



LA PLACE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES DANS LES ÉLECTIONS MUNICIPALES

Dossier Municipales 2026

Sommaire

Introduction	1
Écologie et Écologistes : quelle place lors des élections municipales de 2026 ?	2
Conflictualité des mobilités urbaines : quelles solutions ?	10
L'alimentation dans les politiques des villes	18
L'adaptation des villes au changement climatique	30
Quelle place pour la nature en ville ?	38
Quelle politique énergétique pour les municipalités ?	45



Introduction

Pourquoi ce dossier pour les Municipales 2026 ?

Les prochaines élections municipales seront cruciales pour l'avenir de l'action climatique. En 2020, la crise sanitaire de la Covid-19 avait soulevé de nombreuses questions, notamment celle de la construction du « monde d'après ». Elle s'était aussi traduite par la victoire de plusieurs listes écologistes dans les métropoles – Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Tours, Poitiers, Besançon, Marseille, Colombes. Aujourd'hui, alors que Donald Trump qualifie le dérèglement climatique de « hoax » (canular) et que le Pacte Vert est affaibli à l'échelle européenne la question écologique est pourtant au cœur de l'avenir des villes.

Une enquête¹ menée auprès de 2 000 Français réalisée par l'Institut Terram, think tank dédié aux territoires, et l'ONG Project Tempo, spécialiste des questions environnementales, confirme par ailleurs que les préoccupations environnementales sont partagées par une majorité de Français.

Près de trois Français sur quatre (74 %) déclarent que les propositions environnementales des candidats pèseront dans leur choix de vote aux municipales. Cette attente est plus forte dans les métropoles (78 %) mais elle est également majoritaire dans les villes moyennes (74 %) et dans les territoires ruraux (62 %). Dans les communes rurales, les habitants se disent moins affectés que la moyenne nationale par les nuisances urbaines, comme la pollution de l'air ou le bruit, l'urbanisation excessive, le manque d'ombre ou le déficit d'espaces verts. Mais ils expriment plus d'inquiétudes concernant la qualité de l'eau et la disponibilité de la ressource, révélant des priorités environnementales spécifiques aux territoires ruraux. L'enquête révèle que l'écologie traverse les lignes sociales et politiques. Les catégories modestes se montrent même légèrement plus attentives aux enjeux environnementaux (78 %) que les catégories favorisées (76 %). Ainsi, à droite comme à gauche, la question environnementale est un thème essentiel du débat municipal.

La Fabrique Ecologique a constitué un dossier qui analyse comment l'écologie reste centrale en ce printemps 2026, et à quel projet de ville plus global les enjeux environnementaux peuvent être associés pour éviter « l'écobashing » et la cyclothymie des politiques publiques. Cette analyse globale est complétée par un coup de projecteur sur cinq thèmes particuliers : l'adaptation, la mobilité, la nature, l'énergie et l'alimentation/agriculture.

Des exemples d'initiatives locales illustrent le propos. La Fabrique Ecologique a aussi choisi de mettre en regard de la situation française des exemples issus d'autres villes européennes. Enfin, des entretiens avec des acteurs de terrain, ou des observateurs reconnus et engagés des questions locales permettent de préciser l'analyse.

¹ <https://institut-terram.org/publications/municipales-lecologie-a-lepreuve-des-territoires/>



Écologie et Écologistes : quelle place lors des élections municipales de 2026 ?

Lucile Schmid, Présidente de La Fabrique Écologique

Résumé : Vers un nouveau modèle de ville ?

L'accélération des dérèglements climatiques et les nécessités de l'adaptation dans les villes ont rendu les questions écologiques transpartisanes. Le paradoxe est que cela n'a pas mécaniquement accru la légitimité des maires écologistes. A l'échelle européenne, de nombreuses métropoles mènent leur mue verte et des grandes villes sont dirigées par des écologistes. Loin de se concentrer sur les seules questions environnementales, ceux-ci mènent des projets de ville qui associent les droits des habitants, la lutte contre la surconsommation et les solidarités aux questions environnementales.

L'angle de La Fabrique Ecologique

À l'échelle municipale se dessinent les contours d'une écologie du quotidien et du mieux-vivre - alimentation, santé, mobilités. À cette écologie du quotidien, se superpose une écologie de transformation, liée aux nécessités de l'adaptation, en termes d'aménagement, de renaturation, d'amélioration des logements, qui réclame des investissements importants et des choix à porter dans la durée. Enfin la nécessité d'associer les citoyens implique qu'écologie et démocratie aillent de pair.

Une revue des politiques municipales, menées par différentes majorités, illustre leur verdissement et relativise fortement l'affirmation « d'écologie punitive » utilisée dans le débat public. Si ce sont davantage des majorités de gauche et écologiste qui en font le cœur de leur projet, des villes dirigées par d'autres tendances politiques au centre et à droite, ont pris la mesure des nécessités de l'adaptation. Ce mouvement existe dans toute l'Europe.

Que les enjeux écologiques deviennent plus importants ne signifie pas mécaniquement que les partis verts progressent ou que les maires verts se voient reconnaître une meilleure légitimité. Un projet strictement environnemental ne garantit pas à lui seul la légitimité politique à l'échelle locale. L'exemple des maires écologistes élus dans de grandes villes européennes montre que l'écologie doit être associée à des programmes sociaux ambitieux, à une défense active des droits et des libertés, au refus de la corruption, à une forme d'exemplarité citoyenne et un exercice du pouvoir plus collectif. Sans oublier les enjeux de pouvoir régaliens autour du bon état des finances et des garanties de sécurité.



L'Écologie dans les villes : une réalité transpartisane

Toutes les villes grandes, petites, moyennes sont aujourd'hui confrontées à des défis écologiques : l'adaptation au réchauffement climatique, la place de la nature en ville, les liens entre santé et environnement avec un intérêt particulier pour l'alimentation, les nouvelles mobilités, le surtourisme. Autour de ces sujets se jouent des choix de lutte contre les inégalités, d'aménagement urbain, d'aspirations des habitants, et de reconnaissance de la réalité des bouleversements climatiques. Les projections montrent que les cinq années qui viennent seront décisives pour mener les transformations nécessaires, et permettre que les villes restent habitables. Celles-ci sont le meilleur laboratoire, lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre une écologie solidaire, de permettre que les droits des plus fragiles soient respectés. Mais c'est aussi un défi culturel tant les transformations à venir sont grandes et remettent en cause certains intérêts acquis et certaines certitudes. La question du logement est emblématique. Comment construire des logements sociaux et préserver le foncier ? Comment mener des rénovations thermiques d'ampleur et ne pas assécher un marché du logement déjà tendu ? Comment concilier enjeux patrimoniaux et environnementaux ?

Les défis de l'adaptation modifient l'habitabilité des villes et leur hiérarchie sur la qualité de vie. Selon ce critère, Paris arrive loin derrière Wellington, Toronto ou Washington. Dès 2018, à Edmontown au Canada, le GIEC alertait sur les manières dont les villes devenaient vulnérables. En 2022, dans son 6^e rapport, l'institution détaillait les enjeux de l'adaptation pour faire face aux nouvelles menaces. La poursuite de l'urbanisation à l'identique augmenterait les vagues de chaleur dans les villes, les villes côtières étaient spécialement menacées par les risques de submersion et les tempêtes. Mais il n'y a pas que les métropoles. Dans la ruralité, l'évolution des cultures, l'avenir de l'élevage, la question de l'eau sont autant de questions ouvertes.

Alors qu'à l'échelle nationale, l'écologie est devenue un terrain d'affrontement permanent², dans les villes, les dossiers concrets qui s'y rattachent relèvent d'une approche transpartisane. De longue date des alliances existent à Paris, Nantes, Rennes, Nancy, Marseille par exemple, pour porter des programmes qui associent les préoccupations de solidarité et l'écologie, avec des maires socialistes et des majorités de gauche plurielle. Mais des municipalités de droite portent aussi explicitement un verdissement de leurs politiques. Nice a décidé de rejoindre le mouvement des villes perméables qui modifie la gestion de l'eau et donne une place substantielle à la nature, Toulouse promeut le vélo et veut accélérer la rénovation thermique, Metz se proclame engagée sur le climat et ville nature.

Ce décalage entre ce qui se joue au Parlement et dans les affrontements médiatiques et sur les réseaux sociaux et à l'échelle des territoires donne le sentiment d'une vie politique compartimentée, à plusieurs vitesses. Il y a « l'écologie punitive » des discours clivants et simplificateurs, et les réalités de l'adaptation des villes. Cela renforce aussi le constat que la vie politique locale reste davantage en prise avec les réalités. Alors que la crise politique nationale est à son apogée, les élections municipales de mars 2026 seront d'autant plus scrutées.

L'écologie en ville, un terrain de coopération entre les différents échelons de collectivités, et le tissu associatif et citoyen

Les municipalités dirigées par des maires verts n'ont pas le monopole de l'écologie, et les municipalités n'ont pas le monopole des compétences sur l'écologie.

Plusieurs échelons de collectivités territoriales sont concernés. Plus de la moitié des Établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des communes appartiennent à des réseaux de

² sur l'évolution du modèle agricole, l'installation des énergies renouvelables, les contraintes autour de la voiture ou l'isolation des logements



collectivités sur la transition écologique³. Les agendas 21 sont devenus un outil commun. L'urbanisme, les transports, les services de l'eau et de l'assainissement, la politique énergétique, c'est l'ensemble des compétences des collectivités qui sont transformées par l'écologie. Si les régions sont les collectivités qui disposent des meilleures capacités de programmation et de planification, elles restent moins identifiées que les municipalités, ou les départements. Les défis de l'adaptation ont amené dès 2012, la région Nouvelle-Aquitaine, à travers la démarche *AcclimaTerra*, à travailler avec des chercheurs, face à l'érosion du trait de côte et au réchauffement climatique. L'Ile-de-France a affiché il y a vingt ans déjà, son ambition d'être une éco-région, le changement de majorité politique n'a pas modifié le cap. Elle a développé le tramway et prolongé de nombreuses lignes de métro. Des logements sont rénovés, des lycées construits aux normes environnementales, les économies d'énergie encouragées. Compte tenu de l'ampleur des transformations nécessaires, la question du rôle de l'Etat pour accélérer celles-ci, ou simplement les rendre possibles se pose. Les limites budgétaires très sensibles aujourd'hui vont freiner les investissements verts.

L'échelon local est aussi celui qui a suscité le plus d'initiatives citoyennes, comme le Mouvement des villes en transition de Rob Hopkins créé à Totness en Angleterre, qui a essaimé dans toute l'Europe. Le foisonnement associatif sur l'écologie est remarquable, avec des sujets phares comme l'alimentation, le vélo, la gestion de l'eau, mais aussi l'observation de la nature, la lutte contre les déchets, les enjeux de santé environnementale. C'est la question plus générale des communs qui se dessine. La recherche de liens nouveaux entre citoyens et élus a conduit à la multiplication des conventions citoyennes locales : au sein de la métropole de Grenoble, en région Occitanie, à Nancy, à Rouen après l'incendie de l'usine Lubrizol, où plusieurs milliers de tonnes de produits chimiques étaient parties en fumée, lorsque les habitants s'inquiétaient sur la santé et les risques industriels. L'équilibre entre enjeux d'environnement, questions sociales et économiques n'est jamais facile à trouver. La ville verte remet en question les bienfaits de la métropolisation et de l'attractivité économique, la croissance démographique, la compétition globale. C'est déjà l'avis de ceux qui changent de lieu de vie, et quittent les grandes agglomérations pour rejoindre des villes à taille humaine.

Le moment de la campagne est toujours celui où la répartition des compétences entre les différents échelons devient le plus flou. La tendance des candidats est à prétendre pouvoir faire plus que les compétences et les moyens budgétaires et humains ne le permettent. Ce bref rappel illustre pourtant une situation claire. Certes, les municipalités sont un échelon déterminant de mise en œuvre de mesures d'adaptation rendues nécessaires. Mais elles doivent aussi compter avec les moyens, les compétences et l'expertise d'autres collectivités, particulièrement les régions, et à tout le moins les EPCI. L'accompagnement et la facilitation de l'État sont aussi essentiels. Les villes peuvent s'appuyer sur un réseau associatif dense, disposant de connaissances de terrain et de relais. Elles doivent faire avec l'avis des citoyens, qui peuvent eux-mêmes défendre des points de vue différents, voire divergents. La transition écologique est d'autant plus efficace que ses objectifs et sa mise en œuvre sont partagés. Mais elle suppose aussi une capacité à prendre des décisions difficiles dans une temporalité qui dépasse celle d'un seul mandat municipal. Partager les objectifs, décider sans tarder et mettre en œuvre sans garantie d'être encore aux manettes lorsque certaines mesures produiront leurs pleins effets, voilà une réalité qui montre que la transition écologique est aussi un bouleversement culturel pour les élus.

³ économie circulaire, Territoires à énergie positive, Club des villes et territoires cyclables, Eurocities, France ville durable...



Regards croisés sur quelques villes de France

Maires écologistes : comment durer ?

En juin 2020, les élections municipales ont vu la victoire des écologistes dans plusieurs grandes villes – Marseille, Lyon, Bordeaux, Strasbourg, Colombes, Poitiers, Tours, Besançon, Annecy⁴ ; et les thématiques vertes ont été centrales dans la campagne de certains maires socialistes – à Paris, Lille, Nantes, Rennes, Nancy. Ce résultat a surpris par son ampleur, il s'explique par la forte abstention au second tour, un électorat mobilisé et l'aspiration au renouvellement. Avec un débat public marqué par les affirmations de backlash écologique, et une guerre de communication engagée contre eux par la droite et le RN dès l'automne, les élus écologistes se représentent dans un contexte moins favorable. Le calendrier de ces élections municipales, à un peu plus d'un an des élections nationales (présidentielles et législatives) leur donne une portée particulière, particulièrement dans les grandes métropoles. Quelle sera la part respective des enjeux politiques nationaux et des questions plus locales ? La présence de listes de certains partis (RN et LFI) qui veulent faire de cette échéance une antichambre de 2027 peut peser. Certaines attaques contre les maires verts font ce pari. Elles se basent aussi sur de vraies variations des scores des écologistes d'une élection à l'autre - aux élections européennes de 2019 13,5%, en 2024 5%.

Qui sont les édiles écologistes ? Ils sont incontestablement apparus différents des stéréotypes de l' élu local, incarnant une nouvelle sociologie politique. Venus des ONG, chercheurs, avocat engagé sur l'environnement pour Pierre Hurmic à Bordeaux, appartenant à une autre génération pour Léonore Moncond'huy élue à trente ans, engagé dans des combats associatifs et pour les parents d'élèves comme Emmanuel Denis à Tours, familiers de l'échelle européenne et de ce qui se passe ailleurs, ils renouvellent la vision de la ville, en liant le local et le global autour de l'urgence écologique. Cette attention aux échelles mondiale et européenne ne les a pourtant pas conduits à consacrer plus de temps à la communication nationale, malgré des responsabilités exécutives qui leur permettaient de connaître les institutions de l'intérieur. Leur nombre aurait pu les inciter à peser davantage collectivement, à expliquer comment ils associaient réflexion sur l'avenir et gestion. Mieux gérer leur présence nationale devrait être un enjeu lors d'un second mandat.

Tous défendent l'image d'un maire-citoyen et l'association des habitants à la réflexion. La ville devient un projet politique, avec des chantiers prioritaires comme le « zéro artificialisation nette », la végétalisation, les pistes cyclables, les pactes villes-campagnes. Reste à trouver un équilibre entre le dialogue, la décision et l'action, pour dépasser le cercle des convaincus.

Les maires écologistes se sont aussi confrontés aux réalités de l'état des finances locales, des enjeux de sécurité, de la précarité. Leur avenir pourrait se jouer en priorité des sujets qui ne faisaient pas partie de leur ADN politique. Seront-ils jugés efficaces sur la tranquillité de leurs villes, l'équilibre budgétaire, le bien-vivre ? Auront-ils su convaincre de leur capacité à être comme les autres, alors qu'ils étaient vus comme minoritaires il y a six ans ? Un bon maire écologiste serait-ce un maire « normal » ? C'est en tous cas un maire qui montre une capacité à élargir son horizon au-delà des seules compétences environnementales, et sait trouver les mots pour que soient dépassés les préjugés contre des verts minoritaires.

La réélection de ces maires écologistes se jouera probablement, comme la plupart des élections locales, sur un mélange de facteurs locaux et nationaux. Candidats en lice, réputation et bilan de l'équipe sortante, événements survenus pendant la campagne. Et l'actualité nationale jouera davantage dans les principales métropoles.

⁴ Le maire d'Annecy François Astorg a annoncé qu'il ne se représenterait pas.

https://www.lemonde.fr/politique/article/2025/05/16/fatigue-le-maire-ecologiste-d-annecy-ne-se-represente-pas_6606310_823448.html



Enfin compte tenu de l'importance croissante des enjeux d'adaptation à l'échelle des territoires, il sera essentiel de regarder ce qui se passe dans des villes moyennes soumises déjà à des formes d'urgence écologique.

Ailleurs en Europe...

En Europe, des villes plus vertes et des écologistes aux commandes de métropoles emblématiques

L'Union européenne consacre de longue date des financements importants au verdissement des villes à travers différents fonds, le principal étant le FEDER (mobilités, renaturation, adaptation). Depuis 2010, le prix de la Capitale verte de l'Europe est décerné chaque année à une ville européenne de plus de 100 000 habitants qui s'est montrée à la pointe dans le domaine de la durabilité environnementale, sociale et économique⁵ ; Nantes et Grenoble ont déjà été distinguées. Pour les villes moyennes, de 20 000 à 100 000 habitants, un prix spécial existe.

Autour des enjeux d'adaptation un mouvement de transformation écologique des métropoles européennes se structure. Berlin prévoit la plantation de 700 000 arbres d'ici 2040, la création d'une centaine de petits parcs et de 1 000 îlots de fraîcheur d'au moins trente mètres carrés. Il s'agit de densifier les plantations pour qu'un arbre pousse tous les 15 mètres, de chaque côté des rues. À Copenhague, la transformation verte de la ville a été érigée en projet dès 2009 à l'occasion de la COP 18, en visant la neutralité carbone en 2025. Même si l'objectif n'a pas été complètement atteint, la ville a réduit ses émissions de 75 % depuis 2005. Elle a verdi tous les secteurs de l'économie, des transports – 50 % des trajets se font aujourd'hui à vélo –, jusqu'aux cantines scolaires, qui ne servent plus de viande rouge. Aujourd'hui son port est devenu baignable. La ville lutte aussi contre le surtourisme. Elle a proposé en 2025 des avantages – gratuité des vélos, repas végétariens, tarifs réduits pour les musées –, aux visiteurs qui avaient choisi le train comme mode de transport pour la rejoindre. À Vienne, qui vise le zéro carbone en 2040, les infrastructures vertes se développent dans le cadre d'un plan climat et d'une politique de tourisme raisonnée. 11 kilomètres de tunnels et 12 nouvelles stations de métro doivent être construits d'ici 2035. En 2025, la ville était en deuxième position derrière Copenhague dans le classement de *The Economist*, notamment à cause des espaces verts protégés qui représentent la moitié de la surface de la ville.

Ce sont aussi des maires écologistes qui dirigent aujourd'hui des villes qui comptent en Europe. L'un des plus emblématiques est **Gergely Karacsony**, maire de Budapest élu depuis 2019, à la tête d'une vaste coalition, et adversaire très identifié de Victor Orban qui cherche à l'obliger à démissionner en organisant l'assèchement des finances de la ville. Le maire a construit sa réputation sur le fait d'être un représentant des citoyens « face aux gens du pouvoir »⁶. Insistant sur le fait que Budapest était déjà grande perdante des dérèglements climatiques, il s'est engagé à atteindre la neutralité carbone en 2030. Partisan d'un Green deal, il souhaite également bouleverser les investissements, en plaçant la santé au premier plan. À Zagreb, capitale de la Croatie c'est l'écologiste **Tomislav Tomasevic** qui dirige la ville depuis 2021, et promeut un programme social et vert autour de la construction de logements abordables, de la rénovation énergétique, de la qualité des espaces publics, et d'une meilleure gestion des déchets. La lutte contre la corruption est aussi emblématique en rupture avec le comportement de la municipalité précédente, comme la dénonciation des agissements d'une extrême-droite de plus en plus puissante. À Amsterdam, la maire **Femke Halsema**, à la tête d'une

⁵ Les critères pris en compte sont : l'atténuation et l'adaptation au changement climatique, la qualité de l'air, la gestion de l'eau, la biodiversité, les espaces verts et l'utilisation durable des sols, la gestion des déchets et l'économie circulaire, la pollution sonore. Ont été capitales vertes Stockholm, Hambourg, Vitoria-Gasteiz, Nantes, Copenhague, Bristol, Ljubijana, Essen, Nimègue, Oslo, Lisbonne, Lahti, Grenoble, Tallinn, Valence, Vilnius, Guimarães.

⁶ « Incarner le pouvoir des gens plutôt que les gens de pouvoir ».



coalition verte marquée à gauche, a fait de la lutte contre surtourisme une priorité. Mais elle mène aussi des combats plus symboliques comme l'interdiction de la publicité pour tous les produits fortement carbonés. À Riga, capitale de la Lettonie, c'est l'écologiste **Viesturs Kleinbergs** qui dirige la ville depuis 2025 autour d'un programme social et de réaménagement urbain.

Des traits communs existent. Ce sont des élus dont l'engagement contre l'extrême-droite et la corruption est structurant. Il s'agit de personnalités qui ont émergé à la faveur de coalitions partisans et associatives larges, associant à l'écologie des préoccupations sociales, de défense de l'État de droit et des libertés, et les nécessités du réaménagement liés aux dérèglements climatiques. Ces maires se présentent comme des maires citoyens. La mise en avant des droits des habitants en termes de logements et de qualité de vie, notamment face au surtourisme, est très présente.

Témoignage

Le regard de Laurent Standaert, directeur de la Green European Foundation (GEF)⁷

En Europe la progression des écologistes à l'échelle municipale a pu être freinée par la focalisation sur les sujets strictement environnementaux. C'est un paradoxe alors que l'écologie politique a toujours été holistique ; cela aurait dû aller de soi de faire rimer écologie, bien-être de habitants et lutte contre les inégalités. Mais cela a mis du temps. La décennie des années 2010 a marqué un tournant positif. Les villes espagnoles et celles de l'Est ont été de véritables laboratoires dans cette progression. Pendant une décennie, Madrid, Barcelone, Valence ont mis en place une véritable offre éco-sociale contre la vie chère, les pollutions et les atteintes à la santé, les inégalités. Elles ont été pionnières de politiques qui traversent encore beaucoup de villes vertes ou progressistes de Zagreb à Ljubljana, des tentatives italiennes ou portugaises : rejet du tourisme de masse, offre de logements décents, et combat contre la désertification bétonnée.

Cela conduit à s'interroger sur ce qu'on appelle un parti ou des élus verts à l'échelle municipale. Souvent ces programmes sont mis en œuvre après la victoire de coalitions larges qui incluent des associations, des citoyens, des structures de gauche. Ce ne sont pas les partis verts qui gagnent c'est un ensemble de personnes, un projet, une méthode.

Les mairies où l'écologie gagne et peut s'installer dans la durée sont dirigées par des équipes avec une perspective politique large. Celles-ci sont ancrées dans les réalités et les compromis auxquels les acteurs de terrain font face. Libertés publiques, logement abordable, espaces verts après l'épisode de la pandémie, prise en considération du manque de services sociaux- les crèches par exemple, mise en réseaux des mobilités et facilités en termes d'accès -carte unique de transport, parking en périphérie, réflexion sur les espaces publics, sont autant de déterminants communs. L'enjeu démocratique est évidemment central, il s'agit de ne pas se contenter de consulter les citoyens mais de co-décider avec eux dans une approche contractuelle autour de dossiers concrets, par exemple pour modifier l'aménagement d'un quartier.

Ce qui est intéressant c'est que ces évolutions ont eu lieu hors des pays où les Verts étaient traditionnellement forts comme l'Allemagne, la France, l'Autriche ou la Belgique. Comme ils n'étaient pas en situation de force, les Verts à l'Est par exemple ont dû travailler avec d'autres forces politiques sur un pied d'égalité, ils ont dû coopérer avec des administrations fermées ou ignorantes des thématiques vertes ou progressistes. Cela les a rendus plus souples et plus pragmatiques. Il n'était pas question de rester dans un environnementalisme étroit. C'était cela ou ne pas tenir.

⁷ <https://gef.eu>



Les exemples de capitales européennes citées vont tous dans ce sens. A Riga, le fait de remporter la mairie en 2025 est venu après une période entre 2020 et 2023 où la ville était déjà dirigée par un progressiste Martin Stakis depuis devenu député européen vert. Son approche était plutôt libérale, très axée sur le développement de l'emploi dans la ville et la création de logements abordables ; il était aussi en pointe sur la lutte contre la corruption. Le parti des Progressistes a fait des relations avec les associations, les entrepreneurs locaux, et la discussion participative pour décider ensemble ses marques de fabrique.

A Budapest c'est la résistance à Orban et la défense des libertés qui est le cœur de la légitimité de Gergely Karacsony. A Zagreb, Tomislav Tomasevic revendique l'influence de Murray Bookchin et un municipalisme écologique. Il s'est installé après plusieurs années de lutte contre la corruption qui gangrénait la ville contre laquelle s'était mobilisé le mouvement Zagreb Je Nas– Zagreb est à nous. C'est l'angle du bien-être qui est privilégié -espaces verts, crèches, logement abordable, gestion des déchets. Les questions environnementales ne sont pas prioritaires.

Pour que des équipes municipales écologistes s'installent dans la durée et soient légitimes, il est essentiel de mettre l'accent sur les concepts d'accessibilité au sens large (logement, mobilités, retour des habitants) et de bien-être. Cela renvoie à l'expérience concrète des conditions de vie dans ces villes avec une focalisation sur les leviers du mieux vivre pour classe moyenne. Rendre la ville abordable n'est pas seulement une question financière. C'est lutter contre une trop gentrification trop importante et qui exclue, c'est utiliser le levier fiscal pour les commerces de quartier, c'est penser la ville pour ceux qui y vivent et pas ceux qui y travaillent. Cela peut sembler évident mais trop de politiques strictement environnementales ou climatiques des verts en Belgique, en France ou en Allemagne ont été le clou dans le cercueil des verts au niveau municipal. Un tour et puis s'en vont. La longévité réside dans l'élargissement de la base sociologique mais aussi idéologique des Verts.

L'écologie dans les villes, c'est sans doute substituer à l'affirmation de principe que l'on est écologiste celle de l'appartenance à la ville et la revendication, de la rendre plus belle, plus douce à habiter, plus inclusive. C'est le cas à Zagreb, à Amsterdam, à Riga, à Budapest et on le voit au Sud. "Reclaim the city" pourrait être le nouveau slogan. Finalement, dans le cœur des électeurs, c'est le fait que des forces classiques sociale démocrate, conservatrice ou libérale, laissent leurs villes se faire exploiter au nom de la "croissance", du "tourisme" ou des "opportunités" qui fait mettre les électeurs dans les bras de ces maires écologistes. Des maires qui ne se revendiquent pas explicitement de l'écologie et qui veulent revaloriser la ville pour ses habitants.

Trois questions à Hélène Peskine Directrice générale adjointe du CEREMA

Pensez-vous que mener des politiques écologiques soit devenu un sujet transpartisan à l'échelle des villes ?

Depuis quelques années, avec l'accélération des effets du changement climatique sur les territoires, et singulièrement depuis la pandémie de covid 19, nous constatons que les élus locaux sont tous préoccupés par les questions environnementales. Villes ou campagnes, littoral, montagne, tous les territoires ont fait face à au moins une grosse crise ces dernières années : sécheresses en 2022/2023 avec leur cortège de retrait gonflement des argiles, inondations et crues historiques en 2024/2025, incendies inédits en Gironde et dans l'Aude, mouvements de terrain d'ampleur dans les Alpes et les Pyrénées, cyclones, et partout des épisodes de chaleur extrême. Aucun territoire français, de l'hexagone et d'outre-mer, n'a été épargné. Les élus font face à l'inquiétude de leurs administrés qui concernent la santé, l'alimentation mais aussi la vulnérabilité de leurs biens et leur assurabilité. Ils sont eux-mêmes confrontés à des questions de responsabilité en cas de crise, et ne peuvent plus se projeter sans tenir compte des défis nouveaux. Au-delà du climat, le vieillissement de la population et les enjeux



de solidarité territoriale face à des crises qui commencent à générer des "réfugiés climatiques locaux" viennent renforcer la nécessité d'agir. Enfin la hausse des coûts de gestion et la pénurie de ressources -en eau notamment, vont poser de réelles questions de modèles économiques et de soutenabilité financière auxquelles les stratégies d'adaptation et de résilience peuvent répondre en réduisant le coût des dommages probables. Le nouveau normal climatique est au cœur de l'action territoriale et il ne s'agit plus de stratégies "militantes" de transition écologique mais bien de mesures de responsabilité locale.

Comment qualifieriez-vous cette transition écologique dans les villes : une écologie du quotidien, une écologie de transformation et d'aménagement, une écologie associée à des processus démocratiques ? Les trois ?

La transition écologique dans les villes a changé de cycle. Nous sommes rattrapés par l'accélération des effets des dérèglements environnementaux -climat, biodiversité, ressources, qui se cumulent avec ceux des crises géopolitiques et mettent en exergue la fragilité des grandes villes. Avec 30 jours de canicule par an en 2050 ce sont des chantiers qui s'arrêtent, des écoles qui ferment, des routes qui fondent, des caténaires qui craquent, et l'habitabilité des villes qui devient critique. Cela appelle des transformations physiques de nos espaces publics, avec la réduction des déplacements motorisés ou le rafraîchissement par la végétalisation, mais également des transformations organisationnelles et de gestion, comme par exemple la mise à disposition d'espaces refuges et de solutions mutualisées (climatiser une salle par quartier ou permettre la mobilisation de bureaux en cas de chaleur extrême plutôt que de laisser les climatiseurs individuels se multiplier.

Cela demande aussi de repenser nos modèles économiques en valorisant la sobriété -foncière, en eau, en énergie, avec des systèmes de tarification progressive ou incitative. Ces transformations ne sont pas que technocratiques ou institutionnelles, elles doivent s'accompagner de comportements individuels cohérents et convergents. Elles doivent comprendre des conversations avec des acteurs privés dont l'action contribue aussi à la résilience du territoire (désimperméabiliser les zones industrielles, redonner de l'espace aux berges des cours d'eau, dédensifier des cœurs de ville...).

C'est un véritable projet de société, ancré dans le territoire, son histoire et sa géographie.

Quels enseignements en tirer pour l'échelle nationale ?

On peut apprendre des territoires. Il y a quelques années une loi prônait la différenciation territoriale. Pourtant la création du Secrétariat général à la planification écologique n'a pas su prendre à bras le corps cette question. Comment accepter et surtout piloter une stratégie nationale de transition écologique qui s'appliquerait différemment selon le lieu, la gouvernance, les moyens d'action du territoire. Il faut apprendre à faire confiance aux collectivités dans leur capacité à contribuer efficacement aux objectifs nationaux. Pour cela il faut identifier au sein du territoire français les espaces les plus vulnérables pour mieux les accompagner. La géographie de la précarité sociale recouvre souvent celle de l'exposition aux risques majeurs (mauvaise qualité de l'air, inondations, isolement, fragilités du bâti...). Je pense qu'une politique nationale de transition devrait s'apparenter à une stratégie d'aménagement écologique du territoire (de "ménagement" du territoire selon le terme de Thierry Paquot) qui soutient techniquement et financièrement les territoires prioritaires qui en ont le plus besoin, face à l'ampleur des enjeux auxquels ils sont confrontés. Cette politique de solidarité nationale pourrait s'appuyer sur des moyens financiers issus du développement immobilier et touristique -taxe d'aménagement, pour créer un fonds de péréquation nationale dédié à la résilience du territoire France. C'est aussi une question de sécurité et de souveraineté.



Conflictualité des mobilités urbaines : quelles solutions ?

Carlos Fernandez, chargé de mission à La Fabrique Écologique

Résumé

L'enjeu de la mobilité va au-delà du simple déplacement spatial. Le secteur de la mobilité constitue un levier indispensable pour penser les villes de demain, sur le plan environnemental et socio-politique. Les exemples cités montrent qu'il y a une pluralité de manières de l'aborder. Ils illustrent aussi qu'il existe une synergie entre la sphère sociale et environnementale, comme dans le cas des îlots à Barcelone, où la cohésion sociale va de pair avec les espaces verts. A Lyon, l'enjeu de la sécurité routière est intimement lié à la mobilité active⁸ et donc à la santé de la population, comme l'établit aussi l'étude du Cerema sur la marchabilité. Il est nécessaire de décaler le regard d'analyses fondées sur les enjeux strictement techniques pour aborder la modification des modes de vie.

L'angle de La Fabrique Écologique

Les enjeux de mobilité prennent naturellement leur place dans l'approche pragmatique et inclusive de La Fabrique Écologique qui y a consacré de nombreux travaux⁹. La mobilité ne peut être analysée sans évoquer son impact sur le vivant et l'érosion de la biodiversité, comme le montre le débat autour de la A69 ; sur la justice sociale, comme les gilets jaunes l'ont montré en 2018 ; ou encore sans parler de démocratie, précisément parce qu'elle touche à la vie quotidienne de l'ensemble de la population.

En 2024, 34 % des émissions territoriales des gaz à effet de serre (GES) en France provenaient du secteur des transports, dont la moitié (66,5 Mt éqCO₂ – soit 17 % des émissions totales) sont dues à la voiture¹⁰. Pour se rendre au travail, les personnes se déplacent majoritairement en voiture ou en deux-roues motorisés (71 % en 2022) contre 15 % des personnes qui utilisent les transports en commun¹¹. Enfin, les mobilités douces restent marginales (6 % à pied, 3,5 % à vélo). Le baromètre des mobilités du quotidien signale que 45 % des Françaises et Français n'ont pas le choix de leur mode de transport. Il montre aussi qu'en raison de problèmes liés à mobilité, 38 % des répondants ont renoncé régulièrement à un déplacement et rencontrent de difficultés régulièrement à se déplacer ; 46 % ont modifié leur mode de déplacement à cause du changement climatique et, 40 % ont été obligés d'annuler un rendez-vous à cause de leur précarité mobilité¹².

⁸ Connu aussi comme « *mobilité douce* », cette mobilité utilise principalement l'activité physique humaine comme source d'énergie.

⁹ Comme : le décryptage « Quelles bonnes pratiques des régions en matière de mobilité » rédigé en partenariat avec le Forum Vie Mobiles (FVM) ; l'étude n°3 « Le véhicule autonome : quel rôle dans la transition écologique des mobilités ? » ; la note n°20 « Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable » ; pour ne citer que quelques travaux.

¹⁰ Selon le rapport annuel 2025 du Haut Conseil pour le Climat.

¹¹ Insee, recensement de la population (RP) 2022, exploitation complémentaire.

¹² Données tirées du site de Wimoov : <https://barometremobilités-quotidien.org> ; Notre Affaire à Tous indique qu'une personne est en « *précarité mobilité* » quand « *elle a des difficultés à se déplacer pour subvenir à ses besoins essentiels et/ou que les déplacements grèvent une bonne partie de son budget* ».



L'enjeu de mobilité ne se limite pas au déplacement urbain et ne peut être réduit à la mobilité spatiale¹³. Le secteur des transports constitue un levier important pour aborder les enjeux environnementaux mais aussi sociaux et politiques.

Aujourd'hui, de nombreuses propositions existent pour faire face à l'enjeu climatique¹⁴ dans le secteur des mobilités, telles que l'usage de transports en commun, le covoiturage, l'utilisation du vélo... mais cela ne va pas de soi. Pour susciter un tel changement d'*habitus*, il est essentiel de coordonner et réorganiser la structure urbaine de nos villes et de notre imaginaire, sans laisser de côté une certaine conflictualité des mobilités urbaines.

Selon l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), « depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes...) parmi les personnes tuées ou blessées gravement s'est renforcée » (cf. Figure 1).

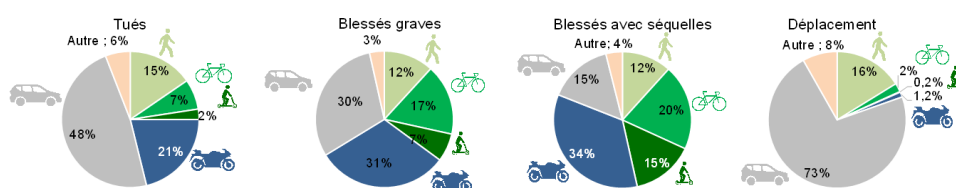


Figure 1 : Données relatives aux accidents enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine, et estimations d'après la modélisation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône). Source : [Bilan 2025 de la sécurité routière](#)

Les données du Cerema¹⁵ indiquent que le nombre de personnes tuées en agglomération a augmenté de 22 % entre 2020 et 2024¹⁶.

L'analyse des données met en avant un enjeu crucial : la conflictualité des mobilités. Celle-ci s'exprime d'abord par une conflictualité de *coexistence*, qui naît de la cohabitation physique de différents modes de transport sur une même infrastructure (comme le partage d'une voie entre bus, vélos et taxis). Elle se double d'une conflictualité de *complémentarité*, située au niveau des interfaces de transfert, particulièrement dans les zones périurbaines. Ce second aspect se manifeste dans les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais (P+R), conçus pour encourager le report modal en offrant une aire de stationnement pour les automobilistes. Une amélioration de cette *complémentarité* permettrait de réduire la nécessité d'une *coexistence* contrainte, apaisant ainsi la conflictualité globale des mobilités urbaines. Par ailleurs, placer au cœur de cette réflexion les usagers en situation de précarité mobilité (situés majoritairement à la périphérie des villes) offre une vision plus inclusive et sociale des tensions liées aux déplacements urbains et périurbains.

En effet si nous voulons diminuer les impacts socio-environnementaux du secteur de la mobilité, il est nécessaire de promouvoir les alternatives à la voiture, particulièrement dans les milieux urbains où les déplacements sont généralement plus courts et l'espace est plus limité. Mais quelles sont les conséquences d'une diversité croissante des moyens de transport dans les milieux urbains ? Il s'agit d'un enjeu crucial pour les élections municipales de mars 2026.

En novembre 2025, Keolis¹⁷ a publié un article intitulé « Mobilités et Municipales : un territoire unifié au sein de l'archipel français »¹⁸ présentant une enquête en partenariat avec l'IFOP. Cette enquête vise

¹³ Capacité ou propriété attribuée aux personnes ou aux objets à se déplacer dans un espace.

¹⁴ Intrinsèquement lié aux enjeux socio-politiques.

¹⁵ Le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) est le référent public en aménagement et adaptation du territoire face au défi climatique.

¹⁶ Pourcentage calculé depuis les données disponibles ici : <https://dataviz.cerema.fr/securite-routiere-series/> ; Le nombre de personnes tuées en 2020 s'élève à 843 tandis qu'en 2024 le nombre est de 1 030.

¹⁷ Une entreprise franco-québécoise du secteur des transports détenue à 70 % par la SNCF.

¹⁸ <https://www.keolis.com/newsroom/actualites/mobilities-et-municipales-un-territoire-unifie-au-sein-de-l-archipel-francais/>



à trouver les « *priorités des Français [et Françaises] en matière de transport du quotidien, du cœur des métropoles jusqu'aux territoires périurbains et ruraux* ».

Voici quelques résultats pertinents :

- a) Concernant la mandature en cours : 56 % de la population française veut continuer à limiter la place de la voiture en ville ; 60 % jugent positivement les transformations du centre-ville faites lors du dernier mandat municipal ; enfin, l'adaptation du centre-ville est considérée « *bien adaptée* » par la plupart des habitant.es. La question qui a été posée aux interrogés était : les transformations récentes du centre-ville de l'agglomération la plus proche de chez vous (zones piétonnes, pistes cyclables, circulation restreinte...) vous semblent-elles bienvenue et utiles / intéressantes mais mal mises en œuvre / trop brutales ou mal adaptées / injustes ou excluantes ?
- b) Concernant la prochaine mandature : 41 % de la population priorise le développement des transports en commun et 36 % des répondants veulent poursuivre les politiques actuelles.

Enfin Keolis révèle que « *plus de 7 Français sur 10 perçoivent une hausse des conflits de mobilité ces dernières années et ce sentiment est perçu sur l'ensemble du territoire* » et 39 % se sentent en insécurité lors de déplacements.

Les exemples qui suivent montrent comment lutter contre ce sentiment de conflictualité, tout en améliorant la cohésion sociale et les conditions environnementales des grandes villes. Ces exemples montrent qu'il importe de penser ces politiques de mobilité à l'échelle de l'agglomération / du bassin d'emploi, au risque sinon d'entraîner un report du trafic routier en dehors du centre-ville sans véritablement le réduire.

Regards croisés sur quelques villes de France

Le réseau de bus Tanlib dans la Communauté d'Agglomération du Niortais

Pour le Cerema, une solution peut être la hiérarchisation des réseaux du transport collectif (TC). Cela nécessite une « *bonne connaissance du fonctionnement urbain [c'est-à-dire, d'identifier les] lieux de résidence et [les] pôles d'attraction urbains* ». La hiérarchisation d'un réseau des transports communs doit se développer autour de trois catégories de lignes : les lignes principales appelées « *à haut niveau de service* » assurées principalement par du métro ou du tramway (*Fréquence, régularité et fiabilité*) ; les lignes dites « *complémentaires* » constituées par les bus réguliers ; et enfin, par les lignes « *spécifiques* » ou « *de proximité* » assurée par du transport à la demande (e.g. les taxis). Hiérarchiser un réseau de transports permet de rendre clair l'organisation des réseaux des transports. De ce fait, elle constitue une opportunité pour favoriser le développement de la complémentarité des mobilités urbaines, voire interurbaines.

En substance, hiérarchiser un réseau consiste à identifier les enjeux d'efficacité de mobilité urbaines aussi bien qu'à y répondre, rendre plus claires les différentes catégories de services proposées par les métropoles et stimuler la complémentarité intermodale.

L'exemple de Transdev Niort Agglomération, la filiale du groupe Transdev (délégataire du service de TC) est un exemple non seulement de la hiérarchisation du réseau associée à la gratuité totale des transports en commun. Selon l'agence, depuis l'établissement du nouveau réseau en 2017) le nombre d'usagers est passé de 4,5 millions à 6,7 millions en 2023, soit une hausse d'environ 50 %. Elle peut, bien sûr, être engendrée par la gratuité mais aussi parce que leur réseau actuel est bien hiérarchisé et différencié de l'ancien.



Quid de la gratuité ?¹⁹

Le débat autour de la gratuité totale des transports en commun réapparaît toujours quand les élections municipales s'approchent. Après Aubagne (en 2009), Dunkerque (en 2018) et Montpellier (en 2023), le réseau TADAO annonce la gratuité totale de ses services pour l'ancien pays d'Artois concernant ainsi près de 650 000 habitants.

Dans tous ces exemples, les arguments utilisés divergent. La liberté et accessibilité sociale concernent le cas d'Aubagne, la redynamisation urbaine pour Dunkerque, la gouvernance territoriale et la hausse de pouvoir d'achat des habitants pour Montpellier. Cela montre que la gratuité des transports en commun n'est pas qu'un enjeu de mobilité mais également un enjeu social et économique. Quant aux résultats, ceux-ci convergent, ces exemples pointent que *« la gratuité renforce la fréquentation des transports en commun, mais davantage au détriment des modes actifs (marche et vélo) que de la voiture »*, entraînant ainsi des effets indésirables (e.g. hausse des émissions de GES à cause de la hausse de fréquentation, suivi souvent par une détérioration de la qualité des transports en commun).

Ce débat contemporain fait écho à la gratuité des autoroutes au XVIII^e siècle. À l'époque, *« la gratuité de la route va [...] à l'encontre des positions de la communauté scientifique. La plupart des économistes sont favorables à une tarification de la route »*.

La « ville 30 » et l'exemple de Lyon

Enfin, le Cerema a créé le concept de « ville 30 » qui assemble les *« mesures touchant les limitations de vitesses maximales autorisées, mais également la redistribution de l'espace public, des changements de plan de circulation [et] des révisions du stationnement »*²⁰. Une ville dite « 30 » est considérée ainsi si *« plus de 70 % de [sa] voirie a une vitesse maximale autorisée de 30 km/h ou moins [même si] quelques axes structurants restent à 50 km/h, voire plus exceptionnellement à 70 km/h »*. À cela nous pouvons ajouter d'autres mesures telles que la requalification des axes destinés au trafic motorisé et le développement des modes actifs²¹. Depuis 2019, 35 préfectures françaises ont adopté le label de « ville 30 » et plus de 10 % de la population française y est concernée.

La capitale des Gaules est devenue une ville 30 en mars 2022. En 2025, 84 % des rues lyonnaises étaient limitées à 30 km/h, ce qui a entraîné beaucoup des bénéfices pour la ville. La fréquence d'accidents a baissé de 19 % ; le nombre de tués de 54 % et le nombre de blessés de 32 %²². En 2024, le nombre de vélos et trottinettes a plus que doublé, ce qui a contribué à la baisse de 22 % du trafic dans le centre-ville de Lyon. Sur le plan environnemental, les émissions de dioxyde d'azote (généré par le trafic routier) ont diminué de 27 %²³. Le label ville 30 agit aussi comme un *« catalyseur d'aménagement urbains »*, car plusieurs grands axes lyonnais ont été reconfigurés (comme la route de Genas, l'avenue Tony Garnier et la rue de la République à Saint-Fons – Vénissieux). Ces chantiers, confiés à des entreprises du BTP, de la voirie et de l'urbanisme durable, intègrent des voies cyclables plus sécurisées, des traversées piétonnes élargies, des ralentisseurs végétalisés et des requalifications paysagères. Pour les acteurs économiques du secteur (entreprises de travaux publics, cabinets d'urbanisme, bureaux d'études environnementales), ils représentent un marché en pleine expansion, marqué par une augmentation des appels d'offres, de plus en plus exigeants sur le plan environnemental. Trois ans après sa mise en œuvre, le dispositif « Ville 30 » semble avoir atteint ses objectifs en matière de sécurité

¹⁹ Félicien Boiron, « Sait-on mesurer les effets de la gratuité des transports en commun ? », *Métropolitiques*, 29 janvier 2026. DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2142>

²⁰ <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/606640/ville-30>

²¹ C'est-à-dire la marche à pied et les vélos.

²² https://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/01/presentation_ville_30_lyon.pdf

²³ <https://www.grandlyon.com/actualite/mobilites-dans-la-metropole-de-lyon-quel-bilan-en-2024>



et d'aménagement d'espace public. Il ouvre la voie à un urbanisme plus apaisé, plus inclusif, mais aussi plus exigeant pour les collectivités, les entreprises et les usagers. Si son déploiement peut sembler contraignant à court terme pour certains professionnels, il pourrait bien devenir un pilier de la ville durable en Auvergne-Rhône-Alpes, inspirant d'autres métropoles françaises.²⁴

Ailleurs en Europe...

La « marchabilité » et les « superblocs » de Barcelone

Une autre solution très répandue pour diminuer l'impact de la conflictualité des transports en ville est la « marchabilité », ou la capacité d'une ville à encourager la marche. En 2019, la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA) a publié une étude qui vise à améliorer la santé des franciliens *via* la marchabilité. Ce regard croise « mobilité et santé » en considérant la marche, une activité physique, comme un moyen de transport, un élément souvent négligé dans les politiques de mobilité, comme l'indique la Fabrique de la Mobilité²⁵. Mais, comment stimuler la marchabilité dans les villes qui sont modelées par l'usage de la voiture et d'autres transports motorisés ?

Les « superblocs » à Barcelone sont un exemple emblématique. Les rues réservées au trafic sont fermées pour former des « superblocs » et la vitesse est limitée à 50 km/h sur les rues qui bordent cette zone ou « îlot » (cf. Figure 2). Ces nouvelles zones peuvent être utilisées pour d'autres fonctions comme la constitution des espaces verts ou du commerce ambulant, incitant ainsi une cohésion sociale et une mixité urbaine. Ce modèle permet également de lutter contre les îlots de chaleur urbains.

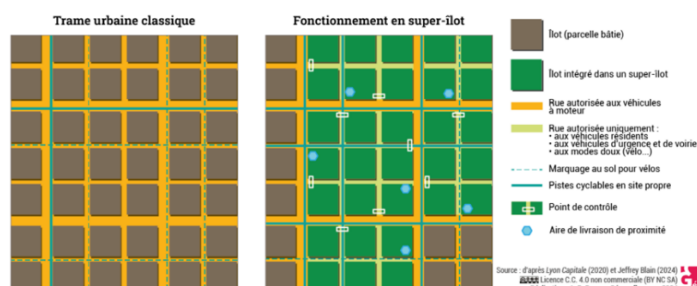


Figure 2 : Image issue de l'article : « Le modèle des super-îlots à Barcelone : un exemple de régénération d'une ville » de Jeffrey Blain (février 2024) disponible sur le site de Géoconfluences.

La mise en place d'un tel projet permet d'améliorer la dimension sociale (en revitalisant les centres-villes et les petits commerces) et d'augmenter la marchabilité des villes, en diminuant l'utilisation des véhicules motorisés, et la pollution environnementale et sonore.

Un exemple proche de cette initiative est le programme « Action cœur de ville » (2018) piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT). Celui-ci, vise à développer et encourager les mobilités décarbonées et douces, et à améliorer la vie quotidienne des habitants et dynamiser les territoires. Les résultats de 2025 montrent l'importance du projet : 77 % des habitants jugent ce programme utile ou très utile ; 71 % des habitants se disent attachés à leur centre-ville (+11% depuis 2020) ; et, 20 % déclarent fréquenter plus souvent le centre-ville²⁶. Même cette initiative de l'ANCT est

²⁴ <https://www.lyon-entreprises.com/actualites/article/lyon-et-sa-ville-30-trois-ans-apres-quels-effets-sur-la-securite-leconomie-et-lespace-public>

²⁵ La Fabrique des Mobilités est un *think tank* qui cherche « construire des solutions concrètes répondant aux enjeux de la transition écologique et sociale ». https://lafabriquedesmobilites.fr/blog/marchabilite_indicateurs

²⁶ <https://media.anct.gouv.fr/ressources/2026-01/atlas-national-action-coeur-de-ville-t2-2025.pdf>



axée sur les villes moyennes et que l'approche de la marchabilité demande plus d'aménagement urbain, cette expérience peut offrir une aperçue des résultats similaires.

En France, le collectif « *Place aux piétons* » a cordonné le baromètre des villes et villages *marchables* en 2023. Avec plus de 70 000 participants sur plus de 4 600 communes, le collectif conclue que la « *grande ville* » la plus *marchable* est Rennes. Malgré la sévérité des résultats (70 % dénoncent une absence d'aménagements de signalétique pour les piétons), Rennes reste une des « *préférées* » avec une note de 10,6/20. La capitale de la Bretagne se démarque grâce à la sécurité ressentie par les piétons, notamment du fait de « *l'entretien des trottoirs* » et de « *rues commerçantes de plus en plus piétonnes* »²⁷. Mais aussi, grâce aux politiques axées sur les modes de déplacement actifs et sur la végétalisation des espaces publics²⁸. Par ailleurs, le plan de déplacement urbain (PDU) de Rennes (2019-2030) a pour objectif que 35 % des déplacements dans l'agglomération se fassent à pied. À cela s'ajoute aussi sa politique cyclable qui vise à desservir 80 % de la population, soit à peu près de 370 000 habitants.

Témoignage

Témoignage de Marguerite Grandjean (Co-directrice de la Fabrique des Mobilités)

La Fabrique Ecologique travaille sur les enjeux de mobilité urbaine à l'approche des municipales, avec un focus particulier sur la conflictualité liée à la diversification des modes de transport. Depuis la pandémie en 2020, on observe une hausse de 22 % des accidents en agglomération, notamment parmi les « *personnes non-carrossées* » (piétons, cyclistes...). Comment analyser cette tension croissante entre les différents usagers de l'espace public ?

Marguerite Grandjean (M.G) : Il s'agit avant tout d'une question de perception plus que de réalité tangible. Les chiffres ne montrent pas une explosion des accidents graves entre piétons, vélos ou trottinettes. Deux facteurs principaux expliquent cette tension.

D'abord, il y a eu une augmentation significative du cyclisme depuis le Covid, ce qui accroît mécaniquement les interactions entre les usagers. Ensuite, et c'est un point crucial, on assiste à un agrandissement constant des véhicules, notamment les SUV et les voitures luxueuses. Ce phénomène est lié au business model des constructeurs automobiles, qui, face à la crise, misent sur des véhicules plus grands et plus chers. Contrairement à une idée reçue, ce ne sont pas les voitures électriques qui sont en cause, mais bien les véhicules thermiques, qui grossissent également. Le profil type de l'acheteur de voiture neuve aujourd'hui reste un homme blanc d'une cinquantaine d'années, plutôt aisé, et qui n'opte pas forcément pour l'électrique.

Vous parlez également d'hypermobilité et de sobriété dans vos travaux à la Fabrique des Mobilités. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets qui montrent que ces concepts peuvent fonctionner, en particulier en France ?

M.G : En effet, c'est un sujet qui nous intéresse beaucoup. C'est assez difficile à aborder parce que c'est moins un sujet de mobilité qu'un sujet d'aménagement du territoire. Elle passe avant tout par un réaménagement profond du territoire. La sobriété désigne une réduction du volume des déplacements, mais surtout de la distance parcourue lors de ces déplacements, qui s'est considérablement allongée avec l'essor de la voiture qui permet d'aller plus loin, plus vite. Par exemple,

²⁷ <https://www.ouest-france.fr/bretagne/rennes-35000/rennes-classee-grande-ville-la-plus-marchable-de-france-quest-ce-que-cela-signifie-ee37e132-5080-11ee-b36d-45d636c458bf>

²⁸ Depuis 2020, Rennes a réalisé 11 300 plantations sur toute la ville, avec l'objectif d'atteindre 30 000 arbres d'ici à 2030 : <https://ici.rennes.fr/actualites/2025-07-21-rennes-renforce-la-vegetalisation-de-son-centre-ville/>



des initiatives comme *Villages Vivants*²⁹, une coopérative qui œuvre à la revitalisation des centres-bourgs, montrent qu'il est possible de réduire les distances et de favoriser la proximité. Une autre piste intéressante est celle développée par la start-up *1 km à pied*, qui met à disposition un logiciel aux entreprises pour optimiser les trajets domicile-travail de leurs salariés, réduisant ainsi l'usage de la voiture individuelle. Enfin, des réflexions émergent autour du droit à la proximité, comme celles portées par le *Forum Vies Mobiles*, même si leur mise en œuvre politique reste encore limitée. Le principal frein reste le manque de financement pour ces projets, car les revenus des acteurs de la mobilité reposent par définition sur les déplacements, donc la proximité n'est pas dans leur intérêt direct.

Qui sont les principaux opposants aux politiques de mobilité sobre, et comment peut-on lever ces blocages ?

M.G : Les blocages viennent de plusieurs fronts. Il y a d'abord un manque de vision politique à moyen et long terme, avec une communication souvent axée sur les contraintes plutôt que sur les bénéfices, comme dans le cas des ZFE, dont la communication était souvent axée sur la réduction de la pollution plutôt que sur l'amélioration de la qualité de l'air. Ensuite, certains médias et lobbies, notamment ceux proches de l'extrême droite ou défendant des intérêts privés, amplifient les discours anti-ZFE et pro-voiture, attisant ainsi les résistances. Enfin, il y a une question de précarité : les Zones à Faibles Émissions sont parfois perçues comme élitistes, car les ménages modestes n'ont pas toujours les moyens de s'équiper en véhicules propres. Pour lever ces blocages, il faut des politiques fines, adaptées à chaque territoire, ce qu'on appelle des politiques « en dentelle ». Malheureusement, les financements actuels et l'état d'esprit général vont plutôt dans le sens de solutions globales et peu différenciées, ce qui est peu adapté aux enjeux de la transition écologique.

Vous avez récemment travaillé sur la notion d'indice de marchabilité. Comment peut-on mesurer cet indice et, surtout, comment l'améliorer dans les grandes villes françaises ?

M.G : La marche est, et reste, le premier mode de déplacement, même si elle est souvent sous-estimée. Pourtant, elle est très peu mesurée et peu financée par rapport à d'autres modes comme le vélo. On sait aussi que la marche a de nombreux co-bénéfices, notamment l'aménagement de l'espace public qui permet aux enfants de réinvestir l'espace dehors, alors qu'ils en sont exclus aujourd'hui. Au niveau national, il s'agit de mettre en place un tableau de bord pour identifier les territoires où la marche se développe, les infrastructures qu'il faudrait développer, les objectifs des politiques publiques... L'indice de marchabilité est calqué sur l'indice de cyclabilité réalisé par le Réseau Vélo et Marche. Il mesure le nombre de voies piétonnes (trottoirs, zones piétonnisées, zones de rencontre, voies vertes...) et le compare au nombre de voies totales sur chaque territoire (chaussées routières, pistes cyclables, voies de bus...). C'est un indicateur pour un suivi national des territoires français, qui pourrait figurer par exemple sur le Tableau de bord des mobilités durables créé par le ministère des Transports. L'idée est d'évaluer quelle proportion des voies est dédiée à la marche. Mais il n'existe pas de recensement des trottoirs dans chaque commune. Nous proposons donc une manière de l'évaluer approximativement. Outre l'indice de marchabilité, nous proposons également 5 autres indicateurs pour mesurer la "marchabilité" des territoires français, c'est-à-dire évaluer si l'environnement (infrastructures et équipements piétons) incite ou non à marcher,

Au niveau local, chaque territoire est différent, avec des problématiques spécifiques, qui appellent chacune des mesures différentes. Il serait judicieux de mettre en commun les indicateurs utilisés par les collectivités pour mesurer la marchabilité sur leur territoire, mais il s'avère que très peu de

²⁹ Villages Vivants est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) qui rassemble des citoyens, entreprises et collectivités qui s'engagent avec leur épargne pour acheter, rénover et louer des locaux à des entreprises de l'économie sociale et solidaire dans les territoires ruraux. <https://villagesvivants.com/la-cooperative/nos-valeurs/>



collectivités évaluent réellement la marchabilité avant d'engager des travaux. Nous avons cependant repéré deux méthodes qui nous paraissent intéressantes à connaître.

Plusieurs villes françaises, comme Dunkerque ou Montpellier, ont instauré la gratuité des transports en commun. Est-ce une solution viable à long terme, ou s'agit-il davantage d'un argument populaire ?

M.G : Sans être spécialiste du sujet, j'aurais tendance à dire que tout dépend de la manière dont cette gratuité est mise en œuvre. Elle peut être une réussite si la collectivité anticipe les conséquences, par exemple en trouvant des sources de financement alternatives, comme une taxe sur les véhicules de fonction, ou en augmentant la capacité des réseaux pour absorber la demande accrue. À l'inverse, si la gratuité est instaurée sans préparation, elle peut creuser les déficits et saturer les infrastructures. Une première étape avant la gratuité, qui est assez consensuelle dans le milieu des transports, c'est de faire des politiques tarifaires adaptées à différents types d'usagers, notamment des tarifs réduits pour les plus précaires.

Quels sont, selon vous, les enjeux majeurs pour le secteur de la mobilité dans les années à venir ?

M.G : Nous travaillons sur trois axes principaux. D'abord, la mutualisation et les communs, c'est-à-dire le partage des connaissances et des ressources pour éviter de réinventer la roue à chaque projet. Ensuite, l'open source dans le domaine numérique, qui permet de créer des outils réutilisables et adaptables. Enfin, nous nous intéressons de près aux Véhicules Légers Intermédiaires, ou Véli³⁰. Le cœur du sujet dans la mobilité aujourd'hui, c'est comment réduire la place de la voiture, et ces véhicules, qui pèsent moins de 800 kg et sont soit à assistance électrique (*véhicules actifs*), soit à moteur électrique (*véhicules passifs*), et représentent une alternative crédible pour réduire la taille moyenne des voitures en circulation. L'objectif n'est pas de supprimer complètement la voiture, parce qu'on aura toujours besoin de voitures, mais de l'adapter aux usages réels : un gros véhicule peut être utile pour un déménagement, mais un petit véhicule suffira pour les trajets quotidiens. On retrouve l'idée de "politique en dentelle", il s'agit de mieux affiner les véhicules en fonction des différents usages.

Pour conclure, comment voyez-vous l'avenir de la mobilité urbaine en France ? Quels sont les défis les plus urgents à relever ?

M.G : L'avenir de la mobilité urbaine passe par une réduction progressive de la place de la voiture individuelle, et un aménagement de l'espace public vers plus de convivialité, de proximité et de développement économique. Cela implique de repenser les modes de vie, les aménagements, et les priorités politiques. Les défis sont nombreux : financer des infrastructures adaptées, convaincre les citoyens et les élus, et surtout, réussir à concilier transition écologique et justice sociale. Sans une approche globale et inclusive, les tensions risquent de persister, voire de s'aggraver.

³⁰ La Fabrique Ecologique a déjà travaillé sur ce sujet, notamment en publiant sa note « Pour une mobilité sobre: la révolution des véhicules légers » disponible en ligne : <https://www.lafabriqueecologique.fr/pour-une-mobilite-sobre-la-revolution-des-vehicules-legers/>



L'alimentation dans les politiques des villes

Mathilde Boitias, Directrice de La Fabrique Écologique

Résumé

Les villes et municipalités ont une marge d'action dans l'agriculture et l'alimentation de leur territoire, pour répondre à plusieurs enjeux : la sécurité alimentaire en quantité et en qualité, la lutte contre les inégalités et la précarité alimentaire. Si la gouvernance de l'agriculture est en grande partie aux mains des organisations professionnelles agricoles, les collectivités territoriales, notamment communes et métropoles, ont un rôle important à jouer. Elles disposent de leviers, comme la commande publique pour la restauration collective, en particulier des cantines scolaires. Elles sont souvent impliquées dans des projets multi-acteurs via les projets alimentaires territoriaux (PAT), pouvant agir à différents niveaux du système alimentaire, de la production à la distribution et sensibilisation à une meilleure alimentation. La Fabrique Écologique présente plusieurs initiatives prometteuses sur ces questions qui touchent à la santé et aux inégalités.

L'angle de La Fabrique Écologique

L'alimentation concerne l'ensemble de la société, des agriculteurs qui la produisent à l'ensemble des citoyens qui s'en nourrissent. Aussi doit-elle être réfléchi via la concertation des acteurs ; agriculteurs, chercheurs, entreprises, institutions publiques, collectivités, milieu associatif, citoyens. La société civile, en dehors du secteur agricole et de ses organisations, se positionne de plus en plus, comme l'a montré la pétition contre la loi Duplomb. Plus de démocratie et de participation citoyenne sont une priorité.

La production agricole-alimentaire a une responsabilité forte sur le dérèglement climatique, mais surtout sur la biodiversité et la santé environnementale et humaine ; or traiter à minimum à parité les enjeux du vivant et de la biodiversité par rapport aux enjeux climatique est une des orientations récentes essentielles de La Fabrique Écologique.

L'échelon des collectivités territoriales est essentiel, d'autant plus qu'aujourd'hui la nécessité de « relocalisation » de l'agriculture et de création de filières locales vertueuses est une piste prometteuse et nécessaire pour offrir une alimentation de qualité pour tous. De nombreux projets existent, il est essentiel de les encourager, de les aider à essaimer, d'aller plus loin, d'y mettre des moyens.

Enfin, l'existence d'une précarité inacceptable dans notre pays, touchant des citoyens (étudiants, familles monoparentales, personnes âgées...), et des agriculteurs qui ne vivent pas de leur travail, doit être traitée dans une perspective de justice sociale. L'alimentation de qualité ne peut être réservée qu'à une partie aisée de la population.

La Fabrique Écologique souhaite porter ce sujet crucial, qui doit nous réunir pour une transition courageuse dans l'intérêt général : écologie et agriculture sont fondamentalement liées pour la préservation des écosystèmes et de notre santé, et non opposées comme certains le font croire. Pour une écologie concrète qui débouche sur des actions viables et bénéfiques, il nous tient à cœur de faire connaître les expériences locales et territoriales, qu'elles puissent inspirer d'autres à s'engager dans cette voix et l'État à les soutenir.



L'agriculture est responsable de 20 % des émissions de GES en France³¹, et peine à faire sa transition. L'agriculture intensive spécialisée est responsable d'une dégradation de la biodiversité et des écosystèmes, et de nombreuses pollutions (pesticides, etc) qui impactent directement l'eau, les aliments produits et notre santé. Il existe des alternatives agroécologiques, mais l'agriculture bio atteint seulement 10 % des surfaces en France (moyenne européenne).

La spécialisation agricole, et la concentration du système agro-alimentaire jusqu'à la grande distribution, fait que la majorité de la population consomme des aliments qui ne sont ni produits localement ni « de saison ». Les villes ont une autonomie alimentaire faible, de quelques jours à peine, et leurs territoires pourvoient pour une part très limitée à l'alimentation de leurs habitants.

La gouvernance du secteur agricole et alimentaire est essentiellement aux mains des organisations professionnelles agricoles (OPA). Mais les collectivités locales, villes, métropoles, communautés de communes, se sont investies sur les questions alimentaires.

Sur le plan de l'alimentation, la ville doit répondre à plusieurs enjeux. D'abord la sécurité alimentaire, c'est-à-dire le fait d'avoir suffisamment de nourriture disponible en quantité et en qualité. Ensuite la réduction des inégalités, avec différents publics pouvant être en situation de précarité alimentaire.

Pour répondre à ces enjeux, divers leviers sont possibles.

Les Projets alimentaires territoriaux (PAT)

Les PAT, prévus dans la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt de 2014, s'appuient sur un diagnostic local des ressources et besoins alimentaires, et des contraintes socio-économiques et environnementales du territoire. Le PAT permet de définir un cadre stratégique et opérationnel et de rapprocher les acteurs de l'alimentation (producteurs, transformateurs, distributeurs, consommateurs, collectivités territoriales et acteurs de la société civile). Élaborés de manière collective, les PAT sont généralement portés par une collectivité territoriale.

Au 1er juillet 2025, 450 PAT sont reconnus par le ministère en charge de l'agriculture et de l'alimentation, dont 241 opérationnels. « La forte augmentation du nombre de PAT, passés de 41 à 458 en 5 ans, traduit un fort engouement autour de ces projets, notamment de la part des collectivités et des associations de terrain³². » Mais alors que les PAT labellisés ont été multipliés par 4 depuis 2021, leurs financements ont été divisés par 8. La raison avancée par l'État est que si le ministère aide à l'émergence des PAT, c'est aux collectivités d'assumer ensuite leur fonctionnement. Le gouvernement a annoncé une baisse générale de 4,6 milliards d'euros des dotations aux collectivités, qui aura des répercussions sur les politiques incitatives comme les PAT, et les acteurs associatifs qui les font vivre³². Or cet outil de transformation du système alimentaire local mérite d'être soutenu.

La restauration collective : le levier de la commande publique

Les communes sont chargées de la restauration des crèches, des écoles maternelles et élémentaires, du personnel municipal et portage de repas à domicile³³, et peuvent ainsi agir pour garantir un accès équitable à une alimentation saine et durable, notamment aux enfants dans les écoles. La loi EgAlim (2018) prévoit que la restauration collective propose au minimum 50 % de produits « durables et de qualité » (correspondant à des labels), dont 20 % de bio depuis le 1er janvier 2022. En France, la restauration collective représente près de 8 millions de repas servis quotidiennement, tous secteurs confondus (cantines scolaires et d'entreprise, hôpitaux, maisons de retraite et autres établissements de soins)³⁴.

³¹ ADEME, janvier 2026

³² 18 décembre 2025 : <https://www.civam.org/lettre-ouverte-pour-un-financement-des-pat-a-la-hauteur-de-leurs-ambitions/>

³³ Via les CCAS, centres communaux d'action sociale

³⁴ <https://www.banquedesterritoires.fr/blog-des-territoires/restauration-collective-alimentation-durable>



Mais la restauration collective peine à intégrer les produits issus de l'agriculture biologique dans ses assiettes. Si l'association *Agir pour l'environnement* montre que 72 % des villes-préfectures atteignent ou dépassent le seuil de 20 % de bio dans les repas des cantines scolaires fixé par la loi EGALim³⁵, ce taux tombe à 37 % lorsque l'on prend un échantillon de communes plus représentatif des communes françaises³⁶. Pourtant, le prix des repas n'est pas corrélé au taux de produits biologiques : certaines communes, comme Lille et Saint-Brieuc, avec des taux de bio supérieurs à 50 %, maintiennent des tarifs de repas en dessous de la moyenne³⁵. Plus encore, lorsque l'on prend en compte l'objectif complémentaire de 50 % de produits durables et de qualité prévu par la loi EGALim, seules 18 % des communes respecteraient pleinement les exigences légales³⁶.

D'autres enjeux majeurs, encadrés par la loi AGECE (2020) et la loi Climat et Résilience (2021), sont la réduction du gaspillage alimentaire et la diminution de l'usage du plastique. Les villes peuvent agir aussi sur la diminution de la consommation de viande dans la restauration collective. A Nantes par exemple, les cuisiniers de la cuisine centrale et agents des restaurants scolaires ont bénéficié d'une formation pour diversifier les contenus des assiettes en proposant plus de protéines végétales.

Des initiatives variées pour approvisionner les cantines en bio et local

De nombreuses villes et communes montent différents dispositifs pour l'approvisionnement de la restauration collective avec des produits locaux, en circuits courts et/ou bio.

Certaines communes, le plus souvent rurales ou en périphérie des villes, qui arrivent à récupérer du foncier, montent une **“régie” ou ferme municipale**, gérée par la ville pour fournir des fruits et légumes aux cantines scolaires, voire installent des agriculteurs en bio sur des terres municipales pour vendre leurs produits à la commune. La ferme municipale peut être plus éloignée (cas d'une ville de banlieue parisienne qui a une ferme-régie à 150 km). Certaines villes ou métropoles, en lien avec d'autres acteurs du territoire, parviennent à créer des filières agricoles avec des agriculteurs installés, apportant une diversification intéressante aux agriculteurs, et permettant d'alimenter les cantines.

D'autres communes développent des **circuits courts** afin d'alimenter leur cuisine centrale municipale en achetant à des producteurs ou artisans locaux (agriculteurs, maraîchers, bouchers, boulangers...). Elles mettent parfois en place une subvention pour absorber le léger surcoût et garantir des tarifs accessibles adaptés selon les ressources. Certaines villes créent une structure pour maîtriser l'approvisionnement de la restauration collective, comme Brest qui envisage de créer une société publique locale à la rentrée 2026, pour renforcer les filières locales et le recours aux aliments bio.

Des métropoles montent des dispositifs pour mettre en relation les communes (ou les syndicats de restauration collective) et les agriculteurs, avec des montages divers. Comme par exemple la métropole du Grand Paris, via un appel à projet « restauration collective bio et locale », en partenariat avec le Groupement des agriculteurs bio d'Ile-de-France (GAB IdF) qui accompagne les communes lauréates, et avec les opérateurs régionaux des filières agricoles et alimentaires, chambres d'agriculture et GAB IdF, pour aider à la mise en relation entre collectivités et agriculteurs, entre acheteurs publics et fournisseurs « durables ».

Au-delà de la restauration collective, encourager une alimentation saine et durable pour tous

Les villes mènent de nombreuses actions dans ce but, mêlant information, sensibilisation, formation, actions de solidarité. Certaines organisent des événements festifs sur des thématiques liées à l'alimentation et la santé, pour toucher plus d'habitants, avec conférences et ateliers. D'autres mènent des actions de prévention sur l'alimentation saine, parfois avec les services santé de la ville, auprès d'écoliers et de collégiens, ou de familles et d'enfants des quartiers prioritaires de la ville.

³⁵ Rapport d'enquête « Palmarès des cantines bio », Agir pour l'environnement, Janvier 2026

<https://partage.agirpourenvironnement.org/s/palmares-des-cantines-bio/>

³⁶ Enquête « La restauration scolaire, des communes volontaires malgré les difficultés persistantes », Association des Maires de France et AgroParisTech, Juin 2024 <https://medias.amf.asso.fr/docs/DOCUMENTS/00b4dae337f50928d8b1ce871968f38b.pdf>



Certaines villes créent des jardins partagés ou des potagers collectifs pour faciliter l'accès aux fruits et légumes frais, mais aussi pour favoriser le lien social. D'autres organisent des distributions d'aliments frais, sous forme de paniers solidaires de fruits et légumes frais (souvent bio en circuits courts) pour des publics en situation de précarité alimentaire identifiés par les centres sociaux.

La coopération peut rassembler différentes échelles (métropole, ville, quartier) et différentes directions ou services. Comme par exemple à Nantes où la collaboration ville-métropole, et entre service espaces vert, et service santé publique et centres communaux d'action sociale, a permis de récolter plusieurs tonnes de légumes pour des habitants fragilisés par la crise économique et sociale liée à l'épidémie de Covid 19.

Pour compléter ce panorama, trois exemples particulièrement intéressants sont présentés ici.

Regards croisés sur quelques villes de France

Les « ordonnances vertes » de Strasbourg : des légumes bio pour les femmes enceintes. Ou comment allier alimentation, santé et lutte contre les inégalités.

Ce projet original est né en 2022 à Strasbourg, la ville ayant signé la charte « Villes et territoires sans perturbateurs endocriniens » du réseau Environnement Santé en 2018. Le projet propose des paniers de légumes bio hebdomadaires gratuits à toutes les femmes enceintes de la ville, pendant 2 à 7 mois selon le quotient familial, et deux ateliers de sensibilisation (*Vivre ma grossesse sans perturbateur endocrinien* ainsi que *Repenser mon assiette pour mon bébé et la planète*). Les légumes sont issus de circuits courts : ils proviennent de la ferme Saint-André, à environ 20 km de Strasbourg. 800 femmes ont déjà bénéficié du dispositif et l'objectif est de l'élargir à 1500 femmes sur la période 2024-2026.

Le projet vise à limiter l'exposition aux perturbateurs endocriniens, informer sur leurs dangers et *in fine* amener à l'adoption d'une alimentation plus saine via les paniers de légumes bio. Il a aussi une forte dimension sociale et une volonté d'équité territoriale, en ciblant les quartiers les plus fragiles : les lieux de collecte des paniers sont répartis sur toute la commune pour assurer la facilité d'accès et une répartition équitable pour l'ensemble des bénéficiaires.

Le dispositif mobilise de nombreux acteurs, des élus locaux (l'élue en charge des questions agricoles et alimentaires, l'élue à la solidarité et celle en charge de la petite enfance), à la ferme Saint-André qui fournit les paniers et assure leur distribution avec l'aide d'associations de Chantiers jeunes en insertion, ainsi que les professionnels de santé qui prescrivent l'ordonnance verte, les sage-femmes de la PMI, les associations d'éducation populaire, et la caisse primaire d'assurance maladie du Bas-Rhin.

Le bilan semble très positif : 90 % des personnes disent vouloir continuer à manger bio à la fin du dispositif. 80 % des co-parents et proches des bénéficiaires interrogés affirment avoir échangé autour des perturbateurs endocriniens avec la bénéficiaire. Et 100 % des répondants affirment avoir réussi à inclure les légumes du panier dans l'alimentation de la famille. L'intérêt est que le projet ne touche pas que les femmes enceintes mais irrigue l'ensemble du foyer, devenant un levier de sensibilisation et d'éducation à l'alimentation. Ce projet a inspiré d'autres villes, comme Rennes et Nantes.

Agir sur la production agricole et les filières : Le développement de filière locales à bas niveaux d'impact (démarche FIBANI) à Montpellier et Poitiers

Au-delà du système de régies agricoles, les villes de **Montpellier** et **Poitiers** ont monté des Filières bas Intrants, incitant à la diversification des agriculteurs vers ces filières, avec appui financier des agences de l'eau, avec des lentilles à Montpellier, achetées pour fournir les cantines, et du Chanvre à Poitiers, et un débouché alimentaire local dans les 2 cas.



... Des lentilles à Montpellier pour les cantines et le climat

Cette démarche initiée par la métropole de Montpellier en 2018 vise à reterritorialiser les filières agricoles sur le territoire, grâce à des cultures sobres en eau, comme les légumineuses et les céréales rustiques. Ces cultures ont été choisies pour leur fort intérêt agronomique (fertilité des sols), leur capacité à répondre aux nouveaux besoins nutritifs (protéines végétales), et leur impact environnemental (pas d'intrants, faible consommation d'eau).

Une étude d'opportunité agricole de déploiement de ces filières a été réalisée sur la commune de Montpellier. En 2024, un programme a démarré avec 8 agriculteurs pour développer la production de légumineuses et céréales rustiques. Résultat : 7 tonnes de pois chiches, 5,8 tonnes de lentilles et 2 tonnes de petit épeautre ont récoltées. La récolte a été utilisée dans plusieurs dizaines de cantines des communes métropolitaines mais aussi celles du Pays de l'Or Agglomération, du département de l'Hérault, des hôpitaux, de l'université.

...et une filière de chanvre dans le Grand Poitiers, pour l'alimentation et le bâtiment

Ce projet de filière agricole locale à bas niveau d'impact est né en 2021 pour répondre aux enjeux de préservation de la qualité de l'eau potable sur ce territoire. Le chanvre a été choisi car il pousse sans intrants chimiques, protège la ressource en eau, et ses co-produits sont très intéressants pour l'alimentation et la construction, avec de nombreux débouchés dans l'alimentation (graines) et le bâtiment (paille), et un fort potentiel économique local mis en avant pour structurer la filière régionale.

Le projet rassemble une diversité d'acteurs : agriculteurs, professionnels du bâtiment, collectivités, associations, entreprises locales et institutions régionales. L'objectif est d'accompagner des agriculteurs pour produire et transformer le chanvre, de promouvoir les produits alimentaires à base de chanvre auprès des restaurations collectives et privées, et de sensibiliser les professionnels du bâtiment à l'utilisation du chanvre. En 2024, un collectif d'acteurs a permis d'investir dans une unité de défilage de la paille, essentielle pour l'autonomie de la filière locale et la valorisation complète de la production.

Les résultats : une surface cultivée multipliée par 12 (de 3 ha en 2022 à 37 ha en 2024), des réalisations concrètes (livre de recettes régional, chantiers de rénovation à Poitiers utilisant le chanvre, introduction de recettes au chanvre dans la restauration collective) et une demande croissante du secteur du bâtiment qui réclame de plus en plus de paille de chanvre locale.

Expérimenter la démocratie alimentaire pour réduire les inégalités : La Caisse alimentaire commune de Montpellier

La **Caisse alimentaire commune de Montpellier**, inspirée de l'idée de sécurité sociale de l'alimentation (SSA), est une recherche-action née de la rencontre entre associations et chercheurs, et initiée en 2022 par un collectif de 25 organisations du territoire. Le portage citoyen est majeur tout comme celui de la Ville de Montpellier qui co-finance ce projet : 50 % du dispositif est financé par des fonds publics et les 50 % restant, par les cotisations des participants. L'objectif est de réduire les inégalités sociales et permettre à tous l'accès à une alimentation saine. La caisse commune vise aussi à contribuer au développement de circuits de production et de distribution durables, soutenant l'agriculture paysanne et la condition des travailleurs.

En pratique, chacun des participants (formant un panel représentatif de la population métropolitaine) cotise entre 1 euro et 180 euros par mois selon ses moyens, puis perçoit en retour 100 euros en « MonA », la monnaie alimentaire solidaire. Ces monas s'utilisent dans des lieux « conventionnés » par la caisse (producteurs en vente directe, artisans et magasins), selon des critères écologiques et sociaux. Aujourd'hui 500 foyers environ participent. Ils touchent entre 100 et 220 MonA par mois selon le nombre de personnes du foyer.



Trois ans après le début de l'expérimentation, certains résultats sont déjà visibles³⁷. On observe une plus grande mixité sociale dans les commerces montpelliérains de l'alimentation durable. Pour les personnes en situation de précarité, l'accès à des produits plus qualitatifs, notamment les fruits, a été facilité. 80 % des achats réalisés avec les monas sont des produits issus de l'agriculture biologique. Un autre effet non négligeable de ce dispositif est psychologique. La sociologue Pauline Scherer explique que « savoir que ce budget revient chaque mois n'agit pas seulement sur l'alimentation mais aussi sur la réduction du stress ».

Une caisse commune du même type a été créée dans le 14^e arrondissement à Paris. Ces projets sont souvent liés à des associations et collectifs de citoyens préexistants, incluant des supermarchés coopératifs, et des alliances d'associations et collectivités.

La Sécurité sociale de l'alimentation (SSA)

Le projet de SSA est en réflexion en France, en Suisse et en Belgique. L'idée lancée en 2017³⁸ et portée depuis 2019 par un collectif d'associations³⁹, est de construire un système de sécurité alimentaire sur le modèle de sécurité sociale mis en place à partir de 1946 en France. Le but est de garantir le droit à l'alimentation pour tous, mais aussi la rémunération des agriculteurs, et la protection de l'environnement, grâce à une nouvelle organisation démocratique du système alimentaire. Les principes de base sont l'universalité (du droit à l'alimentation), la cotisation sociale selon le niveau de salaire, et le conventionnement démocratique des lieux d'achat par des caisses locales représentant les citoyens. Le montant versé à chacun pourrait l'être sur une « carte vitale d'alimentation ». Les agriculteurs pourraient être rémunérés selon des contrats pluriannuels avec un prix établi selon leur prix de revient et des volumes garantis. Une trentaine d'expérimentations locales sont en cours dans des communes en France. Un projet de loi a été présenté en février 2025.

Si la SSA vise à aider les personnes en difficulté à bien se nourrir, elle se démarque fondamentalement de l'aide alimentaire. Au lieu d'un soutien temporaire, peu d'exigeant sur la qualité des produits distribués, la provenance et le mode de production (méthodes agricoles, conditions de travail), la SSA poursuit l'objectif de justice alimentaire tout au long des chaînes de valeur. L'approche universelle (pour tout le monde par défaut) évite la stigmatisation d'une catégorie de personnes. Le conventionnement des produits et des magasins permet de garantir ou favoriser des modes de production, de transformation et de distribution durable. Et le financement solidaire peut redistribuer une partie des richesses salariales. La précarité alimentaire est ainsi traitée dans une approche sociétale plus large.

Ailleurs en Europe...

Des Restaurants universitaires quasi végans à Berlin

À Berlin, à la rentrée 2021, le *Studentenwerk*, l'équivalent du Crous français, a annoncé qu'il réduirait la part de viande et de poisson à seulement 2 % dans les 34 cafétérias de la capitale (68 % des repas proposés dans les restaurants universitaires sont devenus végans, 28 % sont devenus végétariens). Cette décision faisait suite à la demande des étudiants berlinois eux-mêmes qui avançaient surtout l'argument de la souffrance animale et de la sauvegarde du climat. En plus d'être la première ville étudiante allemande, Berlin est pionnière dans le domaine de la nutrition universitaire végane : en 2010, la *Freie Universität* était la première université d'Allemagne à avoir supprimé la viande, en renommant son resto U «*Veggie N°1*». De même, quelques années plus tard, en 2019, la cantine de

³⁷ <https://www.carenews.com/carenews-info/news/securite-sociale-de-l-alimentation-quels-premiers-retours-pour-l-experimentation>

³⁸ par Ingénieurs sans frontières-Agrista

³⁹ Collectif pour une sécurité sociale de l'alimentation - <https://securite-sociale-alimentation.org/>



L'Université technique s'est convertie au vegan à 100 % avec le restaurant universitaire baptisé "Veggie 2.0". Cette cantine propose même le "plat climatique du jour".

Dans les autres villes d'Allemagne, la part des plats végétariens et vegans dans les universités varie de 30 % à 50 %.



Un éco-score en plus d'un nutri-score pour la restauration collective à l'Université de Lausanne

Depuis septembre 2022, l'Université de Lausanne (UNIL) a fait appel à la société Beelong pour instaurer un éco-score et un nutri-score applicables à son offre de restauration. Le nutri-score est un score de santé qui renseigne sur l'équilibre alimentaire du menu en tenant compte des besoins nutritionnels. Il se base sur les ingrédients, les portions de la Société suisse de nutrition et le label Fourchette verte. L'éco-score, quant à lui, est un score environnemental qui permet d'accéder à des informations telles que l'empreinte carbone ou le pourcentage de produits bio, de produits de saison ou suisses dans le plat. Plus précisément, l'éco-score démarre par une analyse du cycle de vie (ACV) du produit, du champ au rayon, en tenant compte de chaque ingrédient (composition, modes de production, modes de transport, distances parcourues, etc.).

En plus de cette évaluation environnementale, la méthodologie intègre des paramètres habituellement non considérés dans les ACV, comme la valorisation de la biodiversité et le bien-être animal. Des bonus et malus sont appliqués pour valoriser le respect ou non de ces paramètres. Finalement, le score total est sur 100 points, échelonnés avec les lettres de A à E, comme pour le nutri-score. Une enquête de satisfaction a révélé que 75 % des répondants étaient satisfaits de l'affichage de ces scores. L'évaluation de 2023 a également calculé l'éco-score de l'offre alimentaire en 2023 (sur 746 produits). L'UNIL a atteint le score de 85/100 avec une empreinte carbone de 3,34 C02eq/kg⁴⁰ et 78 % de produits d'origine suisse.

ECO-SCORE beelong.ch	
A+	B C D E

ECO-SCORE beelong.ch	
A B C D	E-

Label et programmes d'élevage	Jusqu'à +20 pts
Espèces de poissons menacées	Jusqu'à -100 pts
Emballage	Jusqu'à -10 pts
Politique environnementale du pays producteur	Jusqu'à +10 pts
Politique d'entreprise (marque ou producteur)	Jusqu'à +5 pts

⁴⁰ https://www.unil.ch/files/live/sites/unil/files/02-universite/0205-transition-ecologique/alimentation/Rapport%20Beelong%202023%20-%20UTQ%20-%20UNIL_VF.pdf



Par ailleurs, en plus de ces scores, dans tous les lieux de restauration, les deux plats de l'offre à prix conventionné proposés tous les jours sont végétariens. La proposition d'une offre végétalienne est encouragée, et obligatoire au moins une fois par semaine. De plus, l'Université a mis en place depuis 2020 une journée hebdomadaire entièrement végétarienne sur l'ensemble du campus.

Jouer sur la publicité pour changer l'alimentation

Amsterdam, ville verte, s'est également engagée pour encourager la transition agricole et alimentaire, notamment pour la végétalisation des assiettes et la réduction de la consommation de viande. Elle vient par exemple, en février 2026, **d'interdire la publicité sur la viande** (au même titre que celle sur les énergies fossiles) dans tous les espaces publics (rues, stations de métro et gares d'Amsterdam) à compter du 1^{er} mai 2026. Cette décision s'appuie sur un jugement rendu en 2025 par un tribunal néerlandais et dont la proposition a été adoptée le 22 janvier 2026, reconnaissant aux municipalités le droit d'interdire des publicités considérées comme nocives pour la santé publique et le climat. Les Pays-Bas avaient déjà enclenché cette politique depuis longtemps, Amsterdam est seulement la 9^{ème} ville des Pays-Bas à bannir de telles publicités. Amsterdam devient ainsi la première « capitale » au monde à interdire la publicité pour la viande et les énergies fossiles.

Témoignage

Entretien avec Paul Mazerand, Responsable d'animation de réseaux à Terres en villes

Pouvez-vous brièvement présenter Terres en villes ?

Terres en villes est un organisme qui accompagne les territoires membres dans la co-construction de politiques agricoles et alimentaires locales. Par territoires, le réseau fait référence aux collectivités et structures de territoires et aux acteurs qui travaillent avec elles sur l'agriculture et l'alimentation. Depuis sa création en 2000, Terres en villes a mis au centre de ses activités la co-construction entre collectivités urbaines (plus de 50 000 habitants) et chambres d'agriculture et traite de la place de l'agriculture dans les contextes péri-urbains. Les membres du réseau ont commencé à parler d'alimentation à partir de 2010 et Terres en villes a été fondateur du réseau national des Projets Alimentaires Territoriaux en 2016. Je suis responsable de l'animation de ce réseau ainsi que du réseau Terres en villes. 2025 a été marqué pour notre réseau par le désengagement d'une majorité des chambres d'agriculture et de l'ouverture du réseau, d'un côté aux territoires ruraux et aux autres échelles et de l'autre à l'ensemble des acteurs agricoles et alimentaires.

Par rapport à l'arrivée des municipales, quels points vous paraissent les plus importants à mettre en valeur concernant l'agriculture et l'alimentation ?

Le plus important me semble le rôle des territoires sur l'agriculture, qui n'est pas du tout facilité par le très fort centralisme des politiques. En politique agricole, c'est la PAC européenne qui dicte les règles. De plus, le plan stratégique national (PSN) de l'Etat n'a mis en œuvre et territorialisé que très peu de mesures dans les faits, par rapport aux possibilités qu'il y avait.

L'autre grande problématique qui touche aussi l'agriculture, c'est la rétrocession sur beaucoup de sujets environnementaux, qui étaient des sujets sur lesquels les collectivités avaient le plus leur mot à dire. Je pense notamment au sujet de l'eau avec les travaux de protection de la ressource, les études sur la répartition de l'eau et les PTGE (plans territoriaux de gestion de l'eau) où les collectivités avaient une grande marge de manœuvre.



L'agriculture reste un sujet de développement territorial et a notamment une place importante dans les plans d'urbanisme communaux / intercommunaux et dans la gestion du foncier : les collectivités ont un rôle très important mais avec peu de moyens.

Le problème est qu'il y a globalement une baisse de moyens pour les collectivités. Par exemple, pour les PAT, il y a une baisse des moyens alloués par l'Etat, qui a par contre augmenté ses exigences. En effet, les PAT opérationnels doivent se positionner sur des indicateurs précis : il faut que sur 10 axes thématiques, les collectivités choisissent des indicateurs de suivi et d'objectifs.

Résultats : des sujets très importants comme celui de la précarité alimentaire qui, dans les zones rurales reste peu traité, constituent de forts freins pour ces territoires. Pour rester dans les PAT, il faut maintenant traiter tous les axes prévus et choisir des indicateurs sur tous les sujets. Il y a une augmentation des contraintes mais une baisse des financements donc cela fait un effet ciseau. D'autre part, il n'y a pas de compétence « alimentation » et le dispositif PAT est entièrement volontaire. Face aux restrictions budgétaires, certains élus risquent d'abandonner ce type de volet et de ne s'investir que sur les sujets obligatoires.

Pourtant l'alimentation est l'un des sujets clé pour lequel la plupart des délibérations sont votées à l'unanimité. A la différence de l'agriculture, c'est un sujet très consensuel et qui permet de travailler avec l'ensemble des acteurs. Mais seuls les élus les plus volontaires s'y attellent vu que ce n'est pas une compétence obligatoire, donc les collectivités ne s'en emparent pas toutes. Beaucoup s'en sont emparés au moment de l'après Covid, quand les besoins importants s'étaient fait sentir et les fonds abondants du Plan de relance étaient disponibles. Avec la raréfaction des finances, il devient compliqué pour les collectivités de répondre aux attentes citoyennes qui vont au-delà de leurs obligations.

En parallèle, dans la partie agricole, il y a des actions très intéressantes mais les collectivités se constituent souvent en contre-pouvoir : elles n'ont plus la légitimité, des politiques nationales ou du droit, qui connaissent de fortes inflexions vers de larges assouplissements réglementaires et baisses de priorités.

Avec toutes ces contraintes, est-ce qu'on peut dire qu'il y aura une perte d'action des villes sur les sujets alimentation ou cela va surtout toucher les petites communes rurales ?

On attend de voir. Les élections municipales vont être un marqueur assez important. Par exemple, je connais une cheffe de service agriculture/alimentation qui quitte l'agglomération et ne sera pas remplacée car le service sera fusionné avec un autre service car il n'y a plus les moyens. Est-ce qu'il y aura un élu référent alimentation/agriculture ? On verra.

L'effet de la baisse des financements publics se fait aussi sentir dans le milieu associatif. Cela n'a pas seulement un effet sur l'action des collectivités mais aussi sur la mobilisation de la société civile. Cela a un effet dévastateur sur certaines régions bien engagées dans des actions territoriales comme les Pays de la Loire ou Auvergne Rhône Alpes pour l'agriculture.

Est-ce qu'il y a quand même des villes qui parviennent à surmonter ces difficultés avec des actions particulièrement intéressantes ?

Oui bien sûr. A Montpellier, il y a les filières bas niveau d'intrants. La collectivité appuie sur l'évolution des pratiques et encourage la diversification des exploitations (notamment viticoles). Cela a des effets très positifs à la fois sur la structuration des filières, la résilience des exploitations agricoles et sur le changement climatique. Il y en a aussi à Poitiers avec la filière chanvre. Cela fait partie du PAT.

Est-ce qu'il y a des choses totalement différentes ou nouvelles ?

Oui il y a des essais en agriculture pour voir par exemple comment appuyer les collectifs d'agriculteurs via les paiements de services environnementaux (PSE), pour soutenir des systèmes de production qui sont intéressants écologiquement mais pas assez rentables au niveau du marché. Pour l'élevage par



exemple, les circuits courts et la vente directe ont été remis en question, car les éleveurs peuvent vendre à des grossistes à un prix 2 fois plus cher par rapport à la vente directe au consommateur.

Pour les PSE, il faut négocier des dérogations avec l'Union Européenne pour savoir comment payer une entreprise par une collectivité sans dérégler la concurrence. Or, cela représente une énorme charge administrative pour les collectivités, donc les PSE sont encore surtout gérés par les agences de l'eau sur des régions entières, de façon très ciblée, par exemple sur des systèmes herbagers, le maintien des prairies... Les collectivités seraient intéressées d'avoir leurs propres PSE, par exemple, Saint-Etienne Métropole voudrait en mettre en place mais préfère attendre l'agence de l'eau pour qu'elle facilite cette partie administrative. Douais agglo est en train d'en mettre un en place, un PSE « une seule santé ».

Est-ce que vous suivez aussi les aspects publics pour les villes qui essayent d'aller plus loin, notamment par exemple à travers la restauration collective et les cantines ?

Malgré la loi Egalim, les règles de concurrence font que « le local » n'existe pas. Les collectivités sont intéressées par le développement du local mais la loi Egalim impose des seuils en termes de « produits durables » en faisant référence aux labels (bio, label rouge...). Pour s'y conformer en faisant évoluer l'agriculture du territoire, cela demande de réfléchir au modèle, à la globalité du fonctionnement des cantines et nécessite une volonté politique importante. Par exemple, pour remettre au centre le « cuisiné maison », il faut que ce soit porté politiquement.

Est-ce qu'il y a des choses similaires pour les Ehpad, les hôpitaux ?

Oui il y a des initiatives. L'association « Cantines Responsables », qui travaille au niveau de la restauration hospitalière. Il y a aussi Restau'Co et la Fondation pour la Nature et l'Homme avec leur démarche de progrès « Mon Restau Responsable ». Il y a des expérimentations intéressantes comme la limitation de la centralisation des achats pour la restauration de l'hôpital. Toutefois, avec les groupements de commande qui passent au niveau national et des budgets qui sont très bas, la marge de manœuvre des hôpitaux est réduite. Mais quand ils ont conscience des possibilités de changer, quand ils sont sensibilisés au fait qu'une meilleure alimentation apporte beaucoup au bien-être dans les hôpitaux, ils prennent les choses en main.

Toutes ces initiatives démontrent qu'il y a matière à faire et remettent en question l'idée que ce n'est pas possible.

En attendant les élections, quelle est la marge de manœuvre de Terres en villes ?

Notre marge d'action c'est la place de l'agriculture et de l'alimentation dans les nouveaux exécutifs locaux, comment développer ces sujets. On cherche à mutualiser les expériences au niveau national, éviter les travaux d'expérimentation quand d'autres ont déjà expérimenté, mettre en relation les expériences existantes, développer des argumentaires pour les actions qui ont montré leur pertinence, etc. Enfin, on souhaite montrer les liens entre la santé, l'agriculture et l'alimentation. Montrer que si on le veut vraiment, il y a de l'argent pour le faire.

Entretien avec Lilian Vargas,

chef du service Agriculture, Forêt, Biodiversité, Montagne à Grenoble-Alpes Métropole

Le plus important est de considérer la dimension systémique et globale de l'agriculture et de l'alimentation, de ne pas se focaliser uniquement sur l'un de ces sujets car c'est un ensemble. C'est ce qu'on essaye de faire à Grenoble.

Le premier enjeu est la protection des espaces agricoles car on voit bien qu'elle n'est pas encore gagnée, et sans foncier, pas d'agriculture. Cette question est liée aux enjeux climatiques et de relocalisation de l'alimentation.



Le 2^{ème} point, c'est le renouvellement des générations d'agriculteurs, des actifs agricoles. Il y a un effet de ciseau : d'un côté, il y a l'agriculture dominante, celle qui est souhaitée par la PAC (politique agricole européenne), la FNSEA, qui est une agriculture de grandes exploitations, dédiée plutôt à l'exportation qu'à l'alimentation des habitants du territoire. C'est une agriculture de grandes filières. De l'autre côté, il y a l'agriculture de petites exploitations avec de la diversification, des circuits de proximité, une plus juste rémunération, les prix étant plus faciles à maîtriser sur le marché local. Cette agriculture vise à conserver un tissu agricole dense avec des exploitations diversifiées et de taille raisonnable. La loi Duplomb fait débat car elle prévoit la création de grandes usines agricoles, de méga fermes. Cela soulève la question des élevages industriels.

Ensuite, le 3^{ème} volet consiste à accompagner le renouvellement des exploitants grâce à une nouvelle gouvernance agricole, qu'il faut revisiter. Il faut aider des jeunes qui veulent s'installer sur des parcelles moins grandes et dans une logique de circuits courts. Et les accompagner pour qu'ils puissent produire de manière respectueuse de l'environnement et de leur propre santé. Il faut travailler sur la façon de produire qui est en évolution dans un contexte global tant sur le plan climatique que sur le plan économique et social, avec des inégalités entre pays, cultures...

Le 4^{ème} volet, une fois qu'on a accompagné les agriculteurs, est de leur donner des débouchés sur lesquels ils peuvent se rémunérer correctement et absorber les surcoûts qu'il peut y avoir sur ces pratiques vertueuses (même si elles ne sont pas toujours plus chères, le coût des intrants « classiques », comme les engrais fabriqués avec du gaz russe, pouvant fortement augmenter). C'est aussi un enjeu d'autonomie, de rentabilité économique et de décarbonation.

Ensuite pour répondre à ces enjeux et ouvrir des débouchés, il faut construire des filières territoriales, relocalisées. A Grenoble, on s'inspire des filières équitables créées dans une logique Nord-Sud mais cette fois on l'applique à un seul territoire. On a créé un pôle alimentaire local, le pôle agro-alimentaire de l'Isère, dans lequel il y a une marque de « produits verts » qui garantit un juste prix pour tous les maillons de la chaîne (producteur, distributeur, consommateur...). On valorise les circuits de proximité plutôt que les circuits courts. Les circuits courts sont intéressants mais ne concernent que des marchés de niche.

On cherche aussi à développer des outils de filières territoriales. Par exemple, on a investi dans l'abattoir pour ne plus être dépendant des grands groupes. On a dépensé plusieurs millions d'euros pour le moderniser, faire en sorte que la condition animale soit optimale, on a créé une charte de découpe, un projet de steaks hachés surgelés, etc. Il s'agit d'adapter l'élevage local à la consommation locale. En plus de l'abattoir, il y a le Marché d'Intérêt National (M.I.N) qui est une grande halle réservée aux professionnels des métiers de bouche.

Ensuite, pour organiser la distribution, on a un pôle spécifique pour la restauration scolaire, un pôle agro-alimentaire pour la distribution en grandes surfaces avec un label particulier, pour les restaurateurs... On a créé un programme alimentaire interterritorial, qui ne se limite pas à la métropole, mais regroupe l'ensemble du bassin de vie, avec une dizaine de partenaires. Par exemple, on a accompagné une légumerie à 20 km de Grenoble afin de végétaliser les assiettes. On fait aussi des partenariats entre les territoires. Car à l'échelle de la métropole, on est loin de l'autonomie alimentaire. En travaillant avec les territoires voisins, on forme un même territoire alimentaire. Le but n'est pas d'exploiter les ressources des autres, mais de s'entraider et se considérer collectivement comme un même territoire alimentaire.

Puis on va jusqu'au bout de la logique systémique, on accompagne aussi les habitants à changer leurs pratiques : manger plus décarboné, plus local, plus bio, améliorer leur alimentation. A cela s'ajoute des actions sur la santé de la métropole. La place de l'agriculture biologique est importante pour nous, pour le territoire comme pour la santé.

Enfin, pour clôturer la boucle, on va jusqu'au volet déchet : on récupère ce qui est organique et fermentescible dans les déchets des ménages, on les composte (ou on les méthanise) et on les retourne



à l'agriculture sous la forme de fertilisants organiques qui sont beaucoup moins carbonés. C'est une logique d'économie circulaire. La dimension systémique est essentielle.

Dans toutes ces démarches, il y a une très bonne coopération avec le département. Il y a une conjonction des intérêts. On n'est pas du même bord mais on fait consensus là-dessus. Cette coopération est très efficace dans le domaine de la restauration collective. Le département est très engagé sur les cantines, tout autant que la ville de Grenoble. De plus, la commande publique en restauration collective est très importante : hôpital, armée, prison...C'est un socle qui constitue un petit matelas pour faire tourner nos filières territoriales. On essaye d'aller au-delà des écoles mais c'est compliqué. Le CROUS est très volontariste et on commence à avoir l'hôpital. On construit pierre à pierre mais rien n'est jamais acquis.



L'adaptation des villes au changement climatique

Arthur Zarrouki, chargé de mission à La Fabrique Ecologique

Résumé

L'échelle municipale est essentielle pour définir et mettre en œuvre les transformations liées au changement climatique et à l'effondrement de la biodiversité, qui sont aujourd'hui des réalités de la vie quotidienne des habitants. S'adapter se fait en premier lieu dans le territoire de vie, avec les personnes avec lesquelles nous le partageons.

Au travers de trois expériences municipales, La Fabrique Ecologique questionne l'adaptabilité de nos sociétés. La première est celle du renouveau démocratique. Les transformations profondes des modes de vie, et les renoncements qu'elles impliquent, ne pourront être acceptées, et appliquées, sans une appropriation collective, et une évolution des pratiques politiques et des institutions. La convention citoyenne pour le climat de Grenoble Alpes Métropole est un exemple. En deuxième lieu, par une approche raisonnée et commune des constats, de laquelle peuvent émerger des solutions politiques acceptables. L'expérience de la mission « Paris à 50 °C » le montre. Enfin, par une inscription des sociétés dans leur environnement, et non contre lui. L'expérience de Saint-Jean-de-Luz face à l'érosion côtière l'illustre.

La qualité de la vie sociale⁴¹ est la meilleure des garanties face aux défis des transformations imposées par l'urgence écologique. Il convient donc d'être vigilant par rapport à des approches trop descendantes, et centralisatrices. Les élections municipales sont une excellente opportunité pour remettre la vie sociale et le collectif, au centre des projets politiques.

L'angle de La Fabrique Ecologique

Que faut-il entendre par adaptation et atténuation ? En théorie la définition de l'adaptation est simple, il s'agit des actions portant sur l'ensemble des effets d'un changement, à l'opposé de l'atténuation, qui porte sur l'ensemble des causes d'un changement. Mais les actions qui sont associées à l'adaptation peuvent être conçues de manière trop restrictive ou simpliste. L'adaptation est souvent réduite à la transformation technique des infrastructures, comme la rénovation énergétique des logements. A l'inverse pour La Fabrique Ecologique, l'adaptation est le reflet de la capacité d'une société à assurer sa sécurité collective, à faire face collectivement aux violents bouleversements, en premier lieu environnementaux, mais aussi sociaux induits par les crises écologiques. L'adaptation se situe à la croisée de priorités de la Fabrique Ecologique⁴², en particulier **la démocratie** (il n'y a pas de transition possible sans la participation et l'adhésion majoritaire des citoyens)⁴³, **le vivant** (le changement climatique et l'érosion de la biodiversité ne peuvent être pensés séparément) et **le social** (la transition écologique est affaire de justice sociale)⁴⁴.

⁴¹ Michel Lepesant, Où a lieu la vie sociale ?, 2022. (<https://ladedecroissance.xyz/2022/10/15/ou-a-lieu-la-vie-sociale/>)

⁴² La Fabrique Ecologique s'inscrit dans une écologie de l'engagement, voir son manifeste publié en 2025 (<https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2025/11/Notre-manifeste-La-Fabrique-Ecologique-Novembre-2025-2.pdf>)

⁴³ La Fabrique Ecologique a publié la note « Quelles leçons de la Convention Citoyenne pour le climat » en 2021 (<https://www.lafabriqueecologique.fr/quelles-lecons-de-la-convention-citoyenne-pour-le-climat/>)

⁴⁴ La Fabrique Ecologique a publié la note « Ecologie et vie quotidienne : le chemin d'une transition réussie » (<https://www.lafabriqueecologique.fr/ecologie-et-vie-quotidienne-le-chemin-dune-transition-reussie/>) et a copublié l'étude « L'écologie du quotidien – Ou comment les personnes vulnérables sont écolos sans le dire » avec La Fondation Jean Jaurès et Emmaüs (<https://www.lafabriqueecologique.fr/lecologie-du-quotidien-ou-comment-les-personnes-vulnerables-sont-ecolos-sans-le-dire/>) en 2025.



Du réchauffement climatique, à la hausse de la fréquence des épisodes de précipitation et de sécheresse extrême, en passant par l'intensification des cyclones, les enjeux de l'adaptation au changement climatique sont nombreux et d'ampleur inédite. Comme le souligne le Plan national d'adaptation au changement climatique, dans sa troisième version (PNACC3), « nous ne sommes qu'au début de ces changements sur notre environnement, notre santé et nos modes de vie », et ce « malgré les efforts mondiaux d'atténuation, qui restent une priorité mondiale ».

Regards croisés sur quelques villes de France

Le renouveau démocratique, l'exemple de la convention citoyenne métropolitaine pour le climat de Grenoble Alpes Métropole

Pourquoi une convention citoyenne métropolitaine pour le climat ? « Parce qu'il n'y a plus de temps à perdre, que les risques sont collectifs et que les solutions passent également par une prise de conscience individuelle et une évolution de nos modes de vie, la Métropole grenobloise a souhaité impliquer les citoyens en les rendant acteurs de cette transition⁴⁵. » A l'origine, les deux questions soumises aux citoyens ciblaient exclusivement l'atténuation « Comment réduire les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 ? » et « Comment atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 ? ». L'adaptation au changement climatique a été ajoutée au mandat par le comité opérationnel⁴⁶, composé quasi-exclusivement d'universitaires⁴⁷. Les sujets d'adaptation ont pris une place croissante lors de la convention.

Initiée en janvier 2022 par le tirage au sort des 100 citoyens et citoyennes amenés à la constituer, la convention a consisté en deux étapes majeures : la formation des citoyens et l'élaboration de propositions de mars à octobre 2022, puis l'analyse des propositions par les services de la Métropole d'octobre 2022 à mars 2023, et enfin leur vote par le conseil métropolitain en avril 2023. Contrairement à la Convention Citoyenne pour le Climat⁴⁸, toutes les propositions proposées⁴⁹ ont été votées⁵⁰, à une très large majorité. Plus des trois-quarts ont été mises en place (parfois à renforcer) ou programmées. Cela traduit la reconnaissance accordée par les élus de la métropole au travail de la convention. Un pas dans la bonne direction, même si le vote des mesures par la métropole n'est pas juridiquement contraignant, et si seulement certaines ont été intégrées dans le futur plan Climat Air Energie métropolitain.

Que concluent les principaux intéressés de cette convention ? Qu'une information de qualité établit sans équivoque « l'urgence à agir⁴⁵ », et que « les transformations à opérer sont majeures⁴⁵ », sans lesquelles « notre territoire sera pour certaines parties inhabitables⁴⁵. » Si « des dissensus ont émergé lorsque [ils ont] réfléchi aux chemins à emprunter⁴⁵ », le collectif a acté « qu'il faut accepter que l'environnement ait la priorité sur les autres thématiques, en particulier les enjeux et intérêts économiques⁴⁵ », et « que cela ne pourra se faire que si ces politiques sont conduites dans un esprit de justice sociale et avec une juste répartition des efforts⁴⁵. »

⁴⁵ Rapport final de la convention citoyenne métropolitaine pour le climat. Grenoble Alpes Métropole. 2022.

(https://conventionclimat.grenoblealpesmetropole.fr/cms_viewFile.php?idtf=13725&path=Rapport-final-Convention-citoyenne-pour-le-climat.pdf)

⁴⁶ <https://conventionclimat.grenoblealpesmetropole.fr/1380-queles-sont-les-deux-questions-posees-aux-150-membres-de-la-convention-citoyenne-metropolitaine-pour-le-climat.htm> (consulté le 26/01/2026)

⁴⁷ <https://conventionclimat.grenoblealpesmetropole.fr/1379-qui-sont-les-acteurs-de-la-convention-citoyenne-metropolitaine-pour-le-climat.htm> (consulté le 26/01/2026)

⁴⁸ Selon Reporterre, seulement 10 % des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat ont été reprises par le gouvernement. (<https://reporterre.net/Convention-pour-le-climat-seules-10-des-propositions-ont-ete-reprises-par-le-gouvernement>)

⁴⁹ Celles (190) relevant du champ de compétences de la Métropole à l'exception de celles (5) n'ayant pas été retenues car évaluées comme « non pertinentes », les autres (56) sont transmises aux autorités compétentes.

⁵⁰ Tout comme la Convention Citoyenne pour le Climat, la convention citoyenne métropolitaine pour le climat est purement consultative, et ne dispose pas d'un pouvoir exécutif ou législatif.



Cette convention en refondant un collectif (« la convention fut avant tout une expérience collective⁴⁵ »), affirme « une même volonté d'agir⁴⁵ » et enjoint même aux « élus d'avoir le courage de mettre en place [les mesures essentielles, même si elles sont impopulaires », et prévoit de les soutenir « dans la défense de ces propositions⁴⁵ », car « leurs effets positifs sur le long terme seront supérieurs aux contraintes induites par le changement à court terme⁴⁵. » La définition d'une temporalité commune entre les élus et les citoyens au-delà du mandat municipal est donc affirmée, ainsi qu'un engagement conjoint pour le bien commun, malgré l'adversité. De cette convention sont également nés des « débats citoyens pour le climat », pensés avec des enjeux d'information, de montée en compétences des habitants et de controverses démocratiques, et in fine faciliter la mise en œuvre des propositions de la convention. Le comité de suivi déplore d'ailleurs que « la culture civique reste trop limitée ». Les membres de la convention ont exprimé leur souhait « que la dynamique collective engagée au cours [de cette dernière] se poursuive⁴⁵ », et demandent « à être associés, sous une forme ou une autre, au suivi et à la mise en œuvre des propositions⁴⁵. »

Les conventions citoyennes lorsqu'elles sont suivies d'effets sont un vrai outil d'interactions entre les élus et les citoyens. L'implication des citoyens a aussi permis l'émergence ou le renfort de sujets essentiels, comme celui du foncier agricole qui n'était que peu présent dans l'agenda métropolitain initial⁵¹, via deux nouvelles mesures (« Soutenir les associations de type foncière agricole » et « Lancer un financement participatif ou mécénat pour l'achat de terres dédiées à des exploitations bio et de la vente locale »), et une mesure à renforcer (« Acquisition de terres agricoles par la Métropole). Le comité de suivi rappelle d'ailleurs l'importance de ce sujet, et souhaite qu'il soit davantage mis en avant

Erreur ! Signet non défini.

La pratique démocratique apparaît donc comme un levier central pour l'adaptation d'une société, face au changement climatique, de l'identification des sujets et mesures prioritaires, via le soutien à leur mise en place (en particulier des mesures « impopulaires »), au suivi des engagements pris.

S'informer pour décider, l'exemple de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris « Paris à 50 °C : s'adapter aux vagues de chaleur »

Pourquoi une mission d'information et d'évaluation ? En réponse à une évidence, comme le souligne son président Alexandre Florentin, « les habitantes et habitants de la ville vivent déjà les conséquences des vagues de chaleur⁵² » et ce n'est pas une question de confort mais de santé publique. Également en réponse aux difficultés des institutions à répondre aux situations concrètes qui se multiplient, de par leur « désorganisation alors que les alertes scientifiques et les canicules vécues se sont multipliées ces dernières années⁵³ » et « la pauvreté des messages des responsables politiques [...] se mettre à l'ombre, boire de l'eau, prendre soin des personnes vulnérables »⁵³. » Décrire, enquêter, informer et évaluer pour faire face donc. L'inaction n'est pas une option, les « politiques actuelles ne seront pas suffisantes pour protéger les populations, le vivant, la vie économique et l'habitabilité de Paris⁵² » rappelle Maud Lelièvre, rapporteure de la mission.

L'approche transpartisane de cette mission, et son articulation avec la société civile (e.g. syndicats patronaux et de salariés, milieu associatif) doit être saluée. Cela illustre la nécessité lorsqu'il s'agit de traiter les enjeux écologiques d'élargir le cercle de ceux qui participent à l'élaboration des décisions et l'importance de débats argumentés. Les solutions adoptées peuvent être différentes, mais le partage d'un constat commun apparaît indispensable. 85 préconisations communes (et d'autres spécifiques

⁵¹ https://conventionclimat.grenoblealpesmetropole.fr/1521-les-propositions.htm?keyword=&thematique=&status=POP_STA_NONPROG&submit=Trouver&idtf=1521#propositionContent

⁵² Paris à 50 °C, rapport de la mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris. 2023.

(https://cdn.paris.fr/paris/2023/04/21/paris_a_50_c-le_rapport-Jc4H.pdf)

⁵³ Grand Témoin – Alexandre Florentin – Paris à 50 °C : « cuire, fuir ou agir ». La Fabrique Ecologique. 2025.

(<https://www.lafabriqueecologique.fr/alexandre-florentin-paris-a-50-degres-cuire-fuir-ou-agir/>)



aux différents groupes politiques) ont été formulées. Soulignons deux d'entre elles, la première portant sur l'évolution de la gouvernance et la seconde sur le soin de la société envers les plus précaires. Celle visant à « la publication d'un budget dit « vert » justifiant qu'aucun euro de la ville ne soit dépensé à la mal-adaptation », qui est devenu une obligation nationale depuis 2024 pour les villes de plus de 3500 habitants⁵⁴. Et la mesure n°64 visant au renforcement de la protection des personnes sans-abris lors des vagues de chaleur, qui a conduit à l'expérimentation en 2025 d'un plan « grand chaud » (sur le modèle du plan « grand froid »)⁵⁵.

Renoncer pour exister, l'exemple de Saint-Jean-de-Luz face à l'érosion du littoral

Le recul du trait de côte⁵⁶ concerne plus de 20 % du littoral français (dont DROM, hors Guyane) d'après le CEREMA. Après des années de lutte, « d'aménagements court-termistes⁵⁷ », la ville et l'agglomération de Saint-Jean-de-Luz ont opéré un changement de perspective pour « le repli des activités vers l'intérieur des terres et la renaturation des rivages ». Un projet d'ampleur, nécessitant l'accompagnement de l'Etat (en l'occurrence le premier Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), signé en 2021 et prolongé en 2025), et complexe, nécessitant l'ajustement du cadre législatif. A l'horizon 2043, de nombreuses installations sont menacées : 5 campings, 7 bars et restaurants, des habitations, de la voirie et la station d'épuration d'Archilua. Il s'agit donc entre autres de faire évoluer la mobilité (par exemple par la création de parking-relais et la mise en place d'une navette littorale), de repenser l'économie, en particulier touristique, du territoire, et la gestion des déchets (ici les eaux usées). Le projet de relocalisation de la station d'épuration actuelle⁵⁸, visée d'ici à fin 2027, a nécessité par exemple une dérogation de l'état à la loi Littoral pour sa construction, plus éloignée de la côte certes, mais déjà sanctuarisée en raison de sa proximité avec le littoral.

Cet exemple illustre l'importance pour nos sociétés de réinventer leur rapport à la nature, de quitter l'ancienne logique de domination pour s'inscrire dans leur environnement, et d'y vivre plutôt qu'y survivre.

Ailleurs en Europe...

Comme de nombreuses grandes villes européennes, le sol d'Athènes est extrêmement artificialisé, plus de 80 % de sa surface est densément construite⁵⁹. Le phénomène des îlots de chaleur urbains est très important : la température au centre de la ville peut être jusqu'à 10 °C plus élevée qu'en sa périphérie. En raison de ce niveau d'imperméabilisation, Athènes fait également face à des risques d'inondation élevés.

Première ville à être appuyée par la Commission européenne et la Banque d'investissement européenne via l'instrument financier NCF (Natural Capital Finance Facility) en 2019, la réponse a été de développer des solutions basées sur la nature pour s'adapter au réchauffement climatique, et favoriser l'essor de la biodiversité. Avec entre autres la restauration de la forêt urbaine du mont Lycabette (qui a surplombé Athènes des siècles durant), la création d'espaces verts et la piétonnisation du quartier de l'Académie, et la création de coulées (entre les quartiers) et d'espaces verts (au sein des

⁵⁴ <https://www.caissedesdepots.fr/eclairage/blog/articles/les-budgets-verts-des-finances-locales-un-premier-pas-sur-lequel-lengagement-local>

⁵⁵ https://www.franceinfo.fr/environnement/meteo/vague-de-chaleur-en-quoi-consiste-le-plan-grand-chaud-experimente-a-paris-cet-ete-pour-protger-les-personnes-sans-abri_7319493.html

⁵⁶ La Fabrique Ecologique a publié une étude « L'adaptation au changement climatique sur le littoral en 2019 » (<https://www.lafabriqueecologique.fr/publication-de-notre-premiere-etude-ladaptation-au-changement-climatique-sur-le-littoral/>)

⁵⁷ <https://www.adaptation-changement-climatique.gouv.fr/s-inspirer/ils-le-font-deja/focus-terrain/erosion-du-littoral-saint-jean-luz-nord-choisit-repli-pour-mieux-protger> (consulté le 30/01/2026)

⁵⁸ D'ores et déjà non conformes à la Directive européenne sur le traitement des eaux urbaines résiduaires.

⁵⁹ <https://www.eib.org/fr/stories/athens-climate-adaptation> (consulté le 30/01/2026)



quartiers), propices à l'épanouissement de la biodiversité, dont nous. La municipalité a d'ailleurs signé la Déclaration C40 sur la Nature Urbaine en 2021⁶⁰, et vise à rendre au moins 30 % de la superficie totale bâtie de la ville « verte » ou perméable à l'eau⁶¹. Le « verdissement » de la ville ne se fait néanmoins pas sans résistances, notamment en raison de conflits entre les priorités économiques et environnementales⁶². En revanche, la volonté politique demeure, comme l'atteste l'ambition de Cháris Doukas (maire d'Athènes depuis janvier 2024) de planter 5000 arbres par an⁶³.

Le réchauffement climatique, et ses conséquences (Athènes a perdu plus de 60 % des forêts environnantes face aux incendies) rendent l'adaptation plus urgente. Cette stratégie des « petits parcs » est-elle suffisante ? Une solution plus radicale pourrait s'avérer nécessaire, comme souligné par l'ONG WWF⁶⁴. Une profonde réinvention d'une ville qui n'a pas été pensée pour faire face à la chaleur, par exemple avec la démolition de quartiers entiers afin de créer de vastes coulées vertes. Mais est-ce compatible avec les enjeux sociaux et le logement des plus modestes, lorsque de telles transformations se font dans la grande majorité des cas au détriment des populations les plus précaires ?

Témoignage

Alexandre Florentin, conseiller de Paris sortant (Génération Ecologie - groupe écologiste), a présidé une mission transpartisane — avec Maud Lelièvre (groupe Modem), rapporteure — sur l'adaptation de Paris aux dérèglements climatiques « Paris à 50 °C ». Ingénieur de formation, il a accompagné, pendant près de 15 ans, des entreprises et des territoires, en France et à l'étranger, dans leur transition écologique, notamment au sein du groupe Carbone 4 dont il a fondé et dirigé le centre de formation. La Fabrique Ecologique a publié « Grand Témoin – Alexandre Florentin – Paris à 50 °C : cuire, fuir ou agir » en 2025 ([accessible en ligne](#)).

Revenons sur les retombées de « Paris à 50 degrés », mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris que vous avez présidé. Vous avez eu l'opportunité de la présenter à de nombreuses municipalités, en France et à l'étranger. Quels enseignements en tirez-vous ?

A sa sortie, la mission « Paris à 50 °C » a fait l'objet de deux volets : des ateliers de restitution à partir du rapport et un exercice de gestion de crise, pour lequel d'importants moyens ont été déployés. Cela traduit l'importance accordée à l'adaptation au changement climatique par l'exécutif parisien. J'ai pu remarquer un fort intérêt tout autant pour la dimension politique que celle opérationnelle (exercice de gestion de crise).

Le public intéressé est varié, les entreprises en particulier liées à l'urbanisme, et les municipalités, aussi bien du côté des élus que des administrations. Une des premières réactions est l'angoisse, en premier celle du « pour quand ». La présentation de cas concrets permet de dépasser cette angoisse, pour rentrer dans le cœur du sujet : l'adaptation. Il apparaît rapidement qu'il ne sera pas possible de tout adapter, soit pour des questions de moyens soit pour des questions de faisabilité ou d'acceptabilité. La question de la priorisation et des arbitrages se pose, comme celle de la gestion des crises. Sur le volet financement, il s'agit effectivement d'un point difficile auquel nous n'avons pas parfaitement répondu lors de la mission « Paris 50 °C ». Le sujet est vaste, et s'inscrit très largement en dehors des

⁶⁰ <https://www.c40.org/news/urban-nature-declaration/>

⁶¹ https://www.climate-chance.org/wp-content/uploads/2022/04/bt2022_cas-detude_grece_athenes_eng.pdf

⁶² <https://www.lexpress.fr/monde/du-beton-peu-despaces-verts-athenes-une-capitale-peu-adaptee-aux-canicules-R3ZMVETf4BCSjKA2KMF7KBCVCE>

⁶³ <https://phys.org/news/2024-01-mayor-trees-cool-athens.html>

⁶⁴ <https://www.france24.com/en/live-news/20250422-tentative-tree-planting-decades-overdue-in-sweltering-athens>



prérogatives de notre mission, et même des municipalités : celui du modèle de société, et de son organisation économique.

Les administrations municipales ou métropolitaines étaient particulièrement intéressées par les propositions politiques et les solutions techniques. J'ai été marqué par l'absence de liens entre les services administratifs des municipalités, être seul face à ces sujets est difficile, d'autant plus qu'ils sont parfois particulièrement techniques. L'entraide est une des conditions de possibilité de la robustesse, la constitution de réseaux me semble cruciale, par exemple des responsables « climat » des municipalités et métropoles.

Les élus ont exprimé un vif intérêt pour la méthodologie de notre travail, à savoir comment réussir ensemble, au-delà des étiquettes politiques. L'approche séquentielle a été importante pour fédérer les 15 élus, de tous bords politiques : un constat initial assis sur les connaissances scientifiques, suivi d'une évaluation des options techniques, pour enfin se pencher ensemble sur les options politiques. La première séquence de cette mission a été cruciale, en particulier l'intervention de Magali Reghezza-Zitt qui a établi sans équivoque l'ampleur du sujet. Le contact direct avec le terrain a également été décisif, une méthode de travail non-technocratique, voisine des enquêtes des sciences sociales, s'appuyant sur de nombreuses auditions - plus de 70 personnes. Les témoignages ont illustré les conséquences délétères de la chaleur. Je me rappelle en particulier des témoignages d'un médecin, d'un syndicaliste et d'un bénévole effectuant des maraudes. Des expériences sensibles qui ont permis de comprendre ce que la chaleur fait à nos corps, en particulier pour les personnes les plus précaires, qu'elles soient âgées, isolées, sans domicile ou soumises à des conditions de travail difficiles.

Le sujet n'est pas seulement le seuil de 50 °C. Les températures et les canicules auxquelles nous devons déjà faire face sont problématiques, nos villes ne sont pas pensées pour de telles conditions météorologiques, aussi bien d'un point de vue d'urbanisme que de technologies. Par exemple, la vulnérabilité de notre système électrique (de la production à sa distribution) à la température, en particulier lors des canicules, a conduit à la promotion des solutions robustes et sobres, notamment indépendante d'une alimentation en électricité. Aussi bien chez les élus, ou chez les participants du *serious game* (voir ci-après), les solutions technosolutionnistes, très présentes dans la sphère médiatique, ont été vite marginalisées. La confrontation au réel a ce mérite. Cela revient in fine à adopter des positions *low-tech* et décroissante, mais sans le dire, voire sans le savoir.

Au cours de mes interventions, j'ai constaté une profonde évolution de la perception du sujet. Quitte à être un peu caricatural, on est passé d'un sujet de « gauchiste » à un sujet de santé publique. Notre expérience montre qu'un travail méthodologique sérieux associé à une approche collective permet d'établir un constat commun, et des propositions politiques, souvent radicales. L'exercice démocratique ne peut pas faire l'économie d'une certaine forme de la conflictualité politique.

L'existence de déclinaisons, d'initiatives sœurs, atteste des retombées de notre travail et de la prise de conscience collective du sujet chaleur. Pour n'en citer que quelques-unes : « Nos villes à 50 °C » portée par des acteurs économiques du bâtiment, « Manger sous 50 °C » pour questionner les évolutions de notre alimentation », ou encore « Jouer à 50 °C » dans le monde de la culture. Une initiative serait même dans les tuyaux à l'ONU, pour exporter ce qui a été fait à Paris dans 50 villes du monde.



L'initiative essaime et a fortement contribué à l'identification du sujet chaleur par les municipalités et la société civile. En revanche, l'absence de l'Etat dans vos propos est marquante, qu'en est-il ?

Le risque d'une focalisation extrême sur le sujet chaleur, qui n'est qu'un des pans du bouleversement auquel nous avons à faire face est réel. Comme le sujet carbone qui monopolise le débat public, au détriment de l'effondrement de la biodiversité par exemple. Cette vision en silo est une réelle difficulté. Mais il y a des signaux positifs. J'ai constaté un développement de la pensée systémique, au sein même de la mission « Paris à 50 °C », mais également auprès du public. Le travail collectif est à ce titre une vraie force, au sein d'un même groupe, mais également entre différentes initiatives portant d'autres regards sur un même sujet ou travaillant sur d'autres thèmes.

Nous n'avons effectivement pas eu de contact avec l'Etat. Nous l'avons pourtant approché avec la rapportrice Maud Lelièvre, en particulier le ministre de l'Écologie de l'époque Christophe Béchu. Sans réussite, ce qui est d'autant plus surprenant que ce dernier, et donc l'État, lançait des travaux sur le scénario d'une France à +4 degrés à l'horizon 2100, et que la rapportrice, rattachée au Modem, faisait partie du « camp » de la majorité présidentielle. Nous ne nous l'expliquons pas, tout comme l'absence d'intérêt de l'Association des Maires de France, présidée par David Lisnard, vice-président des Républicains.

Soyons clairs, les retombées « Paris à 50 °C » sont positives, la mission a participé à placer l'écologie et le sujet chaleur au sein des enjeux municipaux, un volet « fraîcheur » est présent dans le programme de nombreux candidats, à Paris et partout en France. C'est une réelle évolution par rapport aux dernières élections en 2020. En revanche, l'adaptation, au changement climatique reste un volet du programme, et non une grille d'analyse systémique, ou un projet politique, celui de l'adaptation de nos sociétés aux bouleversements à venir. Adaptation, atténuation et gestion de crise sont trois axes centraux pour préparer demain. La mandature à venir ne ressemblera pas à celle qui vient de s'écouler. Nous sommes déjà confrontés à une hausse des températures et une augmentation de la fréquence des événements extrêmes, d'une ampleur correspondant aux prévisions pessimistes des scientifiques. L'adaptation est paradoxalement, à la fois un sujet de long terme et de court terme. Tout retard à l'allumage signifie des arbitrages et des crises plus difficiles à gérer, dans un futur proche.

L'intérêt émanant de la sphère politique s'est limité à l'échelle locale, ce que je déplore. Nous n'avons eu que peu de contacts avec les partis politiques, à gauche et à droite, jusqu'au sein de ma famille politique, celle de l'écologie politique. J'en arrive à la conclusion que les politiques ne parviennent pas à saisir la gravité de la situation, et le sérieux avec lequel il faut l'approcher. Que les changements à venir soient vertigineux, qu'y faire face pleinement soit émotionnellement et intellectuellement exigeant, devrait au contraire conduire à s'en saisir. C'est un devoir pour une classe politique qui aspire aux responsabilités. Le poids de la dynamique électorale conduit l'action politique à être structurellement en retard sur le réel. S'inspirer d'autres modes d'organisation pourrait nourrir cette réinvention de l'exercice politique, quitte à pratiquer un grand écart qui pourrait surprendre : aussi bien du milieu de la défense (en particulier pour la gestion des crises) que de celui des ZAD (zones à défendre) pour la culture de la collaboration et de la responsabilité locale.

La mission « Paris à 50 °C » a donc aussi bien irrigué le monde de l'entreprise, de la société que celui de la politique, bien qu'à l'échelle locale seulement et sans remise en question radicale des paradigmes existants, aussi bien sous un angle programmatique que dans la manière de faire de la politique. Avez-vous également pu vous adresser directement à la population ?

Les premières répercussions de notre travail se sont effectivement portées sur les organisations, en particulier les entreprises et l'échelon municipal. Il a également permis, plus récemment, d'établir un contact direct avec la population sous la forme d'un *serious game*.

Un des enseignements de cette expérience de jeu de rôle (qui a déjà réuni plus de 300 personnes à date) est l'importance de la forme. Son format ludique a permis d'attirer un public d'une grande variété,



et de dépasser la défiance envers les partis politiques. Chaque joueur incarne un conseiller municipal en charge de préparer le premier plan fraîcheur de sa ville, en une heure réelle équivalente à trois mois dans le jeu, suivi d'une deuxième heure de restitution collective. J'ai été frappé par le sérieux des participants. Ils ont une réelle liberté en termes propositions, un bac à sable. Le cadrage est limité : le contexte -à partir des constats réels et des prévisions scientifiques, et le scénario - survenue d'événements. Trois constats ressortent. Le positionnement initial est plutôt orienté sur le long terme - par exemple la plantation d'arbres, mais la confrontation avec la réalité conduit très rapidement les participants à un changement de temporalité. Nous sommes déjà en plein dérèglement et le politique se doit d'y répondre ici et maintenant. Deuxième enseignement, les solutions proposées sont tout sauf hors sol, elles s'inscrivent dans le domaine du possible. Enfin se confronter à l'exercice des responsabilités redonne confiance dans la capacité à agir. Cela pourrait être un puissant remède contre l'écoanxiété et le fatalisme.



Quelle place pour la nature en ville ?

Philippine Verzat, Chargée de mission à La Fabrique Ecologique

Résumé

Tout le monde est d'accord pour dire que la nature dans la ville, c'est joli. C'est aussi utile d'un point de vue écologique, sanitaire ou encore social. Dans cet article nous reviendrons sur les divers bienfaits de vivre au sein d'espaces naturels. Nous développerons aussi des exemples de projets concrets qui (re)donnent à la nature sa juste place au sein de nos villes, en France et ailleurs en Europe. Ces exemples montrent qu'il est possible d'agir à l'échelle de la ville, et ce de manière démocratique.

L'angle de La Fabrique Ecologique

Repenser la place de la Nature dans la ville est une réflexion qui répond à plusieurs objectifs que s'est fixés La Fabrique Ecologique, exposés dans notre Manifeste. Parmi ceux-ci, il y a celui de **prioriser le vivant** et de ne plus penser le changement climatique et l'érosion de la biodiversité de manière séparée. Développer les espaces naturels dans la ville ou revoir nos politiques pour davantage cohabiter avec les animaux permet de décentrer le regard et de réfléchir de façon plus systémique sur la place du vivant. De plus, développer la nature en ville en donnant à tous un accès aux espaces naturels contribue à **réduire les inégalités sociales**, répondant à la demande de justice sociale que nous formulons dans notre Manifeste. Cette réflexion s'inscrit également dans l'objectif de **développer la participation démocratique**. Les initiatives décrites visent à promouvoir la participation des citoyens dans les politiques visant à repenser la place de la nature dans la ville. Enfin, elles répondent à l'objectif que s'est fixé La Fabrique Ecologique de **raconter des histoires qui ne se réduisent pas à une dimension morale**. Il n'est en effet pas question de savoir si tel ou tel projet est moralement juste mais plutôt de montrer qu'il existe des alternatives possibles à l'urbanisation intensive.

Historiquement, la ville est considérée comme l'antithèse de la nature. Elle reste néanmoins tributaire de l'écosystème naturel pour son fonctionnement. Il ne peut se concevoir sans la mise à contribution de ressources énergétiques et matérielles dont l'essentiel est produit en dehors du territoire de la ville⁶⁵. On peut donc parler de dépendance des systèmes urbains vis-à-vis de socio-écosystèmes externes, proches ou lointains (alimentation, énergie, matières...). Cette nature, même si elle ne se situe pas dans la ville, y est étroitement liée. Mais, le développement actuel des villes tend de plus en plus à vouloir écarter la nature, l'urbanisation gagnant sans cesse du terrain avec un taux d'urbanisation français atteignant 78,8 % en 2021⁶⁶. Cette urbanisation participe à la raréfaction des terres et à la diminution de la biodiversité. L'artificialisation des sols est une cause majeure de perte de biodiversité en France, puisqu'entre 20 000 et 30 000 hectares de sols naturels sont consommés chaque année au profit de l'urbanisation⁶⁷.

⁶⁵ González de Molina M. et Toledo V. M., 2014, The Social Metabolism. A Socio-Ecological Theory of Historical Change, Springer, Cham.

⁶⁶<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5347845#:~:text=Lecture%203A%20en%202021%2C%20la%20population,8%2025%20de%20la%20population%20totale>.

⁶⁷ <https://ofb.gouv.fr/integrer-la-biodiversite-dans-amenagement-du-territoire>



Pourtant les bienfaits d'une politique de développement de la nature en ville apparaissent multiples. Ils sont d'abord environnementaux. Les éléments naturels fournissent des services de régulation, dits services écosystémiques, grâce auxquels les villes restent vivables. Les végétaux permettent de lutter contre les vagues de chaleur. Ils contribuent à réguler la température grâce à l'évapotranspiration (le transport de l'eau du sol et des plantes dans l'atmosphère) et à leur ombre. Des écarts de 2 à 10 °C sont constatés entre les rues d'une même ville selon leur degré de végétalisation. Dans son 6^{ème} rapport (2021), le GIEC rappelle que pour lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains, le rôle de la végétation est prépondérant. Planter des arbres est donc une solution simple et efficace pour lutter contre les vagues de chaleur. Les végétaux servent également de barrière anti-pollution, en atténuant la pollution atmosphérique et sonore. Ils absorbent une partie des eaux de pluies et régulent les écoulements, ce qui peut notamment éviter les inondations et les débordements des égouts dans les cours d'eau. Enfin, de nombreux animaux et autres organismes vivants sont des régulateurs naturels de la biodiversité : oiseaux et chauve-souris mangent les moustiques, les insectes pollinisateurs fécondent les fleurs sauvages ou horticoles et les plantes de nos potagers, les bactéries régulent la qualité de l'eau... L'enjeu de la place des animaux dans la ville est d'autant plus important que les animaux sauvages investissent de plus en plus nos villes. Le phénomène n'est pas récent mais a été décuplé et accéléré par le confinement de 2020, dû à la crise sanitaire de la COVID-19. Co-habiter avec les animaux est une nécessité.

Au-delà des bienfaits environnementaux, laisser de l'espace à la nature en ville apporte également des bienfaits sanitaires, sociaux, ou encore esthétiques. L'accès régulier à des espaces verts améliore la santé physiologique et psychologique des urbains en réduisant le stress, les symptômes dépressifs et certains risques cardio-vasculaires, avec des effets particulièrement marqués dans les quartiers défavorisés^{68 69}. De même, la présence d'un animal est source de bien-être au quotidien, augmente l'espérance de vie, préserve l'équilibre à la fois physique et mental, multiplie les moments récréatifs, réduit le stress et le risque de dépression. Chez les enfants, ils jouent un rôle encore plus important car ils contribuent à leur développement éducatif et social et favorisent l'autonomie et l'estime de soi. En plus d'améliorer la santé, la nature en ville permet donc de réduire les inégalités sociales. Une étude réalisée aux États-Unis⁷⁰ a montré un écart de mortalité de 12 % entre les personnes vivant près d'un espace vert et celles qui en sont éloignées. Aussi, les espaces naturels renforcent les opportunités de contact et d'interactions sociales entre les citoyens : les jardins collectifs par exemple sont des lieux de dialogue et de partage. Enfin, d'un point de vue esthétique, les espaces de nature en ville participent à l'harmonie de l'aménagement urbain et à la qualité paysagère.

Ces bienfaits, environnementaux, sociaux, sanitaires ou encore esthétiques, sont interdépendants et participent au bien-être et à notre survie sur Terre.

Il existe des mesures simples et concrètes pour laisser davantage d'espace à la nature en ville. Pour agir dans ce domaine, les collectivités doivent néanmoins disposer d'un diagnostic précis, en cartes en chiffres, de l'implantation de la végétation sur leur territoire. La plateforme « Nos Villes Vertes » répond à cet enjeu en proposant une cartographie complète de la végétation urbaine sur tout le territoire français. Elle évalue la part de la nature en ville dans toutes les communes du pays. Il existe également la plateforme « nature en ville »⁷¹ qui répertorie toutes les initiatives mises en place sur le territoire français qui visent à restaurer et valoriser la nature en ville.

Voici quelques exemples de villes qui ont déjà mis en place des initiatives intéressantes pour redonner sa place à la nature.

⁶⁸ https://www.ressources.plante-et-cite.fr/GEIDFile/effets_benefiques_nature_sante_1.pdf?Archive=192255791043&File=Synthese%5F%5F%5Feffets%5Fbenefiques%5Fdes%5Fespaces%5Fde%5Fnature%5Fen%5Fville%5Fsur%5Fla%5Fsante

⁶⁹ <https://www.valhor.fr/actualites/les-espaces-verts-des-effets-positifs-sur-la-sante>

⁷⁰ <https://www.alternatives-economiques.fr/nature-ville/00085487>

⁷¹ <https://www.nature-en-ville.com/>



Regards croisés sur quelques villes de France

Un Observatoire municipal de la Nature en ville à Louviers



En juin 2025, la ville de Louviers a créé son tout premier « Observatoire municipal de la Nature en ville », une enceinte chargée de mesurer la place de la nature en ville et de l'intégrer comme un enjeu structurant des politiques publiques, au même titre que l'habitat, les mobilités, le développement économique, etc. Cet observatoire s'est fixé divers engagements, notamment celui d'établir une cartographie exhaustive de la nature en ville, afin d'identifier les espaces de biodiversité, les zones carencées et les potentiels de renaturation. Aussi, l'observatoire prévoit de définir un « plan d'action stratégique », pour orienter les aménagements urbains, prioriser les secteurs d'intervention, renforcer la végétalisation et toujours mieux intégrer la nature dans tous les projets de développement urbain. Enfin, le troisième objectif est de mesurer l'évolution de la place de la nature en ville dans le temps, en impliquant les habitants dans cette démarche collective.

L'observatoire réunit 15 structures différentes et repose donc sur la collaboration entre des acteurs très divers : les services de la Ville, des acteurs de l'environnement, des urbanistes, des écologues ainsi que des structures éducatives et culturelles. Il met également un point d'honneur à impliquer les habitants dans le projet et prévoit pour cela d'organiser des animations intergénérationnelles et des actions de sensibilisation.

Lors de leur première réunion, ils ont déjà esquissé des projets très concrets. La Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) a présenté sa méthodologie visant à la constitution d'un atlas de la biodiversité communale. Le cabinet CITADIA réalisera quant à lui une étude sur le potentiel de végétalisation de Louviers, afin d'identifier les possibilités de plantation d'arbres et favoriser un écosystème urbain fondé sur la biodiversité souterraine.

Une charte sur l'Animal en ville à Rennes

En 2020, une délégation « animal dans la ville » a été créée au sein du conseil municipal, pour intégrer clairement les enjeux liés à la condition des animaux dans le projet municipal. Afin de répondre à cet engagement de mandat, une démarche participative a été lancée en 2021 afin d'élaborer une charte sur l'animal en ville. Cette démarche a impliqué une grande diversité d'acteurs : les partenaires et associations du territoire, les habitants, les élus, à travers des conférences, des ateliers de travail et un forum grand public. À l'issue de cette concertation, la « charte rennaise sur la condition des animaux » a vu le jour, avant d'être adoptée par le conseil municipal du 15 mai 2023.

Cette charte a établi des objectifs engageants vis-à-vis des animaux. Il s'agit de prendre en compte les animaux dans leur diversité (animaux domestiques, animaux liminaires⁷²...), de sensibiliser les publics à la condition des animaux (habitants, jeunes publics, agents publics...) ; de favoriser une cohabitation pacifique avec les animaux ; de viser un équilibre entre le développement de la ville, le bien-être des

⁷² Pigeons, rats, goélands... tous les animaux qui vivent en liberté dans l'espace urbain à proximité des humains.



humains et la condition animale ; d'améliorer la prise en compte des animaux dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques. Au total, la charte ne compte pas moins de 28 engagements et énonce concrètement 105 actions que la Ville de Rennes peut mettre en place. Parmi ces actions, on peut citer la création d'une pension canine mobile ou la création d'un comité consultatif sur les animaux dans la ville (CCAV). Ce comité consultatif (composé d'élus, services, partenaires institutionnels et associatifs, habitants) est chargé d'accompagner et de suivre la mise en œuvre de la charte rennaise sur la condition des animaux.

Un projet de ferme urbaine « Green Born » en Essonne



Ce projet, intitulé *Green Borne*, a démarré en 2019 avec un jardin-maraîcher partagé en permaculture. Le projet est porté par la PME *Merci Raymond* qui travaille depuis octobre 2017, en collaboration avec *Les Résidences Yvelines Essonne*, à rendre la cité de la Grande Borne située à Grigny plus verte. Aujourd'hui, le jardin est animé par un club local des jardiniers et se veut pédagogique, productif et expérimental. C'est un lieu d'apprentissage de nouvelles approches d'agriculture, d'économie circulaire et de démarche participative.

Cette initiative a permis de donner des résultats très concrets. Avant le projet, la Grande Borne était un quartier bitumé avec peu de zones d'ombre et en proie à un phénomène d'îlot de chaleur urbain. Le projet a permis de transformer ces espaces bitumés en espaces agricoles grâce à la création de parcelles de jardinage. Aussi, de nombreux ateliers de types différents (jardinage, agriculture, alimentation, etc.) ont été mis en place, permettant de sensibiliser les habitants. Enfin, la réalisation de maisons à insectes, de palettes végétales variées avec une fonction de refuges de biodiversité ont permis l'augmentation des services écosystémiques de conservation. Ainsi, les aménagements combinés au projet d'agriculture urbaine qui visent à rafraîchir le quartier offrent de nouveaux espaces pour les espèces. Hugo Meunier, co-fondateur de *Merci Raymond*, dit utiliser le végétal comme « *arme de transformation sociale* ».

Des bergers urbains en Seine Saint Denis



En Seine Saint-Denis, les « bergers urbains », membres co-fondateurs de l'association Clinamen, baladent leurs moutons dans les rues. L'association Clinamen, créée en 2012 est une cellule de



recherche et de développement qui expérimente constamment de nouveaux procédés d'agriculture urbaine. Depuis 2017, les bergers de cette association se sont installés au Parc départemental Georges Valbon, en Seine-Saint-Denis, avec 60 moutons. Les bergers fournissent des services d'éco-pâturage aux bailleurs HLM, collectivités locales, groupements privés ou publics (universités, lycées, hôpitaux...) en baladant leurs moutons de terrains en terrains pour entretenir les espaces verts.

L'éco-pâturage est un mode d'entretien des espaces naturels et des territoires par le pâturage d'animaux herbivores (moutons, chèvres, chevaux...). Cet entretien permet de restaurer la végétation et de maintenir une flore plus diversifiée. Selon un processus circulaire, les déchets des animaux servent d'engrais au fourrage et aux légumes. En pâturant, les moutons taillent les haies, et régulent les pelouses. A l'inverse des chèvres, qui mangent tout, les moutons ne consomment que les parties les plus vertes des haies et des prairies.

Outre cet apport en termes de biodiversité, cette initiative apporte d'autres bienfaits sociaux et culturels. Les Bergers urbains de la Seine Saint Denis organisent des balades avec les habitants et des chargés de la valorisation du patrimoine qui commentent la visite de la ville. Ces balades sont l'occasion pour les habitants de mieux connaître leur patrimoine car la balade est ponctuée d'étapes (Canal Saint-Denis, construit il y a 200 ans sous Napoléon Bonaparte, la Chaufferie). Le mouton devient un vecteur social : les groupes qui suivent les balades sont intergénérationnels et interculturels. Au contact des moutons, l'humain va ralentir, adapter son rythme lorsqu'il croise un troupeau. Cela permet aussi de lutter contre l'idée reçue que les animaux ne sont pas heureux en milieu urbain.

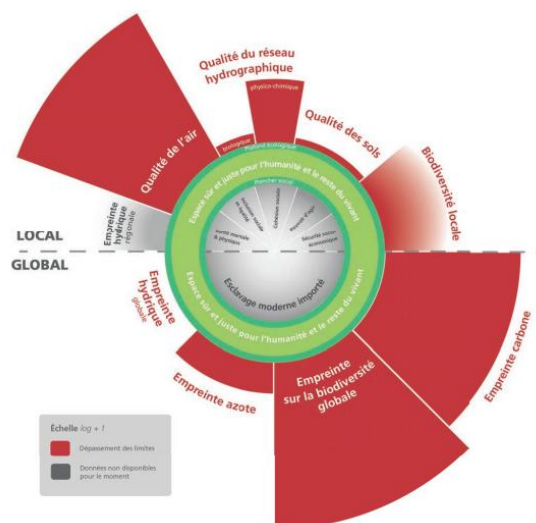
Ailleurs en Europe...

L'Assemblée de la transition en Suisse

La nature est aussi présente à l'Université ! Celle de Lausanne en Suisse (UNIL – Université de Lausanne) a créé un dispositif participatif expérimental, l'Assemblée de la transition, dans l'objectif de « *ramener les impacts de l'UNIL dans les limites écologiques de la planète tout en répondant à sa mission sociale* ». Ce dispositif ressemble fortement à celui de la Convention Citoyenne pour le Climat menée en France en 2019. Dans le cas de la Suisse, 60 personnes (30 hommes, 30 femmes) issues de la communauté universitaire (étudiants, professeurs, personnels administratifs et techniques...) ont été tirées au sort et ont travaillé pendant un an (2022-2023) sur des mesures à mettre en place pour rendre l'UNIL plus durable. Au total, ils ont formulé 28 objectifs et proposé 146 pistes d'action. Avant de formuler leurs propositions, ils ont dû quantifier l'impact écologique de l'UNIL et ont utilisé pour cela la théorie du donut de Kate Raworth afin de créer le « donut UNIL ».

Le panel d'universitaires a identifié 8 domaines dans lesquels l'UNIL pouvait changer son impact, dont celui des bâtiments et espaces verts. Il s'agit selon eux d'un poste d'impacts environnementaux majeurs, tant au niveau local que global. Ils ont établi que la consommation d'énergie, d'eau et de matériaux nécessaires à la construction et au fonctionnement des bâtiments de l'UNIL représentait 23 % des émissions de gaz à effet de serre de l'UNIL et 17 % de son empreinte sur la biodiversité globale. L'extension des surfaces artificialisées pour accueillir toujours davantage d'étudiant·es et de chercheur·euses entraîne également une péjoration de la qualité hydrique et des fonctionnalités du sol au niveau local.





Finalement, ils ont identifié l'objectif de préserver et d'augmenter la surface actuelle et restante de la trame brune et verte⁷³ (61 %) sur les différents sites de l'UNIL et améliorer sa qualité écologique. Pour répondre à cet objectif, le groupe a formulé plusieurs propositions : créer des structures pour favoriser la biodiversité (tas de pierres, tas de branches, prairies maigres, espèces indigènes, lisières), remplacer le goudron des parkings par un revêtement perméable, arboriser les surfaces minéralisées y compris les parkings, créer des étangs, récupérer l'eau de pluie pour alimenter les étangs, imposer la construction de nouveaux bâtiments sur les parkings existants.

Au Royaume-Uni, une voie routière réservée aux Canards

À l'extrémité de zones résidentielles, l'association *The Canal & River Trust of United Kingdom* a créé des voies temporaires pour les canards. Des panneaux de signalisation ont été créés, afin de signaler aux usagers que les animaux sont aussi prioritaires sur la route. Ainsi, cyclistes et passants doivent partager la route avec des canards, qui ont leur propre file. La principale motivation derrière cette innovation était de faire comprendre aux habitants que tous les êtres vivants ont droit à un peu d'espace dans les vies citadines.



⁷³ Le terme de « trame » est utilisé pour désigner la continuité écologique d'un type particulier de milieu naturel. La trame brune désigne l'ensemble des couloirs et réservoirs de sols non-imperméabilisés au profil complet jusqu'à l'horizon d'altération de la roche-mère. La trame verte qualifie le continuum des surfaces arborisées.



Témoignage

Entretien avec Jean-Marie Goater, Conseiller municipal délégué à l'Animal dans la ville de Rennes, conseiller métropolitain délégué à la démocratie locale, membre du Bureau métropolitain.

Pouvez-vous expliquer brièvement votre rôle en tant que conseiller délégué à l'Animal en ville ?

Le rôle de l' élu délégué est de mettre en musique et en transversalité les actions et politiques qui concernent les animaux, dans leurs relations à l'humain. Nous avons identifié 5 axes : les animaux domestiques, les animaux sauvages, les animaux liminaires, les animaux de loisirs et de travail, la commande publique dont l'alimentation.

La délégation « animal dans la ville » a été créée en 2020 au sein du conseil municipal. Qu'est-ce qui a motivé cette décision ? Une sensibilité particulière à l'animal ? et de qui venait-elle : des élus, des habitants ?

La création d'une délégation à l'animal en ville était une revendication de la liste des écologistes qui a été négociée dans l'entre-deux tours. En effet, un programme précis avait été élaboré sur la condition des animaux à Rennes et la création de cette délégation en faisait partie.

Les associations animalistes ou antispécistes militaient dans ce sens et cette question était de plus en plus présente dans les rangs des écologistes. Ces questions doivent être repolitisées et une politique publique construite sur la durée mise en place. Celle-ci doit reposer sur des engagements comme l'accompagnement des animaux de la naissance à la mort, le refus du tout létale, la lutte contre la maltraitance ou les abandons, la prise de conscience de la sentience, la nécessité d'une co-habitation ou d'une co-existence entre les animaux et nous, etc.

En 2021, une démarche participative a été lancée via la plateforme « fabrique citoyenne », quel a été le rôle des habitants lors de cette phase de concertation ?

Afin de redéfinir cette politique, d'établir des priorités et de doter la ville d'un référentiel, il a semblé utile de co-construire une charte d'engagement avec les citoyens mais aussi les élus et les services. Cette politique publique est à la fois quotidienne, sensible, peu objectivée, et source de tensions et de conflits d'usage. Les idées reçues sont nombreuses et les jugements polarisés aussi. Ce sont aussi des sujets qui touchent une large part de la population d'une ville (personnes seules ou en errance, famille, approche sociale et culturelle, etc.)

Ainsi, nous avons organisé des webinaires, des visites de sites, une agora, des tables rondes afin d'aboutir à un ensemble de propositions. Celles-ci ont été confrontées auprès des élus et des services avant de les voter (à l'unanimité) au conseil municipal.

Depuis l'adoption de la charte en 2024, un comité consultatif animaux en ville a été créé pour accompagner et suivre la mise en œuvre de la charte. Qui fait partie de ce comité : des élus, associations, habitants ?

Le comité est composé d'associations, de citoyens volontaires, de représentants de structures de l'administration rennaise, et d'autres collectivités et administrations et d'élus de la ville. Nous veillons à ce que la majorité de ses membres soient issus des associations et citoyens. C'est un espace ouvert, en mouvement sur sa composition. C'est un espace d'élaboration, d'information et de partage.

Depuis, y a-t-il un projet concret qui a vu le jour en voulant répondre aux engagements de la charte ?

Oui il y a eu plusieurs réalisations : éducation canine, aide aux projets (forum des associations, aide à la stérilisation et la vaccination, fin de l'euthanasie des pigeons et création d'un plan pigeon... Il reste de nombreux champs à travailler dans les mois et années à venir – mobilité avec les chiens, plan rat, végétalisation des repas, volière...



Quelle politique énergétique pour les municipalités ?

Groupe de travail de La Fabrique Écologique présidé par Géraud Guibert

(A. Charraud, D. Delaune, JL Delpeuch, F. Demarcq, P. Gérardin, G. Guibert et T. Vilmin)

L'angle de La Fabrique Ecologique

La Fabrique écologique, dès ses premiers travaux, a mis l'accent sur l'importance d'une véritable décentralisation énergétique et d'une association des citoyens aux enjeux d'un modèle de société plus sobre. En une décennie, l'investissement des acteurs locaux sur ces sujets a été remarquable mais s'est aussi heurté à certaines difficultés juridiques, économiques et culturelles comme l'avait illustré en 2022 la note Circuits courts de l'énergie et solidarités énergétiques locales⁷⁴

Ces élections municipales sont l'occasion de réaffirmer l'importance de projets de production locale d'énergie à plusieurs titres : rapprocher la production d'énergie des territoires est positif pour des raisons d'optimisation des ressources mais aussi de pérennisation des emplois et de démocratie locale. C'est une manière d'encourager l'électrification des usages et d'associer acteurs publics et privés dans un projet de territoire. Cela alimente aussi des mécanismes de solidarité.

L'énergie à l'échelle locale n'est qu'un complément à la production nationale. Mais elle est essentielle pour nourrir la « démocratie technique » qui permet à la transition écologique de se faire. Experts, citoyens, collectivités et entreprises ont vocation à élaborer ensemble des projets de territoires qui tiennent compte des ressources naturelles et des besoins sociaux.

La production locale d'énergie, pour l'essentiel renouvelable, dépend d'initiatives décentralisées. Elle se caractérise par une proximité entre la production et la consommation, passant par l'intermédiation de réseaux, indispensables pour la continuité des dessertes. Elle est complémentaire de la production d'énergie nationale, comme le parc nucléaire, les grandes centrales hydroélectriques, ou les éoliennes en mer.

L'État a mis en place un cadre réglementaire et financier incitatif à la production locale d'énergie (fonds chaleur, autoconsommation, tarifs d'achat, certificats de production de biogaz, etc.) mais l'initiative et la gestion des projets reposent d'abord sur les territoires qui ont reçu de nouvelles compétences en la matière.

⁷⁴ <https://www.lafabriqueecologique.fr/circuits-courts-de-lenergie-et-solidarites-energetiques-locales/>



L'importance pour les territoires de la production locale d'énergie

La production locale d'énergie – l'éolien terrestre, le solaire photovoltaïque, les réseaux de chaleur, le gaz vert, la biomasse et la géothermie, connaît une forte croissance de sa contribution à notre balance énergétique qui devrait se prolonger⁷⁵. Les améliorations techniques et les incitations fiscales et réglementaires ont rendu progressivement ces projets intéressants et compétitifs pour l'économie. Les collectivités locales, comme les particuliers, ont bénéficié des effets d'acculturation des premiers déploiements : échanges de bonnes pratiques, constat des effets bénéfiques sur les pratiques des consommateurs (sobriété et flexibilité des usages) montée en compétences techniques et organisationnelles.

Les responsables des collectivités y trouvent **une occasion majeure d'accélérer le développement local et la production de richesse sur les territoires**. Les collectivités locales peuvent prendre des initiatives pour renforcer la logique d'économie circulaire (méthanisation) et (ou) de circuit court de ces productions locales d'énergie, en complément ou en accompagnement des opérateurs privés. Dans le cas d'un réseau de chaleur ou d'une unité de méthanisation, elles auront le souci que les intrants, biomasse ou biodéchets, viennent du territoire, constituant ainsi une ressource valorisée. Des synergies peuvent aussi exister entre la production locale d'électricité et l'électrification des usages (alimentation des bornes de recharge de véhicules électriques, rénovations énergétiques des bâtiments avec installation de pompes à chaleur, etc.). A l'autre bout de la chaîne, elles pourront réinvestir les revenus générés par la production d'énergie, par exemple dans la rénovation de bâtiments publics ou la transition énergétique et la protection de l'environnement (« intracting »).

Les projets permettent le plus souvent de **créer des emplois pérennes**, en particulier dans certains territoires ruraux souffrant de désertification économique. Il s'agit d'emplois liés aux installations énergétiques (ingénierie, exploitation, maintenance), soit directement, soit indirectement via des sous-traitants. La production locale d'énergie peut aussi faciliter le maintien ou la création d'emplois d'entreprises industrielles, par exemple par utilisation de la chaleur fatale qu'elles émettent.

Ce maintien de l'emploi vaut aussi pour l'activité agricole. Pour reprendre l'exemple des méthaniseurs, ils génèrent pour les agriculteurs concernés un revenu additionnel de l'ordre de 50 % en moyenne. Le même type de motivation doit désormais se décliner pour l'agrivoltaïsme, qui doit respecter les exigences de la loi concernant les services apportés à l'activité agricole et à la préservation de l'environnement.

Par ailleurs, les collectivités territoriales peuvent bénéficier de retombées économiques directes des projets, à travers divers mécanismes : fiscalité spécifique (imposition forfaitaire des entreprises de réseaux — IFER) ou générale (taxe foncière), location de terrains communaux ou redevances d'occupation du domaine public, dividendes de sociétés de projets si elles y ont pris une participation, etc.

La production locale d'énergie impulsée par les élus et les citoyens a aussi **une dimension sociale** : une partie de la valeur doit pouvoir revenir aux habitants, sous forme notamment d'actions de lutte contre la précarité. Cela se fait soit directement par des allègements de facture de gaz ou d'électricité (en cas d'autoconsommation collective par exemple) ou de charges de chauffage (pour les logements raccordés à un réseau de chaleur), ou encore par l'affectation des revenus supplémentaires générés pour la collectivité à un versement au centre communal d'action sociale, ou indirectement par la

⁷⁵ Les rythmes futurs doivent être fixés jusqu'en 2035 par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), en cohérence avec la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), qui offre la perspective jusqu'à l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. S'agissant de l'électricité, il faut noter que la première centrale du programme de « nouveau nucléaire » ne sera pas mise en service avant 2038 au plus tôt : de ce fait, la montée en puissance attendue, bien qu'insuffisante à ce jour, de l'électrification des usages, doit pouvoir s'appuyer sur l'éolien en mer et sur les énergies « locales » ou « décentralisées ». Ainsi que le note le bilan prévisionnel RTE 2025-2035 : « *Le pays est [...] parvenu à rétablir son potentiel de production bas-carbone - suite aux crises sanitaire et énergétique - et le développe désormais au rythme nécessaire à l'atteinte de ses objectifs climatiques (environ 7 GW de volume cumulé de nouvelles installations solaires et éoliennes en 2025)* ».



rénovation d'équipements publics ou de logements sociaux. Dans le cas de l'autoconsommation, le consommateur est incité à des comportements plus sobres et adaptés aux contraintes du réseau puisqu'il est intéressé à la valorisation de la production locale.

Plus généralement, la production locale d'énergie permet **une plus grande résilience**, en particulier **en matière de prix**. Un des objectifs est de s'affranchir en partie des aléas sur le prix de marché de l'électricité ou du gaz : par exemple en investissant dans un réseau de chaleur utilisant la biomasse ou la géothermie, ou en produisant de l'électricité ou du gaz qui sera autoconsommé par des bâtiments publics, voire des ménages ou des entreprises impliqués dans le projet. Pour les citoyens, le bénéfice sera selon les cas direct, ou indirect via la sécurisation des finances locales.

Les projets les plus ambitieux visent **un meilleur équilibre sur le territoire entre production et consommation d'énergie**. Cela suppose une analyse géographique *ex ante* des potentiels énergétiques du territoire d'un côté, et de la demande locale d'énergie de l'autre (en tenant compte des perspectives d'évolution liées aux politiques locales sur la mobilité électrique ou la rénovation des bâtiments par exemple). Plutôt que d'importer leur énergie, les territoires peuvent promouvoir tout d'abord une solidarité locale en alimentant leurs propres consommations, mais aussi ensuite exporter des surplus via les réseaux nationaux. Cette logique montre la différence avec les solutions purement « localistes » et les discours allant dans ce sens : privilégier le local n'est pas incompatible avec les solidarités et des coopérations, il peut permettre au contraire de les développer.

À condition que la planification énergétique locale soit co-construite avec les habitants, les initiatives de production énergétique locale peuvent être enfin la composante majeure de projets de territoire, avec des collectivités et des citoyens mobilisés et redevenant acteurs du développement local. Cette potentielle **dimension démocratique** est loin d'être négligeable à l'heure de la montée de la défiance envers les institutions.

Les conditions de la réussite

- 1) Pour les installations de production locale d'énergie, les collectivités locales peuvent s'impliquer à des degrés divers. De telles installations peuvent être de statut privé, associatif ("citoyen"), public, ou mixte. Face aux besoins de financement et d'expertise technique, économique, juridique et en aménagement du territoire que nécessitent les projets, les solutions qui s'offrent aux responsables locaux sont multiples, dans un continuum de modèles hybrides échappant à l'opposition simpliste « 100 % public versus 100 % privé ».

La distinction entre les projets de production locale d'énergie privés et ceux portés de fait par les collectivités publiques (avec présence d'une manière ou d'une autre au capital et à la gouvernance du projet) est donc simplificatrice. Elle s'accompagne parfois d'un jugement *a priori* défavorable sur les projets privés (qui seraient contestables voire à rejeter), alors que ces derniers peuvent souvent apporter beaucoup au développement local, à la résilience et à l'emploi ; l'important est qu'ils correspondent bien aux intérêts du territoire concerné, ce que les outils locaux de planification doivent garantir.

Il est par ailleurs pertinent d'associer le privé aux initiatives publiques afin de lever les éventuels freins et notamment de ne pas restreindre le potentiel de déploiement des projets aux seuls moyens (financiers, techniques, humains) des acteurs publics. Des modèles juridiques et de gouvernance adaptés existent pour mener à bien ces partenariats public-privé.

- 2) Pour garantir la réussite de ces projets, les initiatives locales réussies passent par un engagement politique fort des élus. Le travail doit être mené par le responsable de l'exécutif, maire ou président d'intercommunalité, assisté d'un directeur général des services impliqué et d'agents techniques compétents, permettant un vrai travail d'équipe. Les Syndicats d'énergie, le plus souvent



départementaux, offrent des solutions de portage des projets adaptés à des collectivités qui ne disposent pas de moyens techniques suffisants.

La communication doit être centrée sur les avantages pour le territoire et ses habitants, que ce soit en matière de prix, de conditions d’approvisionnement ou de résilience face aux menaces potentielles. Il s’agit de construire une narration territoriale autour de la robustesse du réseau, du pouvoir local retrouvé et de la transformation visible du cadre de vie.

Il y a en outre un besoin d’apprentissage mutuel par les collectivités territoriales des modèles contractuels et des règles de la commande publique. Cela peut prendre la forme de réunions conjointes avec présentation des cadres juridiques respectifs. Les élus peuvent également s’appuyer sur des guides et outils mis à disposition par des acteurs tels que la FNCCR. Par ailleurs, au sein de la collectivité territoriale concernée, un dialogue fort est indispensable entre les services (juridique, énergie, environnement, etc.).

- 3) Ceci suppose que les initiatives prises correspondent aux besoins et aux ressources du territoire, s’incarnant dans les schémas de planification. Il faut porter une grande attention au cadre de vie des habitants dans la réalisation des projets. Cette dimension peut prendre de multiples formes : intégration paysagère, prise en compte des nuisances, etc. Les projets de développement d’énergie seront d’autant plus approuvés qu’ils correspondent à des usages territoriaux identifiés, bâtiment public, zones artisanales, quartiers, créant un lien direct production-consommation, ou à des intérêts économiques considérés comme légitimes, notamment ceux des petits agriculteurs. Le gaz vert, produit localement et à coût maîtrisé, peut par exemple être utilisé pour le chauffage des locaux, des procédés industriels, ou comme carburant pour la mobilité urbaine.

Les collectivités territoriales peuvent aussi s’opposer aux projets qui n’auraient pas été coconstruits avec elles, notamment du point de vue de l’intégration paysagère ou du respect de l’environnement. C’est ce que l’on a pu observer avec certaines éoliennes ou certains méthaniseurs. A l’inverse, une prise en compte très en amont des avis des habitants rend certains projets d’autant mieux acceptés que l’intégration environnementale et paysagère du projet aura été discutée en même temps que ses apports, notamment pour le territoire⁷⁶.

- 4) Dans certains cas, il est indispensable de mettre en place une gouvernance spécifique et ouverte, associant toutes les parties prenantes, au-delà même de la “phase projet”. Des modalités multiples sont possibles dans cette perspective, notamment lorsque la collectivité est directement impliquée (société d’économie mixte — SEM —, société de projet, coopérative locale...). La place des habitants, voire des entreprises locales, est un enjeu majeur. Là aussi, de multiples solutions sont possibles, des classiques réunions de concertation à la mise en place de conventions citoyennes, ou encore l’intégration de citoyens à la gouvernance elle-même, que ce soit ceux les plus directement concernés ou encore désignés par tirage au sort.
- 5) Certains pourraient enfin se poser la question de l’impact possible d’éventuelles futures restrictions dans la politique nationale de développement des énergies renouvelables. Les derniers rapports des organismes compétents en matière de marché de l’électricité, le gestionnaire du réseau de transport d’électricité (RTE) et la Commission de régulation de l’énergie (CRE), montrent que pendant quelques années on pourrait connaître une relative surproduction électrique à certaines périodes. Il est donc possible que cette situation se traduise transitoirement par des conditions économiques moins avantageuses pour certains projets de développement des énergies renouvelables électriques. Toutefois, la perspective de moyen terme, telle qu’évaluée notamment par le “bilan prévisionnel 2025-2035” de RTE, reste très favorable.

⁷⁶ Cf l’enquête menée par OpinionWay auprès de 312 élus ayant accueilli des installations d’ENR, et publiée par l’Observatoire des énergies renouvelables (juin 2025).



Ceci ne doit donc pas conduire à ralentir l'émergence des projets, dont la mise en place prend plusieurs années, dont le fonctionnement va intéresser le territoire pendant plusieurs décennies, et qui peuvent constituer un maillon fort du développement local.

Regards croisés sur quelques villes en France

En France, quelques initiatives locales intéressantes de production locale d'énergie sont observées.⁷⁷

Une stratégie pour une balance énergétique plus équilibrée (Terres d'Argentan)

La communauté de communes Terres d'Argentan a établi en 2017 une *balance énergétique* du territoire, qui a permis de comparer la dépense totale liée à la consommation locale (toutes énergies confondues) et la part produite sur le territoire, et a servi de base à l'élaboration de sa stratégie territoriale. L'objectif poursuivi est depuis lors de maximiser l'autoconsommation. Le bras armé de cette stratégie est de déployer progressivement une « communauté énergétique renouvelable citoyenne », associant à la collectivité des citoyens producteurs et consommateurs et des entreprises. Terres d'Argentan vise notamment de couvrir par du gaz vert 100 % de ses consommations de gaz d'ici 2030, 57 % l'étant déjà en 2025. Pour l'électricité, l'opération d'autoconsommation collective — dont l'intercommunalité est la personne morale organisatrice — devrait bientôt être élargie d'abord à des entreprises, puis des citoyens.

Un accompagnement pour une bonne intégration sur le territoire (Clunisois)

La communauté de communes du Clunisois (CCC) s'efforce d'intervenir dans les projets des acteurs privés pour s'assurer de leur bonne intégration au territoire. Elle a en outre acquis 60 hectares de forêt, en cofinancement à 80 % par le Fonds Vert, gérée durablement avec l'aide de "gardiens de la forêt" (habitants volontaires, spécifiquement formés) pour la production de bois d'œuvre et de plaquettes destinées à un réseau de chaudières privées, et construit une piscine chauffée par géothermie. Concernant l'agrivoltaïsme, la CCC accompagne les projets privés et publics, à partir d'une carte de la valeur agronomique des surfaces cultivables, afin de s'assurer que les projets se fassent plutôt sur les terrains les moins rentables, et préservent la vocation agricole des autres. Une "centrale PV villageoise" intervient sur les toitures de petite et moyenne taille, les propriétaires pouvant toucher un loyer sans avoir à investir par eux-mêmes.

La solarisation des bâtiments publics en autoconsommation collective via un contrat de concession (Vitrolles)

La ville de Vitrolles a lancé un projet ambitieux de solarisation de l'ensemble de ses bâtiments publics pour le bénéfice de la commune, de ses citoyens mais également des entreprises locales, sous la forme d'un partenariat public-privé via une concession. Le concessionnaire retenu à l'issue d'un appel d'offres est une société de droit privé à gouvernance partagée dans laquelle la commune est devenue actionnaire minoritaire, qui a pour mission principale d'équiper 23 sites communaux avec des panneaux photovoltaïques (10 millions d'euros d'investissements, dont 1,5 million d'euros de rénovation de toitures) et de partager l'électricité ainsi produite avec la commune, les habitants qui le souhaitent et les entreprises locales à un prix compétitif et stable sur 30 ans. Il doit par ailleurs proposer aux citoyens et entreprises locales volontaires d'équiper leur toitures ou parkings, sur la base d'un cahier des charges très strict.

⁷⁷ Seules sont décrites ici les initiatives dont les responsables ont été auditionnés par le groupe de travail. Ces quelques exemples sont répertoriés à titre d'illustration, mais il en existe bien sûr beaucoup d'autres.



L'extension d'un réseau de chaleur grâce à une coordination public-privé (Reims)

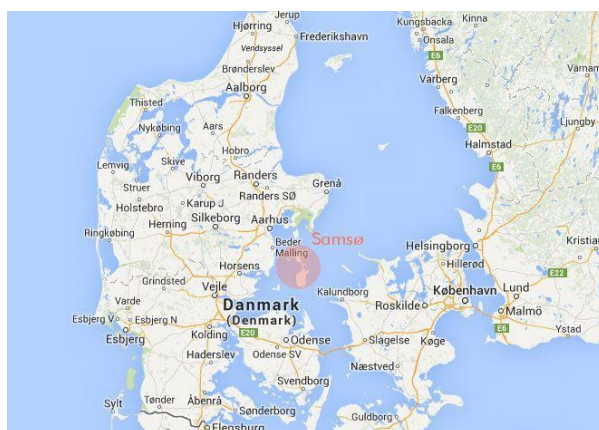
Depuis 2020, 1200 logements du quartier Saint-Rémi sont chauffés par un réseau de chaleur alimenté à 65 % par la chaleur fatale d'une verrerie industrielle située à proximité. Ce réseau va évoluer en 2026 par adjonction de pompes à chaleur en vue d'augmenter la récupération d'énergie, ce qui lui permettra d'alimenter en outre partiellement un réseau public voisin concédé pour 25 ans et en voie d'extension. L'opérateur privé a pris le risque industriel en contractant directement avec l'industriel en amont et les bailleurs en aval, ainsi que la ville pour les bâtiments communaux. Ce circuit court est bénéfique à la fois pour l'industriel et pour la collectivité, les copropriétés et les bailleurs sociaux, qui disposent ainsi d'un réseau de chaleur alimenté en énergies renouvelables de récupération (ENR&R) avec une grande stabilité tarifaire.

Ailleurs en Europe...

Exemple de l'île de Samsø, une île auto-suffisante en énergie au Danemark

Au Danemark, l'île de Samsø est devenue en 2007 la première île autosuffisante en énergies renouvelables. En 1997, après Kyoto, le ministre de l'Environnement du Danemark avait lancé un concours pour les îles du pays. Il fallait présenter un plan pour passer à 100 % d'énergies renouvelables en moins de dix ans. C'est Samsø qui a gagné. Samsø avait l'avantage de disposer d'une énergie renouvelable en abondance : le vent. L'île a donc installé 11 éoliennes, pour plus d'une dizaine de millions d'euros. De manière intéressante, cette transition s'est faite démocratiquement car c'est un investissement qui a été fait par les habitants eux-mêmes. Plus de 500 familles sont devenues copropriétaires de ces éoliennes. Cette transition énergétique a aussi été rendue possible par une politique tarifaire volontariste de la part de l'État. Pour faciliter les prêts auprès des banques, le gouvernement danois avait garanti pendant dix ans un prix de rachat de l'électricité très intéressant, d'environ 0,8 centime par kilowattheure. Depuis 2007, ils ont construit de nouvelles éoliennes et d'autres installations utilisant les énergies renouvelables. Résultat, on peut trouver sur l'île 19 éoliennes dont la moitié sont marines, 4 chaufferies collectives fonctionnant au bois et à la paille et des panneaux solaires disséminés sur les toits insulaires.

Les énergies renouvelables couvrent donc aujourd'hui la totalité de la consommation d'électricité et les trois quarts des besoins en chauffage. Les îliens ont réduit de 140 % leurs émissions de CO₂ liées à l'énergie. Par ailleurs, malgré un investissement total de 60 millions d'euros, la majorité des emprunts ont été remboursés, et de nouveaux emplois ont été créés dans la maintenance, la construction ou le tourisme. Et comme si ça ne suffisait pas, les habitants ont même un nouveau défi : se libérer totalement des énergies fossiles d'ici à 2030.



Témoignage

Trois questions à **Jean-Luc Delpeuch, Président de la Communauté de communes du Clunisois**

La communauté de communes que vous présidez a beaucoup travaillé sur la production locale d'énergie : pourquoi et comment ?

La communauté de communes du Clunisois (CCC) a pris en effet de nombreuses initiatives dans ce domaine : acquisition et gestion durable de forêts, avec l'aide de "gardiens de la forêt" – habitants volontaires, spécifiquement formés, pour la production de bois d'œuvre et de plaquettes destinées à un réseau de chaudières privées – ; alimentation en géothermie du chauffage d'une piscine ; accompagnement des projets d'agrivoltaïsme ; centrale photovoltaïque villageoise. Dans un monde de grandes incertitudes sur l'approvisionnement et les prix de l'énergie, c'est une politique essentielle pour améliorer la résilience des territoires. Cela permet de produire des richesses durables qui contribuent au pouvoir d'achat, à l'emploi et au développement local.

Quelles sont les difficultés auxquelles vous avez eu à faire face pour mener cette politique ?

Il est d'abord important d'assurer une bonne intégration des projets au territoire, en particulier ceux qui sont purement privés. Cela exige une vraie co-construction citoyenne pour planifier les projets, qui doivent correspondre à des atouts réels des territoires. Pour y parvenir, nous avons décidé de créer un comité d'ancrage local pour accompagner les communes et faciliter les discussions avec les développeurs. Une autre difficulté est que les réseaux soient adaptés à des projets ambitieux.

À la veille des municipales, auxquelles vous n'êtes pas candidat, comment analyser la prise en compte et l'impact de ces sujets dans les débats électoraux ?

Pour être mobilisatrice et non clivante, la question de l'énergie à l'échelle locale, doit être traitée de façon transversale, dans un vrai projet de territoire, qui traite l'ensemble des besoins fondamentaux que sont la mobilité, l'habitat, les déchets, la valorisation des ressources locales. Elle ne doit pas être abordée uniquement dans sa dimension « production d'énergies renouvelables », mais traiter en priorité les volets essentiels que sont la sobriété énergétique et l'efficacité énergétique. L'impact de l'énergie sur le budget des ménages et celui des communes, en dépenses de consommation, comme en recettes liées à la production locale, doit être bien mis en évidence, car c'est un aspect très important de la question.

