](#), une clientèle plus régulière et fidèle.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **En France, 1 619 000 hectares** sont occupés par les infrastructures de transport. **79% de cette surface** est dédiée aux routes ou autoroutes | [Source](#)
- **Une voiture** reste en moyenne **plus de 95% de son temps** en stationnement | [Source](#)
- **1 place de stationnement = 10 places de vélo** | [Source](#)

- **À Paris, 50% de l'espace public** est réservé à la voiture alors qu'elle ne représente que **13% des déplacements** | [Source](#)

Augmenter la sécurité routière des citoyen·nes

En France, **environ 3 000 personnes perdent la vie tous les ans dans des accidents de la route**. Près de la [moitié](#) des personnes tuées sur la route sont des conducteurs ou des passagers de véhicules particuliers, [23.5%](#) des usagers de deux-roues motorisés. **La vitesse est la première cause d'accident**, et plus de [60%](#) des accidents ont lieu en agglomération, c'est-à-dire dans une zone où les maires peuvent décider d'une réduction de la vitesse de circulation. Il s'agit là d'une mesure facile à mettre en place qui permet d'améliorer considérablement la sécurité routière. L'OCDE estime que le passage à la Ville de 50 km/h à 30 km/h entraîne une réduction d'environ [25%](#) des accidents corporels et jusqu'à [40%](#) du nombre de blessés graves. Dans le même temps, l'effet sur les temps de trajets est très limité : la vitesse moyenne passe de 18,9 km/h à 17,3 km/h soit une baisse de [10%](#) seulement.

Augmenter la part modale des transports en commun est un autre levier car les risques d'accidents mortels sont [24 fois moins](#) élevés en train et [15 fois moins](#) en bus qu'en voiture. De plus, en transportant plus de personnes, les transports en commun permettent de réduire le nombre de véhicules et font ainsi baisser l'accidentologie globale.

Côté vélo, [4.7%](#) des personnes tuées sont des cyclistes, et contrairement à l'idée selon laquelle le vélo serait plus dangereux en ville, [2/3](#) des accidents mortels de cyclistes ont lieu hors agglomération. Les véhicules motorisés roulant plus vite hors agglomération, les blessures sont également plus graves. Le risque d'accident pour les cyclistes (et les piétons) [diminue quand leur nombre augmente](#) : plus ils sont nombreux sur l'espace public, mieux ils sont vus et plus ils sont prévisibles par les autres usagers. Et si le nombre de cyclistes augmente sur un territoire c'est aussi, bien souvent, parce que la collectivité a fait un effort pour apaiser le trafic motorisé.

Une étude publiée par l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France montre qu'un doublement de la pratique du vélo dans la région entraînerait des bénéfices (en termes de mortalité) [20 fois supérieurs](#) aux risques encourus. Cela notamment **grâce aux bénéfices de l'activité physique**, qui l'emportent largement sur l'ensemble des risques. En effet, [30 minutes de vélo](#) par jour, c'est 30% de

risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc.).

Chiffres clés

- **58 289 accidents corporels** impliquant **3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées** sont recensés en 2019 pour le bilan de l'accidentalité routière | [Source](#)
- Le passage à la Ville à **30 km/h** entraîne une **réduction d'environ 25%** des accidents corporels et jusqu'à **40%** du nombre de blessés graves | [Source](#)
- Les risques d'accidents mortels sont **24 fois moins** élevés **en train** et **15 fois moins en bus qu'en voiture** | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Ile-de-France : ORS Ile-de-France. (2012, septembre). [Les bénéfiques et les risques de la pratique du vélo.](#) ([synthèse](#))

Améliorer les offres déjà existantes de transports en commun

Augmenter l'offre de transports en commun est le principal levier pour que les citoyen·nes utilisent davantage les transports en commun. Selon un sondage mené en juin 2015, une **augmentation de la fréquence des transports en commun constitue une priorité pour un·e Français·e sur quatre (25%)**. De façon projective, les Français·es déclarent que le levier le plus efficace pour les inciter à emprunter les transports en commun serait d'avoir l'assurance de pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent : **56%** estiment que dans ce cas de figure, iels privilégieraient « certainement » les transports en commun à leur voiture et **32%** « probablement ».

Pour répondre à ces besoins, la première action est de **développer de nouveaux modes de transports** (tramway, Bus à Haut Niveau de Service, etc.) et de **nouvelles lignes** pour que le territoire soit mieux quadrillé. La seconde action est d'augmenter la fréquence de passage des transports et d'étendre les horaires (tôt le matin et tard le soir). Enfin, il est important de mieux équiper les transports

en commun pour qu'ils soient propices à **l'intermodalité**. Par exemple, avoir de la place pour mettre son vélo dans le tram/métro/bus.

Pour être incitative, **l'offre de transports en commun doit être économiquement avantageuse et adaptée aux revenus de chacun.e**. Selon le même sondage, 30% des Français.es considèrent que baisser le coût des transports en commun est la priorité, tout particulièrement pour les foyers aux revenus les plus modestes. Ainsi, il est intéressant de créer une tarification solidaire adaptée aux revenus des citoyen·nes, voire d'instaurer la gratuité des transports en communs.

Chiffres clés

- **58 289 accidents corporels** impliquant **3 406 victimes décédées et 73 443 victimes blessées** sont recensés en 2019 pour le bilan de l'accidentalité routière | [Source](#)
- De façon projective, les Français déclarent que le levier le plus efficace pour les **inciter à emprunter les transports en commun** serait d'avoir **l'assurance de pouvoir se déplacer quand ils le souhaitent : 56%** estiment que dans ce cas de figure, ils privilégieraient « certainement » les transports en commun à leur voiture et **32%** « probablement » | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))

Développer les mobilités douces (marche, vélo, etc.)

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport, il est pertinent de développer les mobilités douces et rendre accessibles aux vélos et piétons le plus d'espaces possibles dans les territoires, urbains comme ruraux. **Créer des pistes cyclables et des zones interdites aux voitures** sont des moyens directs de redonner de l'espace aux mobilités douces.

Lorsque les espaces sont partagés, des politiques **d'abaissement de la vitesse des véhicules** motorisés, ainsi qu'une **signalisation spécifique aux**

cyclistes (doubles sens cyclables, cédez le passage cycliste au feu, etc.) peuvent être mises en place pour faciliter l'usage du vélo.

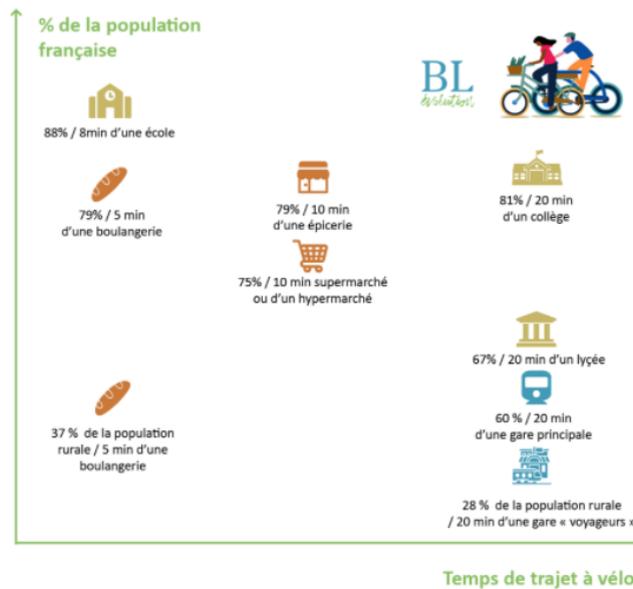
Il faut également veiller à avoir **des infrastructures de stationnement vélos** suffisantes et placées à des endroits stratégiques (à proximité des gares, des lieux de travail, des écoles, etc.).

Pour rendre le vélo accessible à tous.tes sur le plan financier et physique, des aides à l'achat ou au prêt de vélos électriques peuvent être proposées par les pouvoirs publics.



[Source Ademe](#)

Par ailleurs, le vélo peut et doit être développé, pas uniquement comme moyen de transport ponctuel et dans les zones urbaines, mais comme **un moyen de transport du quotidien** ! Depuis 2020, [le nombre de cyclistes a augmenté de 40%](#) en France et pourtant, en 2021, les déplacements quotidiens à vélos ne représentent que 3% dans tout l'hexagone. Après la sécurité, l'un des freins principaux que l'on prête au vélo est celui des distances à parcourir. Or, une majorité de la population française habite à moins de [20 minutes à vélo](#) d'une école, d'un lieu pour faire ses courses ou encore d'une gare !



[Source](#)

1 2 3 4 Chiffres clés

- En Europe, le vélo est utilisé par **30%** des habitant-es pour les déplacements quotidiens. Au Pays-Bas le vélo est utilisé dans **27% des déplacements**, au Danemark dans **18% des cas** : c'est **8 et 6 fois plus** qu'en France ([source](#))
- Depuis **2020**, le nombre de cyclistes a **augmenté de 40%** en France ([Source](#))
- Une très grande majorité de la population française se situe à **moins de 20 minutes à vélo** de ces lieux ! ([Source](#))

📖 Bibliographie de publications territoriales

- Pour savoir où en sont les villes françaises (en 2021) pour devenir des villes cyclables, voir [le Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables](#) réalisé par la FUB ([source](#)) qui tient compte des aménagements, des stationnements etc. remplis par des citoyen.nes !

Limitier la place de la voiture individuelle

En parallèle du développement des mobilités alternatives, il est nécessaire de **réduire la place qu'occupe actuellement la voiture individuelle**. Un levier

d'action est de **généraliser la limitation de vitesse** des automobiles. Cette mesure rend l'utilisation de la voiture moins attractive et incite les citoyen·nes à se tourner vers des moyens de locomotion moins polluants.

Il peut être pertinent d'**interdire les voitures dans certaines zones**, notamment aux abords des écoles, des commerces, etc. – là où les habitant.es doivent pouvoir vivre et circuler en toute sécurité. Il est aussi possible d'interdire les voitures les plus polluantes de circuler (par exemple : accepter seulement les véhicules ayant une vignette Crit' Air de niveau 1 ou 2).

Un autre moyen d'action est de **favoriser le covoiturage** pour augmenter le nombre de passagers par véhicule, par exemple en créant des parkings de covoiturage.

Enfin, il peut être intéressant d'agir sur le plan financier pour avoir un effet dissuasif à se déplacer et à posséder une voiture. Cela peut se faire par l'augmentation des tarifs de stationnement ou la mise en place de péages payants à l'entrée des villes.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **30 % des automobilistes** renoncent à leur voiture lorsque deux heures de stationnement leur coûtent trois fois plus cher qu'un déplacement en transport en commun. ([source](#))
- **57 % des déplacements en voiture** ont une durée de **moins de 15 minutes**, tandis que seulement **17 % des déplacements** dépassent les **30 minutes**. ([source](#))

Moins se déplacer

La sobriété est un d'un des piliers pour réduire les émissions de GES, et il s'applique aussi au secteur des transports. Les citoyen·nes doivent apprendre à moins se déplacer et notre quotidien doit pouvoir permettre cette réduction de déplacements.

A court terme, il s'agit de **favoriser la consommation et les loisirs de proximité**, et de **développer le télétravail** afin de limiter les trajets emploi-logement.

A moyen et long terme, les pouvoirs publics doivent **agir sur les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme** afin que les diverses fonctions de vie soient rapprochées et interconnectées. Autrement dit, il faut pouvoir trouver un emploi à proximité de son logement, et que les services publics, les lieux de consommation et les loisirs deviennent accessibles par des mobilités douces. Il est indispensable de repenser nos villes pour qu'elles soient à taille humaine, et de stopper l'étalement urbain.

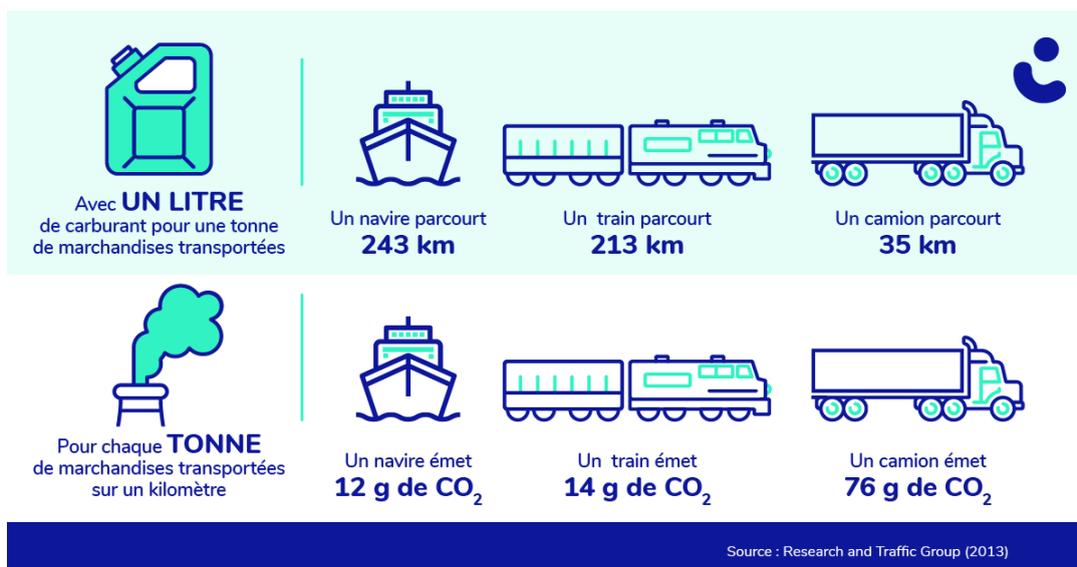
1 2 3 4 Chiffres clés

- D'ordinaire, **un Français se déplace 10h par semaine** et parcourt **400 km. = 1 journée ½ de travail et à 1 trajet Paris-Nantes chaque semaine !** / [Source](#)
- Pour **un jour de télétravail**, on a pu observer **une diminution de 69% du nombre des déplacements** par rapport à **un jour de travail ordinaire** au bureau / [Source](#)
- **La généralisation de la pratique du télétravail** permettrait (sur la base de +1 jour de télétravail/semaine pour 18% des nouveaux actifs qui passeraient au télétravail) une **réduction des émissions de CO2, un jour de semaine** aux heures de pointe **de 3 300 tonnes ; soit 817 000 T par an** de CO2 pour **250 jours ouvrés** / [Source](#)

Réorganiser le transport de marchandises

Le transport de marchandises constitue une part importante du trafic routier et de l'encombrement de nos villes - et donc des émissions de GES du secteur du transport. Il convient de **repenser la gestion et la logistique du transport de marchandises.**

A grande échelle, il s'agit de **privilégier les réseaux ferroviaires et fluviaux** qui sont [moins polluants que le fret routier](#).



Source

Concernant la logistique urbaine du transport de marchandises, de nombreux leviers existent pour limiter la pollution dans nos villes et territoires d'habitation. Dans un premier temps, il est possible de **mutualiser la gestion des marchandises** en créant des zones logistiques hors des villes, puis des points relais à l'intérieur des villes. Rationaliser permet de limiter les flux de transport et donc la pollution. La multimodalité et l'usage de modes de transport non polluants, notamment pour la livraison du dernier kilomètre, doivent aussi être privilégiés.

Dans un deuxième temps, il est important de **développer les circuits courts** et les consignes qui nécessitent moins de déplacement.

Dans un troisième temps, on peut envisager de **limiter l'accès des poids lourds dans les zones urbaines** (par exemple : interdire les poids lourds ayant une vignette Crit'Air supérieure à 2 de circuler dans les zones urbaines) et pénaliser financièrement ceux qui continuent à le faire.

Respecter les obligations réglementaires pour les collectivités

Depuis des années, le transfert de compétences en matière de transports durables est de plus en plus important, faisant notamment des intercommunalités les cheffes de file pour le développement des transports en commun et la réduction de la place de la voiture. La réglementation évolue pour accompagner et inciter les collectivités à aller plus vite dans la réduction de la place de la voiture : elles doivent prendre des mesures car **c'est une obligation ou cela le deviendra bientôt !**

Voici une liste non exhaustive d'obligations réglementaires :

- **Les Zones à Faible Émission (ZFE)** : une mesure pour diminuer progressivement la circulation des véhicules les plus polluants en ville. Depuis le 31 décembre 2021, 10 villes françaises sont dans l'obligation de mettre en œuvre une ZFE, et 32 villes supplémentaires pour 2025



[Source et recommandations](#)

- La [Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie \(LAURE\)](#) en 1996 mais aussi la [Loi d'Orientation des Mobilités \(LOM\)](#) de 2019 oblige les collectivités à **prévoir à l'occasion de travaux de voirie des aménagements cyclables**, prenant la forme de pistes, de bandes, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation .
- La **généralisation du double sens cyclable** (DSC) sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h [est la règle de principe](#).
- Tous les bâtiments neufs accueillant un service public sont équipés de places de stationnement destinées aux agents ou usagers du service public ; ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au **stationnement sécurisé des vélos**
- La loi LOM impose que dès 2025, tous les bâtiments non résidentiels de plus de 20 places de stationnement, neufs ou existants, devront disposer d'une **borne de recharge pour véhicule électrique** toutes les 20 places de parking

Chiffres clés

- À **Berlin**, la ZFE a permis de réduire la concentration de **NO2 de 12%** et celle de **carbone de suie de 52%**. ([source](#))

Bibliographie de publications territoriales

- Pour des données “vélo” par ville et territoire, voir l'étude « [Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France](#) ». Par exemple : +30 % de pratique du vélo à Paris entre 2010 et 2018 ; +10 % en moyenne par an à Lyon ; +50 % à Bordeaux entre 2015 et 2019 ; 15 % de déplacement à vélo vers le travail à Grenoble [Source](#)
- Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))

Les solutions pour agir au niveau local !

- Les communes sont le plus souvent responsables de la voirie (parking, limitation de vitesse etc.), ce qui permet de réduire la place de la voiture. Ainsi, une commune a les compétences pour mettre en place des zones à circulation restreinte - où la voiture partage l'espace avec d'autres usages, ou pour réguler, décentraliser et tarifier les places de stationnement.
- Via l'aménagement du territoire, les intercommunalités avec les Plans locaux d'urbanismes intercommunaux (PLUI) peuvent influencer sur les distances parcourues par les biens et les personnes.
- L'intercommunalité est le plus souvent l'Autorité d'Organisation de la Mobilité (AOM) qui assure l'organisation du réseau de transport urbain. La détentrice de cette autorité est le plus souvent l'intercommunalité : c'est une compétence obligatoire pour les métropoles, communautés urbaines et d'agglomération, et volontaire pour les communautés de communes. Cette compétence peut être assurée en régie (en gestion directe) ou de

manière déléguée à un opérateur de transport (cas le plus courant).

- Les collectivités (commune et intercommunalité) peuvent mettre en oeuvre une ou plusieurs zones à faible émission (ZFE) sur tout ou partie de leur territoire.
- Les collectivités locales organisent les transports du territoire dans leur SCoT (Schéma de Cohésion Territoriale), mais celles de plus de 100 000 habitant·es doivent également réaliser un plan de déplacement urbain (PDU). Le Plan de déplacement urbain est une démarche de planification sur 10 ans pour l'aménagement du territoire et ses déplacements. Le PDU se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière : du développement des transports collectifs, de la pratique du vélo, de la marche à pied, de nouveaux services, etc.
- La collectivité peut aussi produire un schéma directeur cyclable (ou modes actifs dans une approche mixte marche et vélo) afin de programmer et planifier une politique cyclable (ou de modes actifs) en relation avec la politique globale des déplacements sur le territoire.

Pour en savoir plus sur ce que peuvent faire les collectivités territoriales pour les transports :

- Voir les mesures du Pacte pour la transition et les fiches y correspondant
 - Mesure 14 [Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire](#)
 - Mesure 15 [Donner la priorité aux mobilités actives \(marche, vélo\) dans l'espace public.](#)
 - Mesure 16 [Limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.](#)
 - Mesure 17 [Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.](#)
- En savoir plus :
 - Pour savoir où en sont les principales villes françaises (en 2019) dans le développement des transports en commun ([source](#))
 - S'appuyer sur [le Palmarès du Baromètre des Villes Cyclables](#) réalisé par la FUB ([source](#)) qui tient compte des aménagements, des stationnements etc. remplis par des citoyen.nes !

- [Comment développer le train pour qu'il absorbe les fermetures de lignes aériennes ?](#)
- [Ma ville Respire, 10 actions à mener au niveau local pour les transports](#)
- [Ma Région en action, sur les leviers d'actions régionaux](#)
- [Article du RAC sur transports et collectivités](#)
- [Renforcer l'offre, l'accès et l'attractivité de transports en commun sur le territoire.](#)
- [Donner la priorité aux mobilités actives \(marche, vélo\) dans l'espace public.](#)
- [limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville.](#)
- [Développer une logistique urbaine du transport des marchandises adaptée aux caractéristiques de la commune.](#)

Bibliographie

- Commissariat général au développement durable, Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2019, août). Les comptes des transports en 2018 | 56e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/datalab-57-les-comptes-des-transports-en-2018-aout2019.pdf>
- Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2020, décembre). Bilan annuel des transports en 2019. Le service des données et études statistiques (SDES). https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2020-12/datalab_82_bilan_transports_2019_decembre2020.pdf
- WWF & EcoAct. (2018, juillet). Le défi climatique des villes : Vers des métropoles françaises alignées avec l'Accord de Paris. https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2018-07/20180731_Etude-defi-climatique-villes.pdf
- Tillier C., Medina S., Pascal M. La prévention de la mortalité attribuable à la pollution atmosphérique : pourquoi agir maintenant? Saint-Maurice : Santé publique France ; 2016. 8p. <https://www.santepubliquefrance.fr/content/download/118832/1758171>

- Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2015). 3ème Plan National Santé Environnement (PNSE). https://solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/pnse3_v_finale.pdf
- Ipsos. (2019, septembre). Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises. https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2019-10/ipsos_transdev_mobilites_en_regions.pdf
- Laboratoire de la Mobilité inclusive. (2016, décembre). Laboratoire de la Mobilité inclusive : Mobilité et emploi. http://www.mobiliteinclusive.com/wp-content/uploads/2015/11/ELABE_LMI_Mobilite-et-emploi_14122016.pdf
- Harris Interactive. (2015, mai). Les leviers susceptibles d'inciter à utiliser les transports en commun. http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2015/09/Results_HI_FR_REUNIR_23062015.pdf
- Haut Conseil pour le Climat, 2021 > https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/09/HCC_Rapport_grand-public_2021.pdf
- Ademe, "L'impact carbone de notre mobilité" <https://datagir.ademe.fr/blog/impact-carbone-mobilite-eco-deplacement>
- Infographie complète sur les transports à retrouver ici > [Ademe. https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/](https://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie-la-mobilite-ademe/)
- Analyse des ambitions des engagements des nouveaux élus sur transports en 2020 > <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/11/pollution-de-l-air-evaluation-de-lambition-des-nouveaux-maires.pdf>
- Analyse de l'état des lieux des transports en 2019 > https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/12/rapport_lutte_pollution_2019.pdf
- Réseau Action Climat, *Ma Région en Action* > <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2021/05/regions-2021-v8.pdf>

- Réseau Action Climat, *Lutte contre la pollution de l'air* > https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/12/rapport_lutte_pollution_2019.pdf

REPENSER NOTRE MODÈLE AGRICOLE ACTUEL POUR UNE ALIMENTATION DE QUALITÉ



Pourquoi changer notre modèle agricole et notre alimentation ?

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

L'**empreinte carbone de notre modèle agricole actuel est désastreuse pour le climat** : l'agriculture est le troisième secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec **19% des émissions de gaz à effet de serre**. L'élevage en est responsable à **48%** en raison d'importants rejets de polluants, notamment le protoxyde d'azote et le méthane. Or, d'après le GIEC, le méthane a un pouvoir de réchauffement climatique **84 fois plus élevé que le CO2** sur une durée de 20 ans, et **28 fois plus élevé** sur une durée de 100 ans.

En ajoutant les émissions indirectes émises sur le sol français (fabrication des engrais azotés, autres intrants, fabrication des bâtiments, etc.), le secteur agricole représente **25%** des émissions territoriales françaises. Et si l'on considère les émissions liées à la production de l'alimentation animale, l'élevage représente jusqu'à **80% des émissions agricoles de la France**.

Ces chiffres ne prennent pas en compte les émissions de gaz à effet de serre générées par la déforestation liée à l'importation de denrées alimentaires (cacao, huile de palme, café, soja, bœuf etc.) En effet, **la France importe 20% de son alimentation** et cette part est croissante.



Agriculture = 83 Mt éqCO₂



[Source HCC](#)

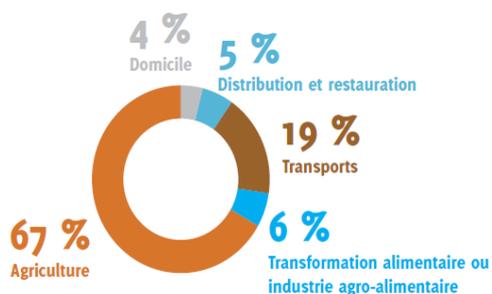
Changer son alimentation, c'est changer l'agriculture !

L'alimentation occupe une part prépondérante dans **l'empreinte carbone** des Français·es puisqu'elle représente **24%** de celle-ci.

La production d'un kilogramme de viande bovine émet environ **27 kg de gaz à effet de serre** - en équivalent CO₂ ; la production d'un litre de lait en émet **8,1**, celle d'un

kilogramme de jambon blanc [6.5](#), tandis que celle d'un kilo de lentilles cuites n'émet qu'[1.3 kilogramme](#) équivalent CO2.

En France, l'agriculture est le troisième secteur émetteur de GES. C'est aussi un secteur très sensible aux effets du changement climatique. Aujourd'hui, ces effets se font déjà ressentir : [augmentation de la température moyenne annuelle, perturbation des régimes pluviométriques, augmentation de la fréquence des événements extrêmes \(inondations, sécheresses..\)](#). Pour la vigne par exemple, le cycle de culture serait avancé de 20 à 40 jours avec des conséquences négatives sur la qualité des raisins à cause d'une forte augmentation de la température lors des périodes de maturation. Pour ces raisons, **il est crucial pour le secteur de mettre en place des stratégies d'adaptation* qui permettront aussi d'atténuer les émissions de GES.**



Part des différents postes d'émissions de GES issues de l'alimentation en France

[source](#)

* **Point de définition** : Atténuer le changement climatique et s'y adapter sont les deux voies indispensables et indissociables pour réduire les risques liés au changement climatique.

- Les *actions d'atténuation* sont des mesures permettant de réduire et de limiter les émissions de GES, et d'augmenter la protection des puits de carbone naturels (comme les zones humides).
 - Les *actions d'adaptation* consistent à [anticiper](#) les impacts possibles du dérèglement climatique et modérer les conséquences du changement climatique actuelles et à venir.
- Plus d'infos [ici](#).

1 2 3 4 Chiffres clés

- **19% des émissions de gaz à effet de serre** en France sont issues du secteur de l'agriculture | [Source](#)

- Ce chiffre monte à **25%** si on prend en compte les émissions indirectes | [Source](#)
- On estime que **l'élevage est responsable de 80% des émissions de GES de l'agriculture** française si l'on prend en compte les émissions liées à la production des aliments pour les animaux. | [Source](#)
- **20% de l'alimentation française est importée** | [Source](#)
- **24% de l'empreinte carbone** de la population française provient de l'alimentation | [Source](#)
- La production **d'un kilogramme de viande bovine** émet **27 kg eq CO2 de gaz à effet de serre** | [Source](#)
- Avec le réchauffement des températures moyennes annuelles lors des intersaisons, **la probabilité d'avoir des pertes de rendement sévères (> à 10%) peut atteindre 50%** | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Publication du Réseau Action Climat pour comprendre le poids de notre alimentation en termes d'émissions de GES <https://reseauactionclimat.org/poids-alimentation-emissions-gaz-a-effet-de-serre/>
- Adaptation de l'agriculture aux changements climatiques - Recueil d'expériences territoriales". <https://reseauactionclimat.org/publications/adaptation-agriculture-changements-climatiques-recueil-experiences/>

Préserver la biodiversité et les ressources naturelles

Une alimentation moins carnée permet de protéger l'environnement. Aujourd'hui, [75%](#) des terres agricoles dans le monde servent à élever et nourrir des animaux d'élevage, et ce chiffre monte jusqu'à [80%](#) en France. Ce modèle exerce une très grande pression sur notre planète et déstabilise les écosystèmes. L'occupation de surfaces agricoles est problématique : [26 millions d'hectares](#) sont nécessaires pour produire l'alimentation de la population française, soit près de 21 millions d'hectares pour la production de viande et de lait. Ces terres sont pour la plupart dégradées par l'usage de pesticides et d'engrais azotés de synthèse, ainsi

que par les quantités anormalement hautes de déjections (riches en nitrates) des animaux d'élevage.

L'eau est également une ressource largement consommée et polluée par l'activité agricole. En effet, les pesticides, les engrais et les déjections animales ont des effets dévastateurs sur l'eau et les écosystèmes : leur écoulement dans les cours d'eau, leur infiltration dans les sols etc. ont des impacts sur la survie des écosystèmes, l'érosion des sols, la santé publique.

La contamination des eaux par les pesticides et les engrais représente un coût de dépollution de plus [d'un milliard d'euros](#) par an pour la France.



Par ailleurs, la consommation démesurée d'eau de l'industrie agricole, principalement pour l'irrigation, entraîne des risques de sécheresse.

La production de céréales gourmandes en eau dans le but de nourrir du bétail accentue encore ce problème.

En consommation nette, l'irrigation des cultures représente [68% de l'eau utilisée en France](#).

([Source](#) du graphique)

1 2 3 4 Chiffres clés

- **75% des terres agricoles** dans le monde servent à élever et nourrir du bétail | [Source](#)
- En France métropolitaine, la consommation de viande et de lait mobilise plus de **80% de la surface agricole** | [Source](#)
- **26 millions d'hectares** sont nécessaires pour produire l'alimentation de la population française. | [Source](#)
- Le surcoût de dépollution des eaux contaminées par les pesticides et engrais est estimé à **plus d'un milliard d'euros** | [Source](#)
- Le secteur agricole représente **68% de la consommation nette** d'eau en France | [Source](#)
- Avec un régime entièrement végétal, un Français a besoin de seulement **1.200 m² d'empreinte sol** pour son alimentation tandis qu'un gros mangeur de viande (170 grammes de viande par jour) a besoin de **5.200 m²**. | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- La présence d'algues vertes en Bretagne à cause de l'élevage intensif <https://www.greenpeace.fr/bretagne-les-algues-vertes-prolifèrent-letat-laisse-faire/>
- La BD-reportage "Algues vertes"
- <https://www.generations-futures.fr/publications/pesticides-eau-pollution-omnipresente/>

Pour une agriculture plus valorisée et mieux rémunérée, respectueuse des paysan·nes

La production biologique permet une meilleure valorisation du travail des agriculteur·ices. Le secteur agricole est en crise, les agriculteur·ices sont de plus en plus fragilisés·es et le taux de suicide au sein de la profession est très élevé en France. Les problèmes financiers et les contraintes de travail ont exercé une telle pression sur les agriculteur·ices qu'un épuisement général est observé d'après [l'étude de Solidarité Paysans](#). L'agriculture biologique se présente comme une solution leur permettant de relâcher la pression financière.

En 2017 l'INSEE a publié une [étude](#) comparant les exploitations en agriculture biologique (AB) et en conventionnel (AC). Les conclusions de cette étude démontrent que **l'agriculture biologique est plus rentable économiquement pour l'agriculteur·ice que l'agriculture conventionnelle**. Cette meilleure santé économique s'explique par une meilleure valorisation des produits grâce à une adéquation entre prix de revient et prix de vente, un recours accru aux circuits courts qui limitent les intermédiaires, et parfois par des aides spécifiques à la bio.

Par ailleurs, **l'agriculture biologique et locale permet de créer plus d'emplois** puisqu'en moyenne une exploitation biologique représente [2.4 unités de travail annuel](#), contre 1,5 en conventionnel. Au-delà de l'agriculture biologique, une transition agroécologique ambitieuse serait, d'après plusieurs [études](#), fortement génératrice d'emplois **non délocalisables**, aussi bien dans la filière de l'élevage que dans celle des protéines végétales. Pour cela, il est nécessaire d'accompagner au mieux les agriculteur·ices qui veulent entreprendre cette transition, par des [subventions, formations et services](#) comme la prestation gratuite d'un conseiller en agriculture biologique ou encore un expert en diagnostic d'exploitation.

1 2 3 4 Chiffres clés

- L'agriculture biologique est **plus rentable que l'agriculture conventionnelle**, par unité physique de production et par capitaux engagés | [Source](#)
- Une exploitation biologique représente **2,4 unités de travail annuel, contre 1,5 en conventionnel**. | [Source](#)
- Un système laitier herbager durable émet **5 fois moins de gaz à effet de serre** pour autant de rémunération du travail | [Source](#)

Accompagner l'installation des jeunes agriculteur·ices

Orienter les jeunes vers les métiers de l'agriculture est essentiel pour anticiper le départ à la retraite de la moitié des agriculteur·ices dans les 15 prochaines années et réduire nos dépendances. [Selon une étude de l'Insee](#), 55% des agriculteurs ont plus de 50 ans. En 40 ans, la taille des exploitations a augmenté et la proportion d'agriculteur·ices est passé de [7.1% de l'emploi total en 1982 à 1.5% en 2019](#). Il est donc urgent de former les agriculteur·ices de demain pour rester en capacité de nourrir la France tout en engageant une transition agroécologique sérieuse. Cela passe par la sensibilisation aux différents métiers de l'agriculture dans les collèges et lycées. Faire intervenir des enseignants agricoles dans les établissements offre aux adolescent·es d'autres alternatives que les formations générales.

Former nos agriculteur·ices de demain est également un enjeu d'indépendance alors que les importations agricoles représentent une grande part de notre alimentation. Dans un [rapport parlementaire](#) de 2019, le sénateur Laurent Duplomb montre que les importations couvrent une part de plus en plus importante de l'alimentation des français·es (+87% d'augmentation depuis 2000), et que **près d'un fruit ou légume sur deux consommé en France est importé**. De plus, **un quart des importations ne respecte pas les normes sanitaires** requises en France, ce qui génère une concurrence déloyale vis-à-vis des producteurs français. Par exemple, en 2021, [plus des trois quarts des poulets](#) consommés dans la restauration collective française étaient importés, principalement de Brésil et d'Ukraine. Il s'agit donc de revaloriser les métiers agricoles pour réduire nos dépendances alimentaires et les risques sanitaires qu'elles entraînent.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **55%** des agriculteurs a plus de 50 ans | [Source](#)
- Les emplois dans l'agriculture ne représentent plus qu'**1,5% de l'emploi total** en France en 2019 | [Source](#)
- **Un fruit ou légume sur deux** consommé en France est importé | [Source](#)
- **80% des poulets** consommés dans les restaurants et cantines en 2021 sont importés | [Source](#)

Réduire les risques de problèmes de santé des consommateur·ices

La consommation excessive de produits d'origine animale, (en particulier la viande rouge et les charcuteries), favorise l'obésité, les maladies cardiovasculaires et certains cancers, comme le rappellent l'OMS et [l'ANSES](#). Cette dernière recommande actuellement de limiter sa consommation de viande rouge à moins de [500](#) grammes par semaine. Par ailleurs, la consommation journalière de produits carnés des français s'élève à [135 grammes par jour](#) en 2016, un chiffre en baisse, mais pas suffisamment. La littérature scientifique estime que pour être en meilleure santé, il faudrait limiter sa consommation bien en-deçà de 100 grammes par jour, le [rapport du EAT-Lancet](#) situant même le curseur à 43 grammes. C'est pourquoi l'ANSES préconise de privilégier un régime équilibré et d'alterner entre sources de protéines animales (viandes rouges et blanches, poissons, produits laitiers et œufs) et végétales (légumineuses, céréales, fruits à coque).

Bonne nouvelle : la substitution de la viande par des légumineuses et des céréales peut se faire sans problème et ne constitue pas en soi un risque de carence, étant donné que la diversité des protéines végétales fournit sans difficultés [l'ensemble des acides aminés essentiels en quantité plus que suffisante](#). Cette substitution est bénéfique pour la santé, notamment car elle permet d'augmenter les apports en fibres dont la plupart des Français·es sont déficitaires. L'adoption d'une alimentation plus végétale est donc une réponse adaptée pour prévenir les problèmes de santé (maladies cardiovasculaires, cancers, surpoids, obésité...).

En outre, **la consommation de produits biologiques diminue fortement l'exposition aux résidus de pesticides et de perturbateurs endocriniens** dans l'organisme. Manger davantage «bio» permettrait de [réduire les risques de cancers](#) (lymphomes en particulier) mais aussi les désordres métaboliques en lien avec l'obésité comme le [diabète](#).

1 2 3 4 Chiffres clés

- **100 grammes de viande rouge** consommée chaque jour par un adulte **augmente de 29% le risque de cancer colorectal** | [Source](#)
- Chaque année en France, **plus de 6000 cancers** sont attribuables à la **consommation de viande rouge et de charcuterie** | [Source](#)
- L'ANSES recommande de limiter sa consommation de viande rouge à **moins de 500 grammes par semaine pour un adulte** | [Source](#)
- Les enfants consomment **2 fois plus de protéines** et les adultes **1,7 fois plus de protéines** que les recommandations de [l'ANSES](#).
- Les enfants consomment **13 g de fibres** et les adultes **20 g de fibres par jour**, alors que les apports recommandés sont de **30g** d'après [l'ANSES](#).

Rendre l'alimentation saine et durable accessible à tous.tes !

Mettre en place une tarification solidaire (en fonction du revenu ou du quotient familial) est essentiel pour offrir à toutes et tous une alimentation saine et de qualité, et ainsi améliorer l'état général de santé des enfants et renforcer leur éducation à l'alimentation. En outre, [proposer dans la restauration collective une option végétarienne quotidienne permet d'offrir une alimentation plus diversifiée et équilibrée](#) à l'ensemble des enfants, en particulier à ceux issus de foyers modestes. Les plats sans viande mais riches en produits végétaux de qualité offrent une alternative aux produits carnés et aux produits industriels à faible valeur nutritive, plus fréquemment consommés dans les milieux modestes. Les ouvriers mangent ainsi [44 grammes de fruits et 24 grammes](#) de légumes de moins que les cadres par jour, mais 25 grammes de produits carnés de plus. Ainsi, les ménages modestes sont davantage exposés à des risques de maladies cardiovasculaires, de cancer et de diabète, alors que la précarité limite déjà l'accès aux services de soins.

La question de l'accès à une alimentation saine fait écho aux déserts alimentaires, des zones où les habitant·es n'ont pas accès à des denrées alimentaires essentielles de qualité facilement et à des prix abordables. Ces déserts alimentaires ne cessent de se multiplier et de creuser les inégalités. En France, on parle plutôt de zones déficitaires en certains types d'offres alimentaires que l'on pourrait appeler des [« déserts alimentaires partiels »](#), qui

représentent un problème important dans certaines zones péri-urbaines où l'offre de denrées alimentaires de qualité et à des tarifs abordables est inégale.

Par exemple, dans la zone du Grand Montpellier qui a fait l'objet d'étude sur la précarité alimentaire, [de multiples quartiers manquent de commerces alimentaires](#) (restaurant inclus), indépendamment du niveau de vie des habitants. Cependant, ce sont les ménages pauvres qui en souffrent le plus et ont peu de choix de lieux d'approvisionnement alimentaire à des tarifs raisonnables, faute de moyens de transport.

Dans la zone périurbaine du Grand Paris, le cas de la ville d'[Épinay-sous-Sénart](#) est caractéristique : les habitant·es ont un accès très restreint aux commerces alimentaires de proximité, il n'y a aucune boulangerie, supermarché ou supérette. **L'unique solution pour les habitants est de prendre la voiture.** Selon les habitants, il y a seulement quelques années, il y avait tous types de commerces alimentaires, mais **il ne reste actuellement qu'un seul magasin jugé trop cher pour une population dont le quart vit en dessous du seuil de pauvreté.** La question de la proximité de commerces de bouche devrait être prise en compte dans la politique publique d'aménagement dans le cadre de la transition écologique et sociale, car c'est une question de justice sociale.

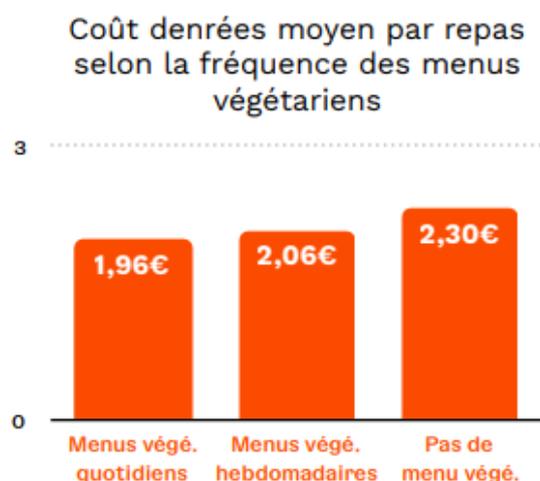
1 2 3 4 Chiffres clés

- En moyenne, les élèves issus de familles défavorisées sont **deux fois plus nombreux** (40 % d'entre eux) à ne pas manger à la cantine que les élèves issus de familles favorisées (22 %) et très favorisées (17 %) | [Source](#)
- En France **l'adaptation des grilles tarifaires** aux ressources des familles, qui est une compétence des collectivités territoriales, n'existe que dans 40 % des établissements | [Source](#)
- Les ouvriers mangent ainsi **44 grammes de fruits et 24 grammes de légumes de moins** que les cadres par jour mais 25 grammes de produits carnés de plus | [Source](#)

Réduire les coûts pour la collectivité

Une alimentation moins carnée, plus biologique et locale n'implique pas une hausse des coûts pour les collectivités, et peut même les réduire ! De fait, les repas végétariens sont souvent moins chers que les repas carnés pour les cantines : d'après une étude de [l'Observatoire de la restauration collective bio et durable](#), le menu végétarien est cité comme un des trois leviers pour faire des économies, avec la lutte contre le gaspillage alimentaire et l'utilisation de produits

de saison. Dans cette même étude, **67% des cantines déclarent avoir introduit des produits bio sans surcoût**, tandis que l'étude réaffirme les liens entre produits végétariens et bio : plus les cantines proposent des menus végétariens réguliers, plus la part de bio augmente et plus le coût de la matière première diminue ! Cela permet aussi d'introduire de la viande biologique et locale de meilleure qualité : manger donc moins de viande, mais mieux, est meilleur pour le climat, la santé et l'économie !



Sur tout le territoire, des villes proposent déjà une alternative végétarienne quotidienne : c'est faisable, nécessaire, et de nombreux·ses élu·es se positionnent en faveur de cette mesure ! De nombreuses collectivités expérimentent à la fois le développement du biologique et du local ; comme à Valence Romans Agglomération où 6 000 repas par jour sont composés à 24% de produits bio, à 39% de produits locaux, avec un menu végétarien quotidien sur demande.

[Source](#)

1 2 3 4 Chiffres clés

- Dans une enquête menée par Greenpeace en 2021, près de **91 % des structures proposant une option végétarienne tous les jours**, disent que le menu végétarien « coûte moins cher ou s'équilibre en terme de budget » | [Source](#)
- En 2021, **94 % des structures proposant une option végétarienne tous les jours** déclarent n'avoir eu aucun besoin de matériel spécifique dans leur cantine | [Source](#)
- Le menu végétarien est cité comme **un des trois leviers pour faire des économies et acheter du bio** | [Source](#)
- **67% des cantines** déclarent avoir introduit des produits bio sans surcoût | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

[Tribune des élu.e.s de collectivités](#)

[Tribune des député.e.s LREM](#)

[Tribune des scientifiques aux maires](#)

[Tribune des lycéens](#)

[Etude Greenpeace-BASIC sur les impacts environnementaux](#)

[Etude Greenpeace-AVF sur l'option quotidienne dans 200 villes](#)

[Vrai-Faux de Greenpeace-Réseau Action Climat-AVF](#)

L'importance de consommer local

Consommer local a [de multiples vertus](#). À la suite de la crise sanitaire, un nombre croissant de Français·es cherche à manger des aliments produits localement pour une meilleure souveraineté alimentaire et dans un souci de solidarité avec les agriculteur·ices de leur territoire.

Cela permet de :

- Soutenir la structuration des filières agricoles, maintenir et créer des emplois non délocalisables et ainsi redynamiser les territoires ;
- Renforcer les liens entre les différents acteurs du territoire (producteur·ice et consommateur·ice ; producteur·ice et restaurateur·ice, etc ...)
- Améliorer l'autosuffisance et la résilience des systèmes de production et de distribution alimentaire, notamment territoriaux, face aux crises ;
- Favoriser les fruits et légumes de saison, essentiels pour préserver le climat et la biodiversité, et préserver la fraîcheur des produits alimentaires.

Toutefois, **consommer local ne prend tout son sens que lorsqu'on privilégie des produits issus d'élevages et de modèles agricoles soutenables** (bio, agro-écologie, élevage extensif, en plein air...), afin de limiter les impacts écologiques de l'agriculture liés à l'usage des pesticides et des engrais azotés et/ou à l'élevage industriel (pollution de l'air, de l'eau, des sols, destruction de la biodiversité...).

Bibliographie de publications territoriales

- [“Manger local” permet-il de réduire les impacts environnementaux de son alimentation ?](#)

Respecter les objectifs réglementaires et répondre aux attentes des citoyen.nes

Garantir une alimentation accessible et de qualité dans la restauration collective est une obligation légale : La [loi EGAlim du 30 octobre 2018](#) met en avant les enjeux dans la restauration collective pour permettre une alimentation plus saine, durable et accessible. La loi fixe un objectif de **50 % de produits de qualité ou locaux (dont 20 % de bio) dans l'approvisionnement de la restauration collective à compter du 1er janvier 2022**. Il s'agit également d'une mesure préconisée par la Convention Citoyenne sur le Climat. Les élus locaux doivent donc mettre en œuvre sans tarder de telles mesures qui sont obligatoires depuis le débu de l'année.

Par ailleurs, la Loi Climat issue de la Convention Citoyenne sur le Climat ([article 252](#) - 2021) ajoute que :

- Le menu végétarien une fois par semaine, expérimenté dans le cadre de la loi EGALIM, est pérennisé
- L'option végétarienne quotidienne sera rendue obligatoire dans l'ensemble de la restauration collective gérée par l'État à partir du 1er janvier 2023, à partir du moment où un choix multiple de menus est proposé, et expérimentée dans les cantines scolaires par les établissements volontaires
- Les opérateurs de restauration collective sont tenus de former leur personnel à la cuisine végétarienne

De plus, [des études d'opinion](#) sur l'option végétarienne dans la restauration collective révèlent que les français sont très favorables à l'instauration de repas végétariens quotidiens et l'incorporation de plus de bio. 80 % des français.es se montrent favorables à l'instauration d'une politique obligeant la restauration collective (cantines, maisons de retraite, hôpitaux, prisons, etc.) à proposer une option végétarienne équilibrée tous les jours, et/ou deux menus végétariens équilibrés par semaine.

Introduire plus de bio et une option végétarienne quotidienne dans la restauration collective, c'est répondre aux souhaits des français·es.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **80 % des Français** sont favorables à l'instauration d'une politique obligeant la restauration collective (cantines, maisons de retraite, hôpitaux, prisons, etc.) à proposer une option végétarienne équilibrée tous les jours et/ou deux menus végétariens équilibrés par semaine. | [Source](#)
- **85 % des convives de la restauration collective** souhaitent disposer d'une option végétarienne quotidienne | [Source](#)

Pour le bien-être animal et la santé publique

Le bien-être animal se réfère à la qualité de vie d'un animal, et prend en compte la santé et le bien-être physique et psychologique de l'animal, mais aussi la possibilité d'exprimer les comportements propres à son espèce. Une évolution du modèle vers des élevages comptant moins d'animaux, ayant un accès aux pâturages pour les ruminants et à l'air libre pour les granivores (poules pondeuses, poulets, porcs, etc.), améliorerait le bien-être des animaux mais serait également plus écologique. **La transition écologique et sociale prend donc nécessairement en compte le bien-être animal.** Actuellement, les **élevages industriels représentent [95% des élevages de porcs et 75% à 80% des élevages de volaille.](#)** Accompagner le développement d'un élevage soutenable sur le sol français permettra de répondre à l'attente, grandissante au sein de la population française, du «bien-manger» qui intègre la protection de l'environnement, le respect du bien-être animal, la qualité nutritionnelle, etc.

Garantir le bien-être animal c'est également protéger la santé des animaux et des êtres humains. En effet, les conditions de vie dans les élevages intensifs sont propices au développement de maladies et de pollutions qui affectent les milieux naturels, les êtres humains, les animaux et les plantes. En France, plus de **[8 animaux abattus sur 10](#) sont issus d'élevages intensifs.** Avec des milliers d'animaux entassés dans des lieux clos, le risque sanitaire est élevé. Par exemple, en Bretagne, la grande quantité de déjections animales issues de l'élevage intensif porcin augmente la présence de nitrates dans les sols et les cours d'eau, favorisant [la prolifération d'algues vertes toxiques pour les êtres vivants.](#)

Les conditions des élevages intensifs sont également favorables à la [multiplication et la transmission de bactéries dangereuses](#) telles que E.Coli, la salmonelle ou encore la maladie de la vache folle, qui peuvent être mortelles pour les êtres humains. L'entassement des animaux peut aussi favoriser [les mutations de maladies en formes plus dangereuses](#), et la proximité entre les employés d'élevages et les animaux augmente les risques de transmission et de zoonose. De plus, [l'utilisation excessive d'antibiotiques](#) pour prévenir la transmission de maladies liée à la proximité des animaux conduit au développement et à la propagation de nouvelles souches résistantes aux antibiotiques. **Plus de la moitié de la production mondiale d'antibiotiques est à destination des animaux d'élevage.** Cela met non seulement la santé animale en danger, mais la santé humaine également.

Chiffres clés

- Les élevages industriels représentent environ **95% de tous les élevages de porcs et 75% à 80% des élevages de volaille.** | [source](#)
- Plus de **8 animaux sur 10** abattus sont issus d'élevages intensifs. | [Source](#)
- Plus de la **moitié de la production mondiale** d'antibiotiques est consommée par les animaux d'élevage. | [source](#)

Pour la justice climatique à l'échelle globale et pour que tout le monde puisse vivre dans un monde sain

Développer une agriculture plus biologique et moins carnée est aussi un enjeu central pour des questions de solidarité Nord/Sud et de justice climatique. L'agriculture est un secteur déjà durement touché par les impacts climatiques, et ce particulièrement dans les pays du Sud. Les évolutions climatiques actuelles impactent les productions agricoles : intensification des événements extrêmes, aggravation du déficit hydrique et de la sécheresse, accentuation du phénomène de salinisation des sols et des réserves souterraines d'eau douce, accélération de l'érosion des sols, ou encore développement de maladies et parasites. Alors que le secteur agricole est le 3ème secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre dans l'hexagone, que 20% de l'alimentation française est importée et que cette part est croissante, réduire les émissions en France et les émissions importées est une nécessité pour la survie alimentaire et agricole des pays du Sud.

De plus, l'expansion des terres agricoles engendre [l'expropriation des peuples indigènes et des petits producteurs qui vivent sur ces terres](#). Dans la plupart des cas, ces personnes n'ont pas de titre de propriété officiel et ne peuvent donc pas prouver que ces terres leur appartiennent.

Enfin, les effets sociaux et environnementaux négatifs de la production agricole ne s'arrêtent pas là : au Brésil et en Argentine, plus de [95% du soja cultivé](#) est génétiquement modifié, ce qui entraîne une utilisation intensive d'herbicides et d'autres produits chimiques dangereux. Non seulement ce type de monoculture appauvrit considérablement la biodiversité, mais l'utilisation massive de pesticides nuit à la santé des travailleurs agricoles et des riverains.

Ce système de production massive engendre également des inégalités car l'exportation est souvent privilégiée par rapport à l'alimentation des personnes précaires. Par exemple, en Martinique, la production agricole ne subvient pas à l'ensemble des besoins de la population locale en termes d'alimentation ; ces besoins sont donc couverts par des produits d'importation. Pourtant, l'agriculture y est un secteur économique important et majeur, principalement la filière banane, [première en production et exportation](#). Sur les 193 206 tonnes de bananes commercialisées en 2014, 99 % ont été destinées à l'exportation. De plus, en Martinique, les prix sont supérieurs de 12 % à ceux pratiqués en métropole, alors que [28,6% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté](#), contre 14,1% en France métropolitaine.

Pour ces raisons, la relocalisation de l'alimentation est primordiale ainsi que la favorisation de [certains labels tels que AB, Bio équitable France, Bleu Blanc Coeur, Nature Progrès, Demeter ou AOP](#). Ces labels sont censés garantir un respect de certaines valeurs sociales et environnementales et donc assurer un impact moins négatif sur les populations locales impliquées dans la production de ces denrées.

Chiffres clés

- 95% du soja cultivé au Brésil et en Argentine est génétiquement modifié | [Source](#)
- La production **d'un kilo de bœuf** absorbe **13 500 litres d'eau** | [Source](#)
- Près de **40% des céréales produites et récoltées** dans le monde servent directement à nourrir le bétail. Cela représente **800 millions de tonnes**, soit suffisamment pour nourrir **trois milliards et demi d'êtres humains** | [Source](#)

- De **2000 à 2007, la production alimentaire globale a été insuffisante** pour répondre à la demande mondiale, ce qui a entraîné une rupture des stocks.

| [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- [L'EUROPE ALIMENTE LA CRISE CLIMATIQUE PAR SON ADDICTION AU SOJA](#)

*Sur le bien-être animal, l'organisation mondiale de la santé animale définit "[cinq libertés fondamentales](#)" énoncées dans son [Code Sanitaire pour les animaux terrestres](#), qui permettent d'évaluer le respect du bien-être animal.

Les solutions pour agir au niveau local !

- Développer l'alimentation végétale, biologique et locale dans la restauration collective. Selon la collectivité et l'état de départ, plusieurs "niveaux" peuvent être proposés :
 - Au moins 50% de bio et (local et/ou équitable/sous signe de qualité) et 1 repas végétarien par semaine /alternative végétarienne.
 - 2 : Au moins 75% de bio et (local et/ou équitable) et 2 repas végétariens par semaine.
 - 3 : Au moins 100% de bio (et local et/ou équitable) et 3 repas végétariens par semaine.
- Former les cuisinier-es et le personnel de cantine à l'introduction de produits bio locaux et à la diversification des protéines, et leur fournir un corpus de recettes adaptées à la restauration collective.
- Former les acheteur-ses et les gestionnaires impliqué-es dans la restauration collective aux questions environnementales, sociales, sanitaires de notre alimentation et aux démarches de réduction du gaspillage alimentaire.
- Déployer un plan de sensibilisation sur la nécessité de diversifier sa consommation de protéines (conférences, communications directes...)

après des entreprises, du grand public et dans le scolaire (plan rendu obligatoire par la loi EGalim).

- En restauration scolaire en particulier : organiser des ateliers sur la provenance des aliments consommés par les enfants, sur l'impact environnemental de leur assiette, sur les produits locaux ou importés faisant partie de nos habitudes alimentaires (riz, bananes, fruits exotiques, cacao, quinoa etc...). Organiser également des visites de fermes d'où proviennent les aliments cuisinés. Organiser avec les enfants des pesées d'assiette, et le tri sélectif des déchets, pour agir sur le gaspillage alimentaire. Co-construire les menus avec eux-elles (et le-la diététicien·ne de la ville)
- Soutenir les programmes de sensibilisation aux changements de modes de production, d'échanges de pratiques et d'accompagnement des producteur-trices vers une conversion de la ferme en AB menés par d'autres acteurs ;
- Soutenir des installations et conversions en agriculture biologique en votant une exonération de la taxe foncière sur la propriété non bâtie pour les jeunes agriculteur-trices et les conversions en Agriculture Biologique (et en leur offrant des débouchés, notamment via la restauration municipale - voir les mesures 5 et 7) ;

En savoir plus :

- [En Allemagne, la viande s'efface des cantines sans protestations](#)
- [La loi climat et résilience impacte l'offre végétarienne dans les cantines](#) [Cahier de recommandations : des politiques publiques pour une alimentation bénéfique à la santé de tous et au climat](#)
- [Municipales : exigeons une alimentation végétale, biologique et locale](#)
- <https://www.pacte-transition.org/#mesures>

Sources

- Rapport annuel du Haut Conseil pour le climat, Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation, juin 2021 <https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/06/HCC-rapport-annuel-2021.pdf>

- Site Les Échos Climat : méthane, l'autre gaz coupable
<https://www.lesechos.fr/industrie-services/energie-environnement/climat-methane-lautre-gaz-coupable-en-quatre-questions-1255474#:~:text=Le%20Groupe%20d%27experts%20intergouvernemental,élevé%20que%20celui%20du%20CO2.>
- Site Les échos, L'alimentation représente un quart de l'empreinte carbone des français, 27 février 2019
<https://www.lesechos.fr/politique-societe/societe/lalimentation-represente-un-quart-de-lempreinte-carbone-des-francais-994575>
- Site de l'IDDRI, L'empreinte énergétique et carbone de l'alimentation en France
https://www.iddri.org/sites/default/files/PDF/Publications/Catalogue%20iddri/Rapport/empreinte-carbone_alimentation_france_VF.pdf
- Site du Sénat, Rapport d'information "Adapter la France aux dérèglements climatiques à l'horizon 2050 : urgence déclarée"
<https://www.senat.fr/rap/r18-511/r18-5118.html>
- Site EM Consulte, MARIOTTI François, D. GARNER Christopher, "Adéquation de l'apport en protéines et acides aminés dans les régimes végétariens", 18 avril 2020
<https://www.em-consulte.com/article/1360725/adequation-de-l-apport-en-proteines-et-acides-amin>
- Site Eat Forum, Rapport de synthèse de la Commission EAT-Lancet, "Une alimentation saine issue de production durable", Alimentation, Planète, Santé
https://eatforum.org/content/uploads/2019/07/EAT-Lancet_Commission_Summary_Report_French.pdf
- Site de Greenpeace, Mordue de viande, l'Europe alimente la crise climatique par son addiction au soja, 2019
<https://www.greenpeace.fr/mordue-de-viande-leurope-alimente-la-crise-climatique-par-son-addiction-au-soja/>
- Site Le Monde, "Avant d'être cancérigène, la viande est polluante pour la planète", 29 octobre 2015
- Site du Réseau Action Climat, "Le poids de notre alimentation en termes d'émissions de gaz à effet de serre : une publication pour tout comprendre",

<https://reseauactionclimat.org/poids-alimentation-emissions-gaz-a-effet-de-serre/>

- Site de l'ANSES, "Viandes rouges, viandes transformées et cancers : point sur la nouvelle classification du CIRC", 26 octobre 2015, <https://www.anses.fr/fr/content/viandes-rouges-viandes-transformees-et-cancers-point-sur-la-nouvelle-classification-du-circ>
- Site du CREDOC, "Les nouvelles générations transforment la consommation de viande", septembre 2018, <https://www.credoc.fr/publications/les-nouvelles-generations-transforment-la-consommation-de-viande>
- Site de l'INSERM, Communiqué "Moins de cancers chez les consommateurs d'aliments bio", 22 octobre 2018 <https://presse.inserm.fr/moins-de-cancers-chez-les-consommateurs-daliments-bio/32820/>
- Site de l'ANSES, Rapport "Nutrition et cancer", mai 2011, <https://www.anses.fr/fr/system/files/NUT2007sa0095Ra.pdf>
- Site de l'ANSES, "Évolution des habitudes et modes de consommation, de nouveaux enjeux en matière de sécurité sanitaire et nutrition", 12 juillet 2017 <https://www.anses.fr/fr/content/inca-3-evolution-des-habitudes-et-mode-s-de-consommation-de-nouveaux-enjeux-en-matiere-de>
- Site de l'ANSES, Avis de l'ANSES Rapport d'expertise collective, "Étude individuelle nationale des consommations alimentaires 3", Juin 2017, <https://www.anses.fr/fr/system/files/NUT2014SA0234Ra.pdf>
- Site du CREDOC, P. Hebel, Comportements et consommations alimentaires en France, Janvier 2012, <https://www.credoc.fr/publications/comportements-et-consommations-alimentaires-en-france-1>
- Site de Greenpeace, "Élevage industriel : un effet boeuf sur l'environnement", 2017 <https://www.greenpeace.fr/elevage/>
- Site de Sciences et Avenir, "En Amazonie, la déforestation cède la place à l'élevage, puis aux friches", 2 septembre 2019 https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/en-amazonie-la-deforestation-cede-la-place-a-l-elevage-puis-aux-friches_136850

- Site d'L214, Dossier les chiffres-clés de la souffrance animale, “Élevage intensif : plus de 8 animaux sur 10 en France”, <https://www.l214.com/animaux/chiffres-cles/statistiques-pourcentage-elevage-intensif-viande-lait-oeufs/>
- Site d'Actu Environnement, “Eau potable : les ménages paient le coût des pollutions agricoles, 3 octobre 2011 <https://www.actu-environnement.com/ae/news/pesticides-azotes-agriculture-pollution-eau-cout-13715.php4>
- Site de Greenpeace, “Bretagne : les algues vertes prolifèrent, l'État laisse faire” <https://www.greenpeace.fr/bretagne-les-algues-vertes-prolifere-letat-laisse-faire/>
- Site de la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et pour l'homme, Publication “Mondialisation : comment protéger l'environnement et les agriculteurs”, publié le 26 mars 2021, mis à jour le 14 juin 2021, <https://www.fondation-nicolas-hulot.org/mondialisation-comment-protger-lenvironnement-et-les-agriculteurs/>
- Site du Réseau Action Climat, “‘Manger local’ permet-il de réduire les impacts environnementaux de son alimentation ?”, 15 mai 2021 <https://reseauactionclimat.org/manger-local-permet-il-de-reduire-les-impacts-environnementaux-de-son-alimentation/>
- Site de Bio'consom'acteurs, Dossier “travail en bio vs travail en conventionnel, 30 mai 2016 <https://www.bioconsomacteurs.org/bio/dossiers/societal/travail-en-bio-vs-travail-en-conventionnel#:~:text=Source%20d'emplois,seulement%20%2C5%20en%20conventionnel.>
- Site du Réseau Action Climat, “Position du Réseau Action Climat - moins et mieux : un élevage et une consommation de produits animaux respectueux de la planète”, Février 2021 https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2021/02/position_moins_et_mieux_21_05_12_ter.pdf
- Site du Réseau Action Climat, “Sondage : une baisse de la consommation de viande favorable aux élevages durables français”, 25 février 2021, <https://reseauactionclimat.org/la-baisse-de-la-consommation-de-viande/>

- Site du Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, "Le bien-être animal, qu'est-ce que c'est ?", 28 février 2019
<https://agriculture.gouv.fr/le-bien-etre-animal-quest-ce-que-cest>
- Site du CIWF France, "Bien-être animal",
<https://www.ciwf.fr/animaux-delevage/quest-ce-que-le-bien-etre-animal/>
- Site Observatoire Un plus bio, "Résultats 2020, Observatoire de la restauration collective bio et durable",
- Site <https://territoiresbio.fr/aucune/passer-en-bio-est-ce-rentable/>
- Site de Végécantines, "La carte des cantines exemplaires (ou pas!)",
<https://www.vegecantines.fr/influenceurs-cantines-agir-militer-comprendre-chiffres-ressources-journalistes/carte-cantines-exemplaires-menus-veges/>
- Site de Libération, Tribune, "Pour une option végétarienne quotidienne dans les cantines", 2 mars 2021
https://www.liberation.fr/idees-et-debats/tribunes/pour-une-option-vegetarienne-quotidienne-dans-les-cantines-20210302_M3CTPAR24FG2HOLKBUEQFIDR4Q/
- Site Une action du réseau FNAB Territoires Bio, carte
<https://territoiresbio.fr/les-territoires-bio-pilotes/>
- Site de l'Association Végétarienne de France Greenpeace, "Option végétarienne des les cantines : la réalité du terrain - Une enquête exclusive de l'Association végétarienne de France et de Greenpeace France", Février 2021
<https://www.vegecantines.fr/wp-content/uploads/2021/03/option-quo.pdf>
- Site de Greenpeace, "Mordue de viande - L'Europe alimente la crise climatique par son addiction au soja", Juin 2019,
https://cdn.greenpeace.fr/site/uploads/2019/06/hooked_on_meat_FR_web.pdf
- Site Le Monde, DAGORN Gary, "Pourquoi la viande est-elle si nocive pour la planète ?", 11 décembre 2018,
https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/12/11/pourquoi-la-viande-est-elle-si-nocive-pour-la-planete_5395914_4355770.html

- Site Les Assiettes Végétales, “Sondage : 85% des convives de la restauration collective favorables à une option végétarienne quotidienne”
<https://assiettesvegetales.org/sondage-option-vege-quotidienne/>

**METTRE FIN AUX GRANDS
PROJETS D'INFRASTRUCTURES
CLIMATICIDES ET
DESTRUCTEURS D'EMPLOIS**

RÉSISTANCE



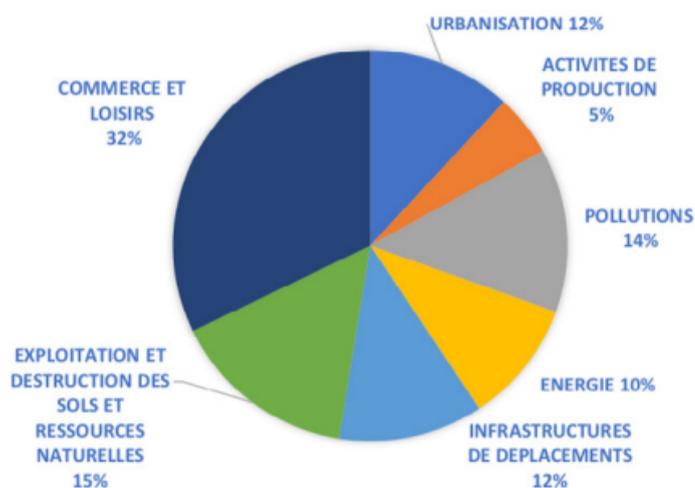
Pourquoi mettre fin aux grands projets d'infrastructures climaticides et destructeurs d'emplois ?

Les impacts du dérèglement climatique sont de plus en plus palpables et catastrophiques, et ne cesseront de s'amplifier sans une réduction drastique de nos émissions de CO2 pour rester en dessous de la barre cruciale de +1,5°C de réchauffement planétaire. Ces impacts dus à l'activité humaine nécessitent à la fois de réduire nos émissions (atténuation) mais aussi d'adapter nos territoires aux impacts déjà visibles et qui s'amplifient (adaptation).

Un des leviers d'action majeur est la sobriété, c'est-à-dire la réduction des consommations d'énergie, de produits et de ressources naturelles : par des changements de modes de vie, de pratiques, de valeurs, de normes, de comportements et de modes d'organisation collective.

Au niveau local, de nombreux collectifs luttent contre les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII) pour défendre ce besoin de sobriété : sobriété de consommation, sobriété de production, sobriété de déplacements, sobriété foncière, etc.

Les types de GPII sont divers et variés (commerces, infrastructures de déplacement, etc.), de même que les raisons invoquées pour leur création. Les méthodes et outils pertinents pour les contester diffèrent donc en fonction du contexte local.



Type de projets contestés, par recatégorisation des réponses au questionnaire et entretiens

[Les David s'organisent contre Goliath](#) - En France en 2021, analyse de 68 projets

Cette fiche argumentaire revient en priorité sur ce que nous appellerons les **“grands projets d’infrastructures climaticides et destructeurs d’emplois”**, catégorie qui regroupe les projets d’urbanisme commercial : grandes surfaces commerciales, zones d’activités, entrepôts logistiques qui y sont attachés. Cependant, un certain nombre des arguments exposés ici est valable pour d’autres types de GPII.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction des infrastructures

L’installation d’une nouvelle infrastructure implique deux types d’émissions de gaz à effet de serre :

- les émissions dites directes, liées à la phase de construction du projet ;
- les émissions dites indirectes, liées aux déplacements des usagers, au transport de biens de consommation, à la surconsommation et à la surproduction de ces biens.

1. Les émissions liées à la construction des projets d’infrastructures

Chaque nouvelle infrastructure qui altère de façon durable tout ou partie des fonctions écologiques d’un sol¹ a un impact sur les émissions de gaz à effet de serre. En effet, l’artificialisation des sols diminue leur capacité de stockage de CO₂. En France métropolitaine, les principaux puits terrestres de carbone sont les forêts, les sols, les prairies permanentes et les zones humides. Selon l’EFESE (2019), la poursuite des tendances actuelles en matière d’artificialisation jusqu’en 2050 pourrait conduire [à un déstockage de l’équivalent de 75% des émissions totales de la France en 2015](#). Or, les infrastructures de services et de loisirs (commerces, services marchands, équipements de loisirs etc.) représentent le [troisième](#) facteur d’artificialisation des sols, après l’habitat et les infrastructures de transports, soit environ 11% de l’artificialisation des sols en France.

2. Les émissions induites par l’existence de ces infrastructures

La construction de grands projets d’infrastructures génère une hausse des trafics aérien et routier. La production de biens augmente les flux de transport de marchandises, et les transports aérien et routier accentuent l’empreinte carbone des produits. En 2019, [374 milliards](#) de tonnes-kilomètres² de marchandises ont été transportées sur le territoire français métropolitain, soit une hausse de 2,5% par

¹ en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage.

² unité de mesure de quantité de transport ; chiffre calculé en multipliant le nombre de tonnes transportées par le nombre de kilomètres parcourus.

rapport à 2018. Les transports intérieurs terrestres s'effectuent en grande majorité via le secteur routier : 89% du transport terrestre, contre 9% pour le ferroviaire et 2% pour le fluvial.

Pourtant, il a été prouvé qu'[encourager le développement de petits commerces](#) en ville et généraliser les petits dépôts des marchandises sont des solutions très économes en kilomètres urbains, comparées à la grande distribution et à la livraison à domicile.

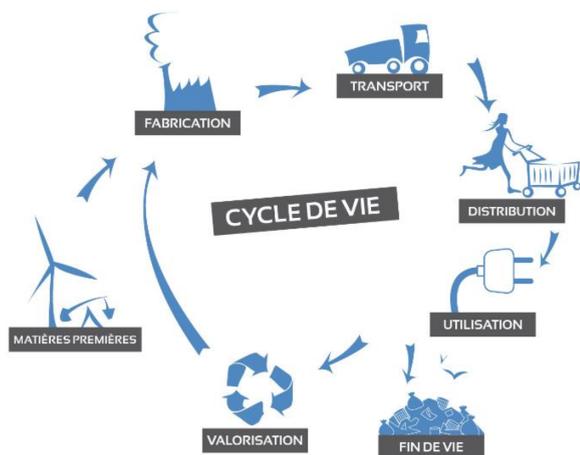
1 2 3 4 Chiffres clés

- La poursuite des tendances actuelles en matière d'artificialisation jusqu'en 2050 pourrait conduire à la perte des capacités de séquestration de carbone et donc **un déstockage de l'équivalent de 75% des émissions totales de la France en 2015.** | [Source](#)
- Les infrastructures de services et de loisirs représentent **11% de l'artificialisation des sols** | [Source](#)
- **89% du transport terrestre de marchandise** est effectué par le secteur routier | [Source](#)

Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la surconsommation et la surproduction de biens

La consommation de biens augmente chaque année en France : [le volume annuel de consommation par personne est maintenant quatre fois plus élevé qu'en 1960](#) et nos modèles de production et de consommation ne sont pas soutenables.

Tout au long du cycle de vie d'un produit, les émissions de gaz à effet de serre peuvent être analysées. Quatre phases d'émissions peuvent être identifiées dans le cycle de vie d'un bien :



- **la phase de production** qui inclut les techniques d'extraction, de production, la consommation d'énergie, etc.
- **les transports** de matières premières (de la production à la fabrication) et de produits finis (de la fabrication à la distribution)
- **la phase d'utilisation** au cours de laquelle les produits (biens électroménagers ou véhicules par exemple) consomment de l'énergie
- **la phase de fin de vie** et les problématiques liées au traitement des déchets : incinération, enfouissement, etc.

1. Extraction des ressources et production de biens de consommation

Les méthodes d'extraction des ressources et de production de biens de consommation sont très polluantes. Notre modèle économique fait pression sur les ressources minérales et fossiles dont l'exploitation génère du dioxyde de carbone.

L'extraction de terres rares, notamment dans la fabrication de produits électroniques, entraîne le rejet d'éléments toxiques (métaux lourds, acide sulfurique, uranium, etc.) dans l'environnement. Les appareils électroniques dépendent de ces minéraux : les ordinateurs nécessitent en moyenne [17 matières minérales](#) rares dans leur fabrication.

Le monde de la mode, quant à lui, émet [1,2 milliard de tonnes de gaz à effet de serre par an \(ce qui représente jusqu'à 10 % des émissions de gaz à effet de serre mondiaux.\)](#) De plus, l'industrie textile est le [troisième secteur le plus consommateur d'eau](#) dans le monde après la culture du blé et du riz. [Les procédés de fabrication des produits textiles sont très nocifs pour l'environnement](#), à cause notamment des pesticides répandus dans les cultures ou des produits chimiques (plomb, mercure, chlore) utilisés pour la transformation des textiles, qui se retrouvent souvent dans les cours d'eau et qui peuvent aussi contaminer l'air.

2. Transports des biens de consommation

Les produits manufacturés parcourent souvent des milliers de kilomètres entre le lieu d'extraction des ressources, les lieux de fabrication et de production

et jusqu'au lieu de consommation, ce qui alourdit considérablement leur empreinte carbone.

Selon le Centre régional d'information des Nations unies pour l'Europe occidentale, l'industrie de la mode est responsable de [2 à 8 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales](#) et consomme plus que tous les vols internationaux et la navigation maritime réunis.

3. Utilisation des biens de consommation

Le modèle économique actuel incite à une multiplication des achats de biens de consommation dont les prix sont tirés vers le bas pour encourager un renouvellement toujours plus rapide de produits neufs. Cela développe la logique de produire toujours plus pour consommer plus alors que la logique devrait être inversée : moins consommer et mieux consommer avec des produits réutilisés ou en privilégiant des biens de qualité et dont l'empreinte carbone est maîtrisée.

Certains biens de consommation (électroménager, véhicules) émettent également des gaz à effet de serre au cours de leur utilisation. La surconsommation d'appareils électriques et électroniques est un problème qui accroît considérablement la consommation d'énergie domestique, elle-même émettrice de GES. [Les Français possèdent en moyenne 99 appareils électriques ou électroniques par foyer](#), une surconsommation d'appareils qui consomment de l'énergie et émettent des GES tout au long de leur cycle de vie, et notamment pendant leur phase d'utilisation.

4. Réduire les émissions liées au traitement des déchets

La surproduction et la surconsommation de biens et de produits entraînent, lorsque les produits arrivent en fin de vie, une surproduction de déchets : Zéro Waste estime ainsi par exemple que [700 000 tonnes](#) de textile sont jetées chaque année en France. Dans l'hexagone, le stockage de déchets représente [4%](#) des émissions de GES. Ce chiffre ne prend pas en compte les émissions liées au traitement et au transport des déchets, certes le stockage de déchets à lui seul est responsable de [83%](#) de ces émissions. La mise en décharge à elle seule, représente par exemple en France [16%](#) des émissions de méthane.

En outre, [les matières plastiques polluent depuis des décennies](#) les terres, les rivières et les océans.

1 2 3 4 Chiffres clés

- L'industrie de la mode est responsable de **2 à 8 % des émissions de gaz à effet de serre mondiales** | [Source](#)
- Alors que les Français pensent posséder **en moyenne 34 appareils** électriques et électroniques par foyer, ils en possèdent **en réalité 99 en moyenne...** | [Source](#)
- La production de textile **a doublé entre 2000 et 2014.** | [Source](#)
- Le secteur textile émet **chaque année 1,2 milliards de tonnes de CO2**, l'équivalent du secteur maritime et aérien réunis. | [Source](#)
- La production de textile utilise **4% de l'eau potable disponible dans le monde.** | [Source](#)
- La fabrication et le transport des produits textiles et électroniques **représentent près du quart des émissions totales de gaz à effet de serre en France** | [Source](#)
- **700 000 tonnes** de textile sont jetées chaque année en France | [Source](#)
- Les émissions liées aux déchets représentent **4% des émissions de GES de la France** | [Source](#)

Préserver les sols et la biodiversité

Aujourd'hui, les [trois quarts](#) de l'environnement terrestre ont été significativement modifiés par l'action humaine. **Or, l'artificialisation des sols a de nombreuses conséquences négatives pour la biodiversité.** Les sols remplissent plusieurs [fonctions écosystémiques](#) : habitat pour une multitude d'organismes, séquestration du carbone, régulation de l'humidité, des crues, ...

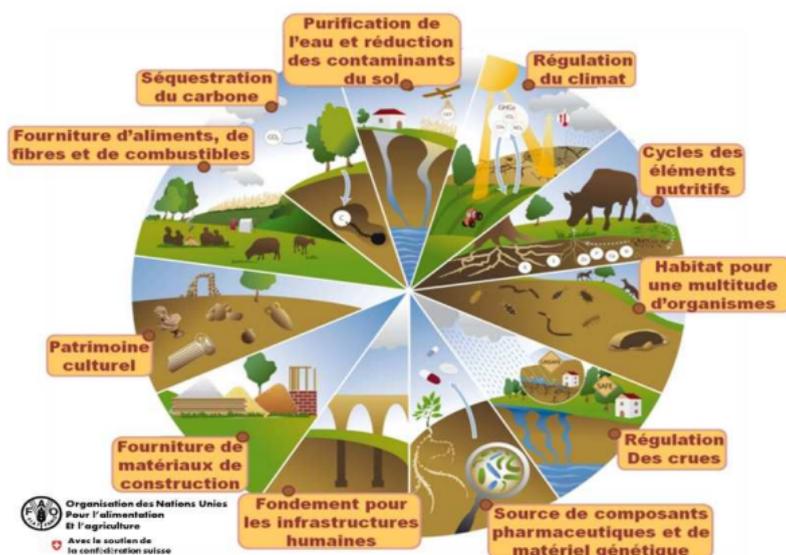


Figure 9 : Identification des services écosystémiques rendus par les sols (Source : FAO, 2015)

ADEME

Dans la loi climat et résilience (2021), l'artificialisation des sols est définie comme suit : "l'artificialisation est définie comme l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage" ([code de l'urbanisme](#)).

Or, la France est le [6ème](#) pays européen ayant la part la plus importante de zones industrielles ou commerciales au sein des surfaces nouvellement artificialisées.

- On observe une **homogénéisation de la biodiversité et une diminution de celle-ci**. L'artificialisation entraîne une sélection des espèces capables de supporter les conditions environnementales et paysagères des milieux artificialisés, conduisant à une perte de biodiversité ([Ademe](#)). La fragmentation des espaces naturels, notamment par les routes quadrillant le territoire, a renforcé la pression sur les espèces vivantes : c'est ce que l'on appelle la perte des connectivités écologiques.
- L'artificialisation a un impact négatif sur **l'eau**. En effet, l'imperméabilisation des sols augmente le ruissellement des eaux pluviales, ce qui pose de nombreux problèmes :
 - diminution de l'infiltration et de l'évapotranspiration, ce qui impacte durablement nos capacités à faire face aux événements climatiques extrêmes, en aggravant le [risque d'inondation](#), et en multipliant les îlots de chaleur. [1 mètre carré](#) de sol sain pourrait stocker 200 litres d'eau.
 - dégradation de la qualité écologique des eaux car elles se retrouvent polluées en ruisselant en milieu urbain notamment, du fait du trafic

routier et des matériaux de construction. Cette dégradation de la qualité entraîne des coûts supplémentaires de traitement en aval.



[Source ONU](#)

Au-delà de la biodiversité, ces projets sont souvent réalisés sur des surfaces importantes et aux abords des routes, entraînant dès lors **un impact paysager non négligeable**. De la même manière, si l'immobilier logistique représente moins de **4%** de l'artificialisation des sols, ces projets se caractérisent par un impact paysager fort puisque certains entrepôts peuvent atteindre plusieurs milliers de m² et nécessitent des parkings et des routes qui contribuent également à l'artificialisation sur et en dehors des sites.

1 2 3 4 Chiffres clés

- **Les ¾ de l'environnement terrestre** ont été significativement modifiés par l'action humaine | [Source](#)
- **La France est le 6ème pays européen** pour l'importance des zones industrielles ou commerciales sur les surfaces nouvellement artificialisées | [Source](#)
- **1 mètre carré** de sol sain peut stocker **200 litres** d'eau | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- Données de consommation de l'artificialisation par secteur sur le territoire métropolitain par l'Observatoire de l'artificialisation des sols (2009-2020) <https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/les-donnees-au-1er-janvier-2020>

Augmenter le pouvoir d'achat et limiter les coûts

La construction de vastes zones d'activités connaît un développement spectaculaire depuis les années 1960 en France, avec notamment le cas des nouvelles surfaces commerciales qui se développent en périphérie des villes. Par exemple, en Ile de France, on observe une augmentation de 13% des surfaces dédiées aux zones d'activités, et de 45% des surfaces dédiées à l'entreposage et la logistique - **des taux de croissance beaucoup plus élevés** que pour d'autres catégories d'usage comme l'habitat. Cette croissance effrénée de grandes surfaces commerciales pousse à la surconsommation de biens, et crée un désir d'achats dont nous n'avons en réalité pas besoin.

Par ailleurs, pour les ménages, les coûts de transport peuvent s'accroître (augmentation du temps de transport, absence de transports en commun, achat et entretien de la voiture, coût du carburant) pour se rendre sur ces grands espaces de consommation.

Chiffres clés

- **2.000 hypermarchés et 10.000 supermarchés** en France en 2018, soit **500 hypermarchés et 5.000 supermarchés de plus** qu'en 2008, en écrasante majorité situées en périphérie des villes. | [Source](#)

Bibliographie de publications territoriales

- en Ile de France, on observe **une augmentation de 13%** des surfaces dédiées aux zones d'activités, et de **45%** pour les surfaces dédiées à l'entreposage et la logistique | [Source](#)

Respecter la réglementation sur l'artificialisation

La [loi climat et résilience](#) votée en 2021 fixe deux objectifs majeurs pour lutter contre les grandes surfaces : une [diminution par deux du rythme de l'artificialisation des sols d'ici 2030](#), puis un objectif en 2050 appelé “**objectif zéro artificialisation nette**” (ZAN). Néanmoins, malgré une demande ferme de la part de la Convention Citoyenne pour le Climat, la loi climat n'interdit pas la construction d'entrepôts logistiques en zones non-artificialisées.

Par ailleurs, la loi fixe un [principe général d'interdiction de création de nouvelles surfaces commerciales](#) qui entraînerait une artificialisation des sols. Par dérogation, la commission départementale d'aménagement commercial pourra, à titre exceptionnel, et sous la réserve qu'aucun foncier déjà artificialisé ne soit disponible, autoriser un projet d'une surface de vente inférieure à 10 000 m². Un seuil bien trop élevé puisque [80% des projets de zones commerciales](#) font moins de 10 000 m².

Afin de respecter les objectifs inscrits dans la loi, toutes les collectivités territoriales vont devoir suivre le calendrier suivant :

- 1er juillet 2024 : tous les schémas de cohérence territoriale (SCOT) doivent être modifiés et doivent entrer en vigueur en intégrant l'objectif ZAN
- 1er juillet 2025 : tous les PLU et cartes communales doivent être modifiés et doivent entrer en vigueur en intégrant l'objectif ZAN

Tableau 5 : Objectifs de réduction du rythme de consommation d'espace affichés dans les SRADDET, à l'horizon 2050 (Source : L'Institut Paris Région)

	2025	2030	2035	2040	2050
Auvergne-Rhône-Alpes	Non communiqué				
Bretagne		-50%	-75%		
Bourgogne-Franche-Comté			-50%		ZAN
Centre-Val de Loire	-50%				ZAN
Grand Est		-50%			-75%
Hauts-de-France		-67%		-75%	-83%
Normandie		-50%			
Nouvelle-Aquitaine	Non communiqué				
Occitanie				ZAN	
Sud		-50%			
Pays de la Loire	Non communiqué				

[Source Ademe](#)

1 2 3 4 Chiffres clés

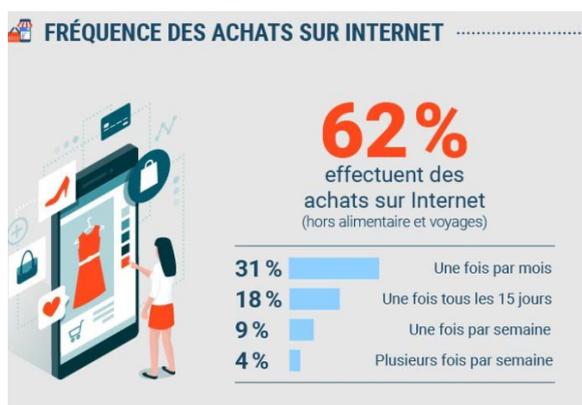
- **Diminution par 2** du rythme d'artificialisation **d'ici 2030**, et **Zéro Artificialisation nette en 2050** | [Source](#)
- La loi climat n'est pas assez exigeante : **80% des projets** de zone commerciale font **moins de 10 000 m²** | [Source](#)

📖 Bibliographie de publications territoriales

- Pour voir les différents objectifs par Régions, par territoires (PLU, SRADDET etc.) lire "Objectif "Zéro Artificialisation nette" (ZAN) et contribution de l'ADEME" https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/4784-objectif-zero-artificialisation-nette-zan-et-contribution-de-l-ademe.html?utm_campaign=Newsletter_ADEME_ACTUS_319&utm_source=Connect&utm_medium=email

Protéger les petits commerces locaux et la vie économique locale

Les grandes infrastructures de consommation font de la concurrence déloyale aux petits commerçants et participent à la destruction des emplois locaux. Le commerce de proximité est **fragilisé** par le développement des surfaces commerciales en périphérie et par la progression du e-commerce. Ces grands projets de consommation contribuent également à la **destruction des emplois locaux dans tous les secteurs non-alimentaires.**



Les grands projets d'infrastructures (grande zone commerciale, entrepôts) conduisent à un affaiblissement de la vitalité des centre-villes. Avec leurs plus gros volumes de produits, les prix sont tirés vers le bas et les commerces de proximité ne peuvent pas s'aligner sans faire faillite. Cela est notamment dû au fait que les commerces traditionnels emploient en moyenne **7** personnes pour réaliser le même chiffre d'affaires

qu'un·e salarié·e du e-commerce.

[Source](#)

Les grandes zones commerciales s'implantent souvent sur un [marché](#) déjà **ancré et saturé**. Pour exister, elles doivent donc attirer la demande installée chez les concurrents. Le [modèle économique](#) de la grande distribution est fondé sur des gains de productivité consistant à vendre plus de produits avec moins d'employés.

Entre 2009 et 2018, le secteur du e-commerce a supprimé [114 000](#) emplois dans le commerce de détail non alimentaire. **Un emploi créé dans le e-commerce est responsable de la destruction de 2 emplois dans les plus petites entreprises**. Les scénarios prospectifs prévoient [entre 46 000 et 87 000](#) emplois détruits en France d'ici 2028 en fonction de la progression du e-commerce.

La construction de grands projets d'infrastructures commerciales en périphérie des villes peut entraîner la vacance des établissements commerciaux en centre ville, qui conduit à une perte d'attractivité du centre-ville. Ce phénomène se traduit par une [paupérisation](#), une **augmentation des logements vacants au sein du centre-ville ainsi qu'une dégradation du patrimoine bâti** : ainsi le taux de vacance des commerces en centre-ville est passé de [8 à 12%](#) dans les petites et moyennes villes en quelques années.

S'agissant du dynamisme d'une collectivité, l'artificialisation des sols a également un impact sur les [dépenses](#) des collectivités territoriales puisque l'étalement urbain entraîne des coûts d'aménagement substantiels (assainissement, entretien des routes, consommation d'électricité...) et des efforts d'entretien importants, sans parler des coûts associés aux impacts du dérèglement climatique à venir (en cas de risque d'inondations, par la perte de la fonction écologique des sols etc.).

1 2 3 4 Chiffres clés

- **Trois emplois détruits** dans le commerce traditionnel pour **un emploi créé** en grande surface. | [Source](#)
- Selon la FEVAD, **10 000 postes de caissières ont disparu** sur les 10 dernières années. | [Source](#)
- Entre 2009 et 2018, **le secteur du e-commerce a supprimé 114 000 emplois** dans le commerce de détail non alimentaire | [Source](#)
- Une librairie indépendante génère **2 fois plus d'emplois** que dans les grandes surfaces culturelles, **3 fois plus** que dans la grande distribution et **18 fois plus** que dans le secteur de la vente en ligne | [Source](#)

- **30% des 450 produits les plus vendus** sur Amazon en France proviennent de Chine. | [Source](#)
- Avant son abandon, Europacity avait **promis 20.000 emplois** avant de ramener ce chiffre à **17.500, dont 11.500 emplois pérennes**. | [Source](#)
- À Lyon, Amazon annonçait initialement la création de **plus de 1000 emplois** pour finalement redescendre à **environ 500**. Idem à Senlis. | [Source](#)
- À Saint-Nazaire (Loire-Atlantique), Burger King avait promis **150 embauches en CDI** pour son nouveau restaurant. Seulement **130 ont été réalisées au moment de l'ouverture**, en 2015. Un an plus tard, ils n'étaient plus que **70 à 80 collaborateurs, soit deux fois moins que prévu**. Les résultats économiques ne sont pas en cause. Les équipes ont atteint l'objectif de servir plus de 1.500 clients par jour. | [Source](#)

Protéger les droits des travailleurs et des travailleuses

1. Respecter les droits des travailleurs et des travailleuses

Les grandes surfaces commerciales et les entrepôts logistiques ne favorisent pas des conditions de travail dignes. Ainsi, le risque de [burn-out](#) au sein des équipes de salarié·es des grandes surfaces commerciales et des grandes entreprises de e-commerce est plus élevé qu'ailleurs, en raison de la restriction des effectifs, du rythme de travail imposé et de la polyvalence exigée.

La cadence des emplois dans la logistique est réputée usante pour la santé, entraînant des traumatismes liés à la pénibilité et à la répétitivité des tâches. Cela entraîne des accidents et des maladies professionnels. Plusieurs chiffres viennent en témoigner : entre [6.1%](#) et [9.8%](#) d'absences pour maladie, accident du travail ou maladie professionnelle en 2017, des taux nettement supérieurs à 4,5%, seuil au-dessus duquel on estime qu'une attention particulière doit être apportée. Dans le cas des entrepôts logistiques d'Amazon, le travail y est très répétitif, à la chaîne, la cadence est exacerbée, les conditions de sécurité sont parfois [enfreintes](#) délibérément pour maintenir la production, notamment pendant les périodes de fêtes.

2. Pour protéger les terres agricoles et le travail paysan

La construction de grandes surfaces commerciales et d'entrepôts a un impact direct sur l'usage des sols et l'accaparement des terres, notamment des terres paysannes. Ainsi, la première conséquence de l'artificialisation est une

perte de terrains disponibles pour l'usage agricole, pourtant essentiels à la production alimentaire ([Ademe](#)). Nous avons besoin de terres arables et de bonne qualité pour une agriculture soutenable et valorisante : ainsi le passage à une agriculture 100 % biologique nécessiterait, sur la base des performances moyennes actuelles du bio, plus de 40 millions d'hectares de terres agricoles pour satisfaire le besoin alimentaire avec le régime actuel (sans réduction de la consommation de viande et du cheptel). ([PARCEL](#))

1 2 Chiffres clés

- La grande distribution est le secteur du régime général qui enregistre **le plus grand nombre de troubles musculosquelettiques (TMS) en volume.** | [Source](#)
- D'après le rapport sur les risques psychosociaux dans l'entreprise Amazon à Montélimar de 2018, **70% des travailleurs déclarent être en état de stress au travail** | [Source](#)
- En 2015, **173 salariés** du site Amazon Saran sont déclarés « aptes avec restriction médicale » **sur 901 salariés déclarés « aptes », soit 20% !** | [Source](#)

Réduire les inégalités nord / sud et agir pour la justice climatique

1) Travailleur·ses

Lutter contre les infrastructures liées à la surconsommation (grandes surfaces, entrepôts logistiques, etc.), c'est agir pour la justice sociale partout dans le monde. À chaque étape du cycle de vie d'un produit, de l'extraction des matières premières jusqu'au traitement des déchets, le faible coût d'un produit se fait souvent au détriment de l'environnement, mais aussi **au détriment des droits des travailleurs et travailleuses**, notamment dans les pays du sud où les réglementations sont beaucoup plus souples. Certaines matières premières nécessaires pour la fabrication d'appareils électroniques sont appelées "[minerais de sang](#)" car leur exploitation alimente des conflits armés dont les populations locales souffrent. Le besoin en eau pour l'activité minière impacte aussi les populations locales, au point de compromettre leur qualité de vie.

D'autre part, les pays du Nord sont ceux qui consomment et polluent le plus, alors que les habitant·es des pays du Sud sont les premières touché·es par les

conséquences du dérèglement climatique : lutter contre la surproduction, c'est aussi lutter pour réduire les inégalités Nord/Sud.

2) Biodiversité

L'extraction des matières premières nécessaires à la fabrication des biens de consommation des pays du Nord détruit la biodiversité dans le reste du monde. Les [principaux gisements de matières premières ne se trouvent pas dans les pays du Nord](#) : les grandes mines de lithium sont situées en Amérique du Sud, le cobalt est principalement extrait dans la région du Congo. L'impact des activités minières sur l'environnement est dramatique : destruction de l'environnement, pollution de l'air et des sols, infiltrations dans les cours d'eau. Autant de pollutions invisibles aux yeux des pays du Nord, et qui impactent lourdement l'environnement et le quotidien de milliers de personnes - tout en accentuant les inégalités mondiales.

FOCUS - Pourquoi lutter contre les projets d'aménagement d'amazon sur nos territoires ?

Cet encadré a pour but de faire un focus sur quelques enjeux clés liés à l'installation d'entrepôts logistiques d'Amazon en France, notamment dans le cadre de la campagne Surproduction portée par Amis de la Terre avec le soutien d'ANV-COP21. Ce focus propose des arguments démontrant que la construction d'un entrepôt Amazon a des conséquences désastreuses sur les plans économique, social, fiscal et environnemental sur le territoire français.

Émissions de gaz à effet de serre : climat tendu

Les émissions de gaz à effet de serre d'Amazon proviennent de deux principales sources.

La fabrication et le transport des produits commercialisés d'une part : la multinationale elle-même déclare, dans un bilan carbone dont les calculs restent assez flous, que le transport des lieux de fabrication jusqu'aux entrepôts, puis vers les destinataires, émet [18.87 millions de tonnes de CO2 par an](#). Ce chiffre correspond aux émissions annuelles de GES de la Bolivie. Loin de diminuer, comme Amazon souhaiterait le faire croire en "verdissant" la livraison du dernier kilomètre, ces émissions augmentent chaque année, notamment à cause du recours incessant à l'avion qui permet des livraisons toujours plus

rapides. Le fret aérien émet 6 à 7 fois plus de gaz à effet de serre que le fret routier, et pourtant la multinationale continue de le développer.

D'autre part, les data centers d'Amazon Web Services, qui représentent près de 48% de l'ensemble des data centers. Le stockage de données, qui inclut la construction des data centers, leurs besoins en énergie, leur refroidissement, consomme énormément d'énergie. En 2018, l'ensemble des data centers a consommé 1% de l'électricité mondiale, soit plus que les 90 pays les moins consommateurs ; cette consommation d'énergie entraîne des émissions de gaz à effet de serre en proportion. En 2018, Amazon Web Services a émis [55,8 millions](#) de tonnes de GES, soit l'équivalent des émissions du Portugal.

Surproduction, surconsommation, ... déchets !

Amazon représente un véritable fléau en termes de déchets. En effet, [3 millions](#) de produits neufs invendus ont été détruits par Amazon en France et la multinationale ne respecte pas les obligations de reprise des produits électroniques. Près de [30%](#) des colis issus des retours clients d'Amazon sont détruits car il n'est pas rentable de les tester et de les emballer à nouveau.

La volonté d'Amazon est de simplifier l'achat, d'offrir une large variété de choix avec des tarifs les plus bas possibles, et d'inciter à la surconsommation via son service Prime payant qui entraîne les clients dans une logique de rentabilisation.

Des emplois détruits sur le territoire, et non l'inverse !

Sur le plan économique, l'implantation d'un entrepôt Amazon affaiblit le tissu économique local à travers la suppression d'emplois locaux, la faillite des commerces de proximité, une baisse de vitalité des centre-villes, etc. En novembre 2020, la Commission Européenne a accusé Amazon [d'enfreindre les règles de concurrence](#).

Conditions de travail dans les entrepôts Amazon

L'implantation d'entrepôts Amazon a des conséquences très négatives sur les conditions de travail et les droits des travailleurs. En effet, l'entreprise a presque exclusivement recours à des emplois précaires, à une main d'œuvre non qualifiée, recrutée par des agences d'intérim. L'utilisation de l'intérim et de contrats de courte durée sont privilégiés au détriment de contrats à durée indéterminée.

Pour assurer des livraisons toujours plus rapides, Amazon ne respecte pas les droits des travailleurs puisqu'elle applique la [convention](#) collective du transport

et de la logistique, qui est moins favorable aux salariés sur l'attribution de primes ou les conditions de travail la nuit et le dimanche...

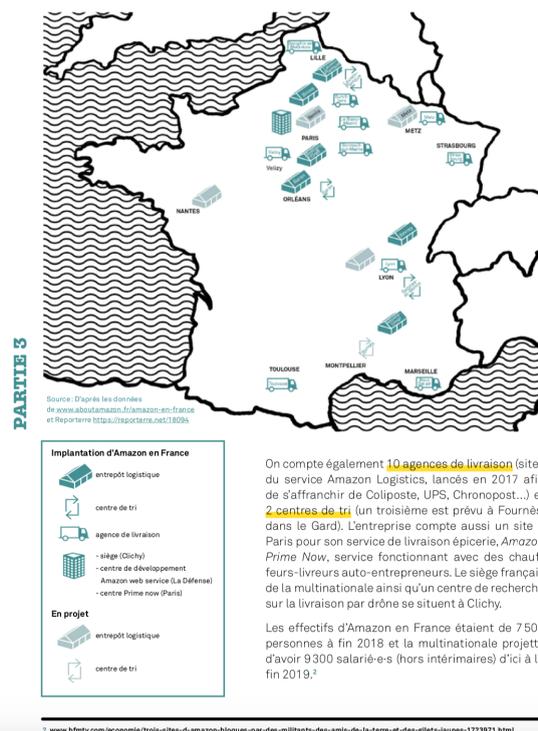
[En avril 2020](#), en pleine pandémie mondiale et lors de la mise en place de mesures strictes de confinement, le [tribunal de Nanterre](#) est venu rappeler à Amazon France l'obligation de réduire son activité afin de protéger des [milliers](#) d'employés, qu'Amazon forçait à travailler comme avant la crise sanitaire.

La démesure des entrepôts Amazon

L'impact sur l'artificialisation des sols des entrepôts Amazon est conséquent puisqu'ils sont bien plus grands que la moyenne : jusqu'à [142 000](#) m² à Brétigny-Sur-Orge contre [17 500](#) m² en moyenne en France.

Lutter contre l'évasion fiscale

Les très grandes entreprises de e-commerce ne paient quasiment pas d'impôts sur le chiffre d'affaires. En 2020, Amazon n'a payé aucun impôt sur les sociétés malgré [44 milliards d'euros](#) de chiffre d'affaires. Les grandes entreprises comme les GAFAM (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft) utilisent des moyens de contournement pour payer moins d'impôts en délocalisant leurs sièges dans des pays qui pratiquent le dumping fiscal (en Irlande par exemple : taux d'imposition le plus faible d'Europe). Elles contournent également la [taxe GAFAM](#) et s'affranchissent de certains impôts locaux. Il s'agit d'une injustice vis-à-vis des plus petites et moyennes entreprises sur qui pèsent les impôts ; et une injustice inacceptable vis-à-vis de la société. On estime ainsi qu'Amazon dissimule près de [58%](#) de son chiffre d'affaires pour payer moins d'impôts sur les bénéfices.



[Source](#)

1 2 3 4 Chiffres clés

- [44 milliards d'euros](#) de chiffre d'affaires pour Amazon et 0 euro payé au titre de l'impôt sur les sociétés en 2020 | [Source](#)
- On estime ainsi qu'Amazon dissimule près de [58%](#) de son chiffre d'affaires pour payer moins d'impôts sur les bénéfices.
- 3 millions de produits neufs ont été détruits par Amazon en France en 2018
- [74%](#) des salariés d'Amazon à Montélimar disent ressentir des douleurs qu'ils pensent dues à leur travail.
- Pire, [44%](#) d'entre eux déclarent aller chez le médecin à cause de leur travail chez Amazon.
- [79%](#) des travailleurs estiment ne pas être traités de manière juste. La surveillance constante des managers est pointée du doigt : sont cités des "attitudes et propos inappropriés", des "interdictions de parler" et un "contrôle des interruptions pour aller aux toilettes".
- Sur le site d'Amazon Montélimar les salarié·e·s en CDI ne restent pas plus de [2 ans et demi](#) en moyenne.

Bibliographie de publications territoriales

- [ADEME - Infographies fast fashion](#)
- [ADEME - modélisation et évaluation du poids carbone de produits de consommation et des biens d'équipements](#) (téléchargement)
- [Amis de la terre - Amazon](#)
- [Amis de la terre - Amazon COVID-19](#)
- [Assemblée nationale - Rapport sur la proposition de moratoire sur les nouveaux entrepôts logistiques](#)
- [ATTAC - Impôts GAFAM](#)
- [Iris France - Analyse impôts Amazon](#)

Autres sources

- <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/montelimar-un-rapport-alarmant-sur-les-conditions-de-travail-sur-le-site-d-amazon-1524855769>
- https://www.francetvinfo.fr/internet/amazon/bruxelles-accuse-amazon-d-avoir-enfreint-les-regles-europeennes-de-concurrence_4175919.html
- https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/04/15/coronavirus-la-justice-rappelle-amazon-a-ses-responsabilites_6036640_3234.html

 **Les solutions pour agir au niveau local !**

Artificialisation des sols

- Interdire toute artificialisation des terres agricoles (PLU et SCOT)
 - Freiner l'artificialisation brute, en densifiant davantage les nouvelles constructions. Parmi les mesures possibles, fixer des densités de construction minimales dans les PLU (plans locaux d'urbanisme) semble la plus prometteuse.
 - Lutter contre la vacance des logements et des espaces
 - Systématiser et approfondir les évaluations environnementales du PLU(i) (transparence, vision à long terme...)
- Les trames vertes et bleues sont l'outil central de la préservation des habitats en droit français : il est essentiel d'exploiter pleinement le potentiel de cet outil afin d'en faire un axe incontournable de l'urbanisme : pour cela les descriptions doivent être précises et cartographiées, et une stratégie de développement de ces trames doit être pensée à l'échelle du PLU(i) en s'appuyant sur les définitions données à l'échelle du SRADDET
- Dissuader l'installation de grandes surfaces pour rester en deçà d'un seuil critique à partir de 100m² de surface de gondoles pour 1000 habitant·es, en travaillant avec l'intercommunalité, en fixant des règles d'implantation des commerces défavorables à celles-ci dans les documents d'urbanisme et en consultant systématiquement la population sur de nouveaux aménagements.
- Sécuriser le foncier agricole existant : geler la constructibilité des espaces verts/agricoles en ville et autour des villes et interdire toute consommation de foncier agricole et/ou naturel.
- Initier un observatoire des terres agricoles au niveau du territoire
- Participer et soutenir l'installation agricole paysanne, notamment en fédérant les acteurs de l'accompagnement sur le territoire.

Economie locale

- Apporter un soutien pour développer les circuits de distribution locale des productions locales à travers des projets alternatifs tant dans leurs contenus (plutôt coopératives, financements éthiques, etc.) que dans leurs formes (zone d'implantation, visibilité, fonctionnement etc.)
- En cas de suréquipement avéré (supérieur à 100m² de surface de gondoles pour 1000 habitant·es), élaborer des scénarios de résilience pour anticiper les reconversions possibles

- Participer à la revitalisation des centres-villes en soutenant, communiquant sur les activités économiques et culturelles...
-

En savoir plus :

- [Surproduction et surconsommation : revitaliser les territoires en luttant contre l'e-commerce](#)
- [Guide pratique pour limiter l'artificialisation des sols](#)
- [Quel plan local d'urbanisme pour demain ? Guide à l'attention des collectivités](#)
- <https://www.pacte-transition.org/#mesures>



Sources

- “Objectif “Zéro Artificialisation nette” (ZAN) et contribution de l’ADEME”, ADEME, <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/4784-objectif-zero-artificialisation-nette-zan-et-contribution-de-l-ademe.html>
- “Urbanisme et climat : 5 actions pour construire une politique d’aménagement ambitieuse”, B&L evolution, <https://www.bl-evolution.com/publication/urbanisme-et-climat-5-actions-pour-construire-une-politique-damenagement-ambitieuse/>
- “Objectif « Zéro artificialisation nette » : quels leviers pour protéger les sols ?”, France stratégie, <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-rapport-2019-artificialisation-juillet.pdf>
- “Lutter contre l’étalement urbain : Initiatives, pratiques et outils”, FNE, <https://fne.asso.fr/publications/lutter-contre-l-etalement-urbain-initiatives-pratiques-et-outils>
- “Garantir des sols vivants - que peut faire ma commune ?”, FNE , <https://fne.asso.fr/publications/garantir-des-sols-vivants-que-peut-faire-ma-commune>
- “Le guide “Quel plan local d’urbanisme pour demain ?”, Notre Affaire A Tous > <https://notreaffaireatous.org/le-guide-quel-plan-local-durbanisme-pour-demain/>

- “Artificialisation des sols : quelle dynamique ?”, Cerema > <https://www.cerema.fr/fr/actualites/artificialisation-sols-quelle-dynamique>
- “Les déterminants de la consommation d’espaces Période 2009-2019 – Chiffres au 1er janvier 2019”, Cerema, https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/sites/artificialisation/files/inline-files/rapport_V7_2009-2019.pdf
- “Loi climat et résilience : avec le zéro artificialisation en 2050, les maisons à la campagne c’est fini”, Voix du Jura, https://actu.fr/societe/jura-loi-climat-et-resilience-avec-le-zero-artificialisation-en-2050-les-maisons-a-la-campagne-c-est-fini_46157003.html
- “Sols artificialisés et processus d’artificialisation des sols : déterminants, impacts et leviers d’action”, INRA, <https://www.inrae.fr/sites/default/files/pdf/artificialisation-des-sols-resume-francais-8-pages-1.pdf>
- “Mise en œuvre de l’objectif de Zéro artificialisation nette à l’échelle des territoires”, CDC Biodiversité et Humanité & Biodiversité > <https://www.mission-economie-biodiversite.com/wp-content/uploads/2021/04/BIODIV-2050-N21-FR-MD-WEB-3.pdf>
- “Les enjeux de l’artificialisation des sols : diagnostic”, Gouvernement “comité pour l’économie verte”, <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Les%20enjeux%20de%20%E2%80%99artificialisation%20des%20sols.pdf>
- “Laisse béton ? La responsabilité de l’action publique dans l’artificialisation des sols : l’exemple des zones d’activités économiques en France et en Allemagne”, Thèse Alice COLSAET, http://www.centre-cired.fr/wp-content/uploads/2021/09/21.08.10-Colsaet_MANUSCRIT_depot1.pdf
- “La lente mort de l’emploi en grande distribution”, <https://www.jebosseengrandedistribution.fr/2020/01/09/la-lente-mort-de-lemploi-en-grande-distribution/>
- “La grande distribution ne crée pas autant d’emplois qu’elle le prétend”, L’opinion, <https://www.lesechos.fr/idees-debats/cercle/opinion-la-grande-distribution-ne-cree-pas-autant-demploi-quelle-le-pretend-1153586>

Conclusion

Ce travail a vocation à être utilisé par les bénévoles des groupes locaux d'Alternatiba/ANV-COP21 dans le but de faire du plaidoyer et d'appuyer leur communication pour un monde plus soutenable et juste.

Pour les trois thématiques traitées ici, à savoir le développement des mobilités douces, l'alimentation durable et la lutte contre les grands projets d'aménagement destructeurs d'emplois, ce document expose des arguments qui, s'ils ne sont pas exhaustifs, balayent un éventail de sujets.

On retrouve les arguments transversaux, valables pour ces trois thématiques :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre
- lutte contre les injustices sociales au niveau local voire international
- diminution des coûts pour les collectivités
- préservation de la santé humaine, au quotidien et au travail
- respect des réglementations existantes

Pour chacun des thèmes traités sont également donnés des arguments plus spécifiques, comme la réappropriation des espaces ou l'amélioration de la sécurité routière pour ce qui concerne les mobilités, le bien-être animal et une meilleure rémunération des paysan·nes pour le développement d'une alimentation durable, ou la protection de la biodiversité et la protection des petits commerces pour la lutte contre les grands projets commerciaux.

En fonction du contexte local, des leviers d'actions et des interlocuteurices, à chacun·e de s'approprier les arguments jugés les plus impactants pour obtenir des avancées en faveur de la transition écologique et sociale.

Les illustrations sont tirées du projet "Et si ..." d'Alternatiba, et à retrouver sur et-si.alternatiba.eu

