



RAPPORT THÉMATIQUE
VILLES ET TERRITOIRES



DÉCLIC



<https://declic-solutions.org/>



Licence Creative Commons

Cette œuvre est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.fr>

SOMMAIRE

<i>1. Instaurer une gestion circulaire des bio-déchets urbains</i>	5
Valoriser les bio-déchets urbains et soutenir l'agriculture locale	
<i>2. Valoriser les services environnementaux rendus par les espaces verts urbains</i>	6
Encourager le développement, l'amélioration et l'entretien d'espaces verts dans les villes	
<i>3. Promouvoir la mutabilité des bâtiments</i>	7
Limiter la consommation matérielle et énergétique du secteur du bâtiment	
<i>4. Inclure une assemblée citoyenne représentative dans la rédaction du Plan Local d'Urbanisme</i>	8
Renforcer les modalités de concertation et la prise en compte de l'opinion des habitants	
<i>5. Encourager la transition du secteur du bâtiment vers des pratiques locales et circulaires</i>	9
Améliorer l'exemplarité du secteur public en matière de construction et de rénovation	
<i>6. Instaurer un marché d'échanges d'horaires destiné aux entreprises</i>	10
Favoriser les règles de distanciation physique et limiter la pollution atmosphérique lors des heures de pointe	
<i>7. Développer une plateforme numérique nationale de transports</i>	11
Valoriser l'ensemble de l'offre des transports du territoire, encourager les trajets doux, verts et partagés et favoriser la multimodalité	
<i>8. Réduire le nombre de véhicules de livraison en centre-ville</i>	12
Limiter les émissions de gaz à effet de serre, la congestion urbaine et les pollutions atmosphérique et sonore des villes	
<i>9. Favoriser l'agriculture urbaine dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville</i>	13
Dynamiser, végétaliser et lutter contre la précarité alimentaire de ces quartiers	

INTRODUCTION

La crise du **Covid-19** a été pour nos villes et territoires un choc terrible, qui a révélé les fragilités de notre système social et économique. Les villes ont été confrontées à des tensions d'approvisionnement, et face à la mise à l'arrêt de notre économie, leur capacité d'adaptation s'est révélée très limitée. Sur l'ensemble du territoire français, la crise sanitaire et le confinement ont mis en avant les extrêmes disparités entre les habitants ainsi que les limites de notre système sanitaire.

Ces fragilités, mises à nu par l'arrivée du Covid-19, sont révélatrices des failles inhérentes à notre système actuel de gestion du territoire. Au cours des dernières décennies, nous n'avons eu de cesse d'urbaniser et de multiplier les surfaces minéralisées en ville et en périphérie afin de faciliter la mobilité carbonée et d'accroître le nombre de logements prêts à accueillir de nouveaux citoyens.

Cette urbanisation s'est effectuée au mépris de considérations essentielles telles que la résilience des villes et des territoires. Dans le futur, une planification urbaine tenant compte, en amont, des enjeux environnementaux permettra de mieux réagir et de s'adapter aux situations d'urgence qui mettront notre territoire à l'épreuve dans le cadre du dérèglement climatique. Face à ce défi, nous souhaitons en tant qu'étudiant.e.s prendre part aux réflexions qui façonneront notre futur. Cette initiative doit se joindre aux efforts des décideurs politiques afin d'anticiper et de limiter les dégâts socio-économiques que ces crises engendreront. **Il nous faut changer de paradigme et faire évoluer nos conceptions du développement territorial.**

Le développement du territoire national doit donc être compris comme une opportunité de changement vers un système économique, social et politique durable et résilient. Notre démarche considère les villes comme des lieux majeurs de vie et d'échange, moteurs d'innovation, particulièrement efficaces pour sensibiliser et impacter le plus grand nombre, puisque 80% des français vivent actuellement en zone urbaine¹. Les propositions contenues dans notre thématique sont donc majoritairement centrées sur celles-ci. Toutefois, certaines pourront s'appliquer aussi bien aux grandes et moyennes villes qu'aux municipalités de plus petite taille, qui constituent un lien essentiel entre le politique et les territoires périurbains et ruraux.

À notre échelle, nous suggérons quelques propositions politiques à accueillir comme autant de **pistes de réflexion** et d'**opportunités à saisir**. Nous les soumettons à la lecture critique de tous les acteurs concernés, dans l'espoir de contribuer à un débat global sur la gestion de nos villes et de nos territoires.

Les propositions sont volontairement diverses, à l'image des nombreux.es étudiant.e.s qui y ont contribué. Pour autant, **toutes les propositions de la thématique « Villes et Territoires » suivent des convictions et des valeurs communes**. Ainsi, notre vision de la ville et des territoires de demain répond à plusieurs exigences :

Reconnecter les villes à leurs territoires environnants afin de repenser la résilience des écosystèmes urbains et ruraux.

Inclure l'ensemble des acteurs dans les processus de décision à l'échelle de la municipalité et encourager les prises d'initiatives locales et citoyennes pour permettre une plus grande réactivité et adaptabilité sur l'ensemble du territoire.

Penser la ville comme un réseau d'échanges actif qui doit intégrer ses composantes naturelles (animales et végétales), afin de reconsidérer la place des humains dans leur environnement mais également de rendre la ville plus durable, résiliente, vivable et hospitalière.

1. Instaurer une gestion circulaire des bio-déchets urbains

Valoriser les bio-déchets urbains et soutenir l'agriculture locale

POURQUOI ?

Les conséquences de la crise du Covid-19 sur les chaînes de valeur ont mis en lumière la nécessité de favoriser les circuits courts, leviers concrets pour des villes plus résilientes. D'une part, une quantité importante de bio-déchets émane des villes. Les ménages français en produisent près de 18 millions de tonnes par an et en trient moins de la moitié². En période de confinement, la quantité de bio-déchets d'ordre domestique a augmenté, les ménages se retrouvant avec davantage de déchets compostables. D'autre part, l'agriculture urbaine et périurbaine représente l'un des principaux axes de développement d'une plus grande autonomie alimentaire des villes.

Ce double constat met en évidence tout le potentiel que présente la synergie entre bio-déchets urbains et besoins agricoles locaux. L'enjeu est donc de valoriser cette ressource à travers des circuits courts tout en soutenant les agriculteurs locaux. En parallèle, un système circulaire de bons de paiement incitera les populations urbaines les plus vulnérables à trier leurs bio-déchets et leur permettra d'accéder à une offre de fruits et légumes frais, sains et locaux. La réglementation européenne² rend obligatoire la gestion séparée des bio-déchets d'ici fin 2023, offrant ainsi une fenêtre d'action intéressante à cette proposition.

COMMENT ?

- **Mettre en place** à l'échelle des intercommunalités **des circuits de valorisation des bio-déchets**. Les particuliers pourront se rendre dans des points de collecte afin de les déposer. En échange, ils recevront des bons destinés à l'achat de fruits et légumes locaux produits par les agriculteurs bénéficiant du compost ainsi fabriqué.
- **Conditionner l'obtention de bons à la qualité des bio-déchets fournis**. Les individus pourront être sensibilisés en amont et contrôlés à la collecte.
- **Confier la gestion de ces infrastructures de collecte à des sociétés d'économie mixte (SEM)**, dont le capital est détenu majoritairement par une ou plusieurs entités publiques. Favorisant la cohérence avec l'action publique, ce type de société permet à la collectivité d'imposer un cahier des charges strict tout en allégeant ses coûts. Ces sociétés seront chargées de **valoriser les bio-déchets en compost**. Ce dernier pourra être revendu aux agriculteurs locaux dans le but de leur assurer un approvisionnement fixe. C'est ce processus d'achat et de revente direct qui permettra de garantir aux SEM un fonctionnement économiquement viable. **Proposer des points de vente attenants aux lieux de collecte**. En plus de leurs réseaux de distribution habituels, les agriculteurs pourront vendre certains de leurs produits directement aux particuliers. Ce système offrira aux agriculteurs un prix de vente décent et viable. De plus, il permettra aux populations urbaines les plus vulnérables d'accéder à des produits sains et habituellement coûteux à travers un système de paiement mixte (bons et/ou euros).

2. Valoriser les services environnementaux rendus par les espaces verts urbains

Encourager le développement, l'amélioration et l'entretien d'espaces verts dans les villes

POURQUOI ?

En ville, les espaces verts fournissent de nombreux services environnementaux : la réduction de la température ambiante, le filtrage de l'air et de l'eau ou la réduction du risque d'inondation. Ces services engendrent également des bénéfices sociaux et économiques tels que l'accroissement du bien-être des habitants ou l'attractivité des commerces locaux. Cependant, le manque actuel de financement destiné au développement des espaces verts limite la qualité des services environnementaux urbains.

Ainsi, nous proposons la mise en œuvre d'un système de soutien financier destiné à l'amélioration des espaces verts, sur le modèle des Paiements pour Services Environnementaux Urbains (PSEU). Ce système prendra la forme d'un fonds alimenté par une diversité d'acteurs (privés, publics, particuliers) pouvant tirer profit des bénéfices environnementaux, économiques et sociaux que de tels projets pourraient engendrer. À titre d'exemple, un restaurateur aura tout intérêt à participer à la valorisation des espaces verts à proximité de son commerce afin d'attirer de nouveaux clients. Indirectement, il participera à la limitation des élévations localisées de températures (îlots de chaleurs) ou à la réduction des ruissellements urbains, rendant son quartier plus agréable à vivre.

COMMENT ?

- **Définir les services environnementaux pris en compte dans le système.** Pourront notamment figurer dans cette liste la diminution de la température, l'atténuation du ruissellement, le rétablissement de la biodiversité et bien d'autres bénéfices. Cette liste pourra varier d'une commune à l'autre en fonction des conditions environnementales locales et sera définie par l'équipe municipale suite à une consultation citoyenne³.
- **Identifier les terrains éligibles à la mise en place du dispositif de valorisation.** Deux types de terrains pourront faire l'objet d'un financement :
 - **Les espaces privés.** Ces derniers sont soumis à une demande d'indemnisation formulée par des propriétaires fonciers privés (particuliers ou entreprises). L'approbation de ce soutien financier reposera sur une étude de terrain, visant à évaluer les potentielles retombées écosystémiques sur le quartier, sans calcul des retombées économiques correspondantes. *Exemple : un syndic de copropriété souhaite accueillir une ruche dans sa cour d'immeuble déjà végétalisée pour sensibiliser les enfants à l'importance de la biodiversité. La mairie soutiendra financièrement et techniquement le syndic dans cette démarche.*
 - **Les espaces publics.** La municipalité pourra également puiser dans ce fonds pour effectuer des travaux d'aménagement des espaces verts publics, afin d'accroître les services environnementaux qui en découlent. Les entreprises et commerces locaux, en tant que co-bénéficiaires de ces services, pourront alimenter ce fonds sur une base volontaire. Cette participation pourra être encouragée par une valorisation de ces financements dans les politiques RSE de ces commerces ou entreprises.

3. Promouvoir la mutabilité des bâtiments

Limiter la consommation matérielle et énergétique du secteur du bâtiment

POURQUOI ?

Lorsque la structure d'un bâtiment n'est plus adaptée à sa fonction, il est souvent moins cher de le démolir et d'en reconstruire un autre, plutôt que de transformer la construction^{4,5}. D'un point de vue écologique, cette pratique est problématique puisqu'elle revient à consommer « jetable ». La mutabilité des constructions doit être imposée dans le processus de gestion des bâtiments, à la fois dans le cas des constructions neuves et dans celui des rénovations.

Notre proposition identifie des solutions pour permettre une meilleure réversibilité des bâtiments. Cette mesure permettra de limiter les déchets du secteur de la construction. Il s'agit en outre d'appliquer les principes de l'économie circulaire à l'architecture et à l'urbanisme, pour tendre vers plus de durabilité et de flexibilité dans le bâti.

COMMENT ?

- **Financer cette mesure par des investissements publics.** Pour relancer l'économie française il est capital d'investir massivement dans le secteur du bâtiment et un soutien financier à cette mesure permettra une valorisation de ces investissements à long terme.
- **Permettre la création de « zones urbaines de mutation »** à travers l'amendement de l'article L.151-9 du Code de l'Urbanisme et **définir leurs caractéristiques** à travers l'amendement de l'article R.151-18. Ces zones seront insérées dans les tissus urbains, présentant déjà une mixité de fonctions, mais également dans les zones pavillonnaires vouées à être densifiées. Chaque zone de mutation pourra prévoir une liste de destinations possibles, et devra indiquer les éléments permettant d'évaluer le potentiel de mutabilité d'une construction.
- **Conditionner l'obtention d'un permis de construire dans une « zone urbaine de mutation » à la preuve de mutabilité du projet**, à travers une étude menée par le maître d'ouvrage. Cette dernière pourra être intégrée à l'étude d'impact prévue par l'article L.122-1 du Code de l'environnement.
- **Ajouter un cinquième pilier au référentiel EcoQuartier⁶ axé sur la mutabilité des bâtiments.** Ce référentiel constitue la base normative pour les opérations de rénovation urbaine et d'extension contrôlée, labellisées pour leur exemplarité. Cette mesure permettra d'englober la question de la mutabilité, et plus généralement, de la durabilité des bâtiments dans les opérations de rénovation urbaine.
- **Permettre le maintien d'activités commerciales en centre-ville et encourager la mixité fonctionnelle au cœur des tissus urbains**, à travers une politique volontariste de préservation et d'acquisition du foncier mutable. Cette mesure permettra davantage de flexibilité aux municipalités dans l'attribution des bâtiments au long terme et favorisera une diversification de leurs usages.
- **Créer un fonds d'innovation dédié à la recherche et à l'expérimentation sur la mutabilité**, alimenté par une partie de la taxe d'aménagement et par des fonds étatiques comme le fonds d'investissement public local. Pour les bâtiments modulables, une opération de rénovation ou de réhabilitation coûtera moins cher qu'une opération de démolition ou de construction⁷. Les économies ainsi réalisées sur le long terme compenseront les coûts d'investissement du secteur public.

4. Inclure une assemblée citoyenne représentative dans la rédaction du Plan Local d'Urbanisme

Renforcer les modalités de concertation et la prise en compte de l'opinion des habitants

POURQUOI ?

La forme future de la ville se décide avant tout au sein du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Or, la concertation déjà rendue obligatoire par le Code de l'Urbanisme a un impact faible, voire nul, sur le contenu de ce document. En effet, les dispositions minimales imposées par la loi ne confèrent pas de caractère prescriptif aux résultats de la concertation : les habitants sont interrogés sur un projet de PLU dans sa forme quasi-finale, qui n'est modifié qu'à la marge suite à la concertation⁸.

L'objectif est donc d'améliorer les modalités de la concertation ainsi que de renforcer leur impact sur le contenu du PLU. Cette mesure permettra d'intégrer réellement les habitants à la fabrique de la ville, et de traiter des sujets laissés de côté par les documents de planification. Elle complètera les processus actuels de concertation du PLU et sera une incitation forte pour les pouvoirs publics à organiser une concertation plus approfondie et inclusive.

COMMENT ?

- **Constituer une assemblée représentative de la population avec un rôle prépondérant dans la construction du PLU**, à travers l'amendement de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme. La constitution de l'assemblée sera rendue obligatoire pour les PLU et PLU intercommunaux (PLUi) qui concernent plus de 50 000 habitants. Elle rassemblera au minimum 50 personnes, choisies selon une méthode de sélection d'échantillons représentatifs. Dans le cas des intercommunalités, ce tirage au sort assurera aussi la représentativité de chaque commune.
- **Associer l'assemblée représentative à toutes les étapes de la concertation.** L'assemblée sera sensibilisée en amont sur les sujets abordés, participera à l'élaboration du PLU, aux débats organisés et approuvera ou non le PLU par un vote à valeur consultative.
- **Diversifier les sujets abordés au cours de la concertation.** L'amendement à l'article L.103-2 ajoutera une liste de sujets obligatoires à traiter : densité, genre et ville, santé, sécurité, accès à la nature, artificialisation des sols et accessibilité aux personnes en situation de handicap. Cette liste non-exhaustive de sujets constituera le **minimum légal requis** mais ne sera pas une liste limitative des sujets pouvant être abordés lors de l'élaboration ou de la révision du PLU(i).
- **Outiller les collectivités pour mener la concertation.** Le ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales sera chargé de rédiger un manuel de concertation. Ce document recensera et centralisera les bonnes pratiques en la matière. Il pourra notamment proposer aux collectivités de procéder en 3 étapes (éducation, expression des opinions, restitution), de s'adjoindre les compétences d'une agence spécialisée, ou encore de prendre en compte des propositions citoyennes ayant été largement plébiscitées.
- **Rendre public le vote de l'assemblée citoyenne.** Au moins une semaine avant l'approbation du PLU(i) par le conseil communal, l'assemblée citoyenne approuvera ou non le document. Ce vote aura une valeur consultative et sera rendu public.

5. Encourager la transition du secteur du bâtiment vers des pratiques locales et circulaires

Améliorer l'exemplarité du secteur public en matière de construction et de rénovation

POURQUOI ?

Dans le contexte actuel de crise sanitaire et économique, les collectivités locales ne sont pas en mesure de soutenir financièrement le secteur privé pour favoriser les constructions et les rénovations écologiques. Pourtant, le secteur du bâtiment contribue largement aux émissions de gaz à effet de serre (20% en 2019⁹) et représente un marché économique local significatif. Dans ce cadre, les collectivités territoriales ont un rôle d'exemplarité en matière de construction. Celui-ci a été affirmé à l'occasion du Grenelle de l'environnement de 2007, puis renforcé par la Circulaire du 16 janvier 2009 relative à la politique immobilière de l'État.

Nous encourageons les municipalités à concentrer leurs efforts sur la construction et la rénovation de leurs bâtiments, en valorisant des pratiques locales et bas carbone, afin de s'ériger en modèles pour ce secteur. La mise en place de cette proposition permettra de sensibiliser l'ensemble des acteurs du bâtiment aux pratiques écologiques, de stimuler le marché de l'emploi local et de diminuer les factures énergétiques de leurs bâtiments.

COMMENT ?

- **Favoriser le recours à des acteurs économiques locaux** à travers la révision du principe d'ouverture sans contrepartie des marchés publics. Cette mesure permettra d'améliorer l'efficacité de la commande publique responsable en matière de construction.
- **Référencer les matériaux bio-sourcés et les modes d'utilisation classés par localité dans un guide pratique.** Ce dernier permettra d'améliorer les connaissances des élus et des équipes administratives sur les caractéristiques, les usages et les différentes sources d'approvisionnement des matériaux bio-sourcés.
- À terme, cette mesure permettra de **rendre obligatoire l'utilisation d'un quota minimum de matériaux bio-sourcés locaux et de matériaux recyclés et recyclables.** Ces derniers pourront être identifiés à l'aide des Diagnostics Ressources effectués jusqu'alors dans la lignée de la Loi n° 2020-105, Art. 55.
- **Soutenir les collectivités territoriales dans leurs projets de construction et de rénovation** à travers un service d'accompagnement dédié. Ce dernier sera proposé par l'ADEME, le Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA), les Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) ou toute autre entité pertinente au niveau local. L'obtention de ce soutien devra être conditionné à des critères environnementaux.
- **Encourager le partage des bonnes pratiques**, notamment à travers la participation des collectivités territoriales à des **projets de coopération bio-régionale.** Les communes pourront ainsi partager leurs bonnes pratiques avec les autres communes françaises et transfrontalières environnantes qui partagent les mêmes conditions environnementales et climatiques. Cette mesure s'inspire notamment de la stratégie macro-régionale de la Commission Européenne¹⁰.
- Étendre le champ d'application du Plan Local d'Urbanisme (PLU) aux matériaux de construction. Les PLU pourront prescrire ou interdire l'emploi de certains matériaux, comme cela est possible pour les sites patrimoniaux remarquables. Cette mesure permettra de favoriser le développement de projets de construction écologique.

6. Instaurer un marché d'échanges d'horaires destiné aux entreprises

Favoriser les règles de distanciation physique et limiter la pollution atmosphérique lors des heures de pointe

POURQUOI ?

Dans le cadre du déconfinement, une meilleure répartition des trajets des salariés d'une même zone d'activité est devenue nécessaire pour favoriser la distanciation physique. De plus, la congestion des transports est un défi majeur pour les villes ayant des zones d'activité économique importantes. Depuis 2018, la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV, art. 51) impose aux établissements de plus de 100 travailleurs de réaliser un Plan de Mobilité (PDM¹¹) pour évaluer les déplacements de leurs employés. Ce plan peut être mutualisé entre les entreprises d'une même zone d'activité à travers l'élaboration de Plans de mobilité Inter Entreprise (PDIE¹²).

Dans ce cadre, il est nécessaire de mieux répartir les horaires d'arrivée et de départ des employés d'une même zone d'activité. D'une part, la réduction des déplacements aux heures de pointe permettra de faciliter la distanciation physique. D'autre part, la décongestion du trafic routier engendrera une diminution de la pollution atmosphérique, limitant ainsi à long terme les maladies chroniques liées aux particules fines.

COMMENT ?

- **Analyser la flexibilité des horaires des employés.** Les entreprises concernées devront proposer un questionnaire à leurs salariés afin de recenser des informations telles que les horaires de travail pré-Covid-19, les impératifs professionnels, médicaux et familiaux ou le temps de trajet. Sur la base de ces informations, les entreprises pourront calculer la flexibilité des horaires de chacun de leurs employés en suivant le modèle de calcul utilisé dans le cadre des Plans de Sauvegarde de l'Emploi. Des points seront attribués et pondérés en fonction des informations fournies par l'employé, de sorte que les salariés ayant le plus de contraintes en dehors du travail (handicap moteur, familles monoparentales, etc.) soient favorisés. Les entreprises pourront être accompagnées dans cette démarche par le conseil en mobilité de leur collectivité locale. Les données récoltées dans ces questionnaires seront utilisées dans la deuxième phase de cette proposition.
- **Répartir des tranches horaires différenciées sous forme de quotas entre les entreprises d'une même zone d'activité.** Suite à la première phase d'action, le conseil en mobilité de la collectivité demandera aux entreprises de répartir leurs employés sur différentes plages horaires. Par exemple, 10% d'employés entrant entre 7h et 8h, 20% d'employés entrant entre 8h et 9h, etc. Les entreprises devront répartir ces horaires en priorité aux employés identifiés comme ayant le moins de flexibilité, puis en fonction des besoins de l'entreprise.
- **Permettre les échanges d'horaires dans la même zone d'activité afin d'offrir plus de flexibilité aux entreprises.** Une plateforme digitale sera proposée par l'autorité compétente et permettra aux entreprises d'échanger entre elles un nombre d'arrivées et de départs.
- Cette proposition pourra être **couplée à un système de télétravail à la mi-journée** pour les salariés qui le peuvent et le désirent, dans le respect des mesures imposées par la proposition « Créer une Charte Nationale du Télétravail » du groupe Santé et Environnement.

7. Développer une plateforme numérique nationale de transports

Valoriser l'ensemble de l'offre des transports du territoire, encourager les trajets doux, verts et partagés et favoriser la multimodalité

POURQUOI ?

Les informations portant sur les réseaux de transports sont souvent difficiles d'accès et il n'existe pas d'outil national de comparaison multimodale. *A contrario*, la multiplicité des plateformes d'information à l'échelle régionale crée un manque de visibilité et ces dernières ne mettent pas suffisamment en valeur les modes de transport bas carbone. Depuis la loi de 2016 pour une République Numérique, les collectivités de plus de 3 500 habitants ont l'obligation de partager en Open Data les données relatives à leur territoire. Si cette disposition permet de recueillir les informations d'offres modales locales, les données sont rarement mises à jour et souvent incomplètes¹³.

Une plateforme numérique nationale rassemblant l'ensemble des réseaux de mobilité permettra aux utilisateurs de planifier leurs trajets en prenant en compte les options de transports non-carbonés et partagés. Outre son impact environnemental positif, cette plateforme valorisera également les réseaux de mobilité reliant les populations rurales aux centres urbains, tout en améliorant l'intégration de l'ensemble des territoires.

COMMENT ?

La plateforme transport.data.gouv.fr¹³ permet d'ores et déjà de centraliser une partie des offres de transport du territoire. Cependant, elle reste incomplète et limitée dans son utilisation. S'ensuivent trois axes d'amélioration :

- **Renforcer la base de données existante afin de couvrir intégralement le territoire national.** Les collectivités locales devront l'actualiser tous les deux ans. En outre, la collecte de données inclura les modes de transport décarbonés et leurs infrastructures tels que les pistes cyclables, les zones piétonnes et les promenades aménagées.
- **Créer une application mobile accessible aux particuliers** à partir de cette base de données. Une visualisation claire des modes de transport disponibles mettra en avant les options de trajet bas carbone et multimodaux. L'utilisateur pourra prendre conscience de l'empreinte carbone de son trajet, connaître sa durée, son coût, son niveau d'accessibilité aux personnes handicapées, et éventuellement l'affluence des modes de transport choisis.
- Cette mesure sera mise en place par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire qui sera chargé de lancer un **appel d'offre pour la création de la plateforme**. L'ADEME réalisera sa mise en ligne et sélectionnera le développeur privé qui devra élaborer et gérer l'outil. Une campagne de communication sera relayée par les partenaires de la plateforme afin de donner une meilleure visibilité à l'application.

8. Réduire le nombre de véhicules de livraison en centre-ville

Limiter les émissions de gaz à effet de serre, la congestion urbaine et les pollutions atmosphérique et sonore des villes

POURQUOI ?

Le marché des livraisons est aujourd'hui en plein essor et relativement peu réglementé. Les multiples fournisseurs sont peu enclins à s'associer afin d'optimiser leurs livraisons, dans la crainte de partager des informations sensibles sur leur chaîne d'approvisionnement. Pourtant, ce secteur représente à lui seul 20 % du trafic en ville et 30 % des émissions de CO₂ urbaines¹⁴. Cette proposition s'inscrit dans le cadre des engagements européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et dans la lignée de l'initiative gouvernementale France Logistique 2025. Cette initiative entend promouvoir la responsabilité sociale des entreprises dans ce secteur.

Nous proposons la création d'un contrat signé avec la municipalité qui engagera les transporteurs à respecter des pratiques écologiques, au risque d'être assujettis à une taxe. Cette mesure doit permettre une réduction du nombre de véhicules en ville. Elle répond à un double objectif : améliorer la qualité de vie et de l'air des citoyens et réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur sur l'ensemble du territoire. Il convient de rappeler que la proposition ne concerne que les centres urbains et ne devrait pas avoir d'impact majeur sur la réglementation logistique en dehors de ce secteur.

COMMENT ?

- **Proposer aux transporteurs la signature d'un contrat les engageant au respect de règles de conduite préalablement définies.** Celles-ci incluront notamment : la réduction de la consommation de carburant des véhicules, l'augmentation du taux de remplissage des camions, l'optimisation géographique des trajets, etc. À terme, ces mesures pourront aboutir à la réduction du nombre de véhicules de livraison grâce à la mutualisation des trajets.
- **Mettre en place une taxe complémentaire** qui pénalisera les transporteurs n'ayant pas signé ce contrat. La mise en place de ce système devra être annoncée en amont, afin d'alerter et de sensibiliser les fournisseurs et les transporteurs. La taxe devra être progressive dans le temps, afin de permettre aux entreprises de livraison de s'adapter, et à terme, de mettre en place les mesures nécessaires à la signature du contrat.
- **Créer une instance chargée de veiller au respect des clauses du contrat.** Cette entité sera également responsable de ses éventuelles évolutions et mises à jour. Sa mise en place sera en partie financée par la taxe mentionnée ci-dessus.
- **Restreindre progressivement l'accès aux centres-villes.** Cette mesure pourra prendre une forme similaire au système mis en place à Londres, en délimitant trois zones de restrictions progressives autour de la ville¹⁵. À terme, les municipalités pourront autoriser l'accès aux centres-villes aux seules compagnies de livraison signataires du contrat.

9. Favoriser l'agriculture urbaine dans les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville

Dynamiser, végétaliser et lutter contre la précarité alimentaire de ces quartiers

POURQUOI ?

La crise du Covid-19 a mis en évidence la fragilité de nos systèmes alimentaires. Les chaînes d'approvisionnement à flux tendus, couplées aux importations massives de produits frais, limitent notre capacité de résilience. D'autre part, assurer à toutes et à tous un accès à des fruits et légumes de qualité reste un enjeu de taille, en particulier dans les villes. Pourtant, de nombreux espaces urbains et périurbains sont sous-exploités et pourraient être valorisés afin de rapprocher les lieux de production et de consommation¹⁶.

L'agriculture urbaine devra permettre la diversification de l'alimentation du plus grand nombre, notamment des citoyens les plus précaires. D'autre part, la proximité immédiate entre la production et la consommation des produits permettra de diminuer l'empreinte carbone de leur transport. De plus, elle participera au dynamisme culturel et économique des quartiers qui la pratiqueront, notamment dans le cas des Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville (QPV). Enfin, elle sensibilisera les habitants à la résilience alimentaire. **Les partenariats public-privé (PPP) à l'échelle locale permettront de faire passer l'agriculture urbaine d'un paysage fragmenté d'expérimentations à but non-lucratif à un écosystème florissant d'activités urbaines.**

COMMENT ?

- **Identifier les terres exploitables au sein des quartiers prioritaires et des zones périurbaines.** Une modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) permettra de transformer les espaces publics et privés non-utilisés en « zones agricoles ».
- **Créer une plateforme numérique permettant la mise en relation des propriétaires de terrains publics ou privés, des entreprises agroalimentaires urbaines et des investisseurs privés.** Cette plateforme pourra être développée au niveau national par le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation et sera proposée aux municipalités pour une mise en œuvre locale.
- **Soutenir les acteurs privés à travers des incitations fiscales.** Cela favorisera les investissements dans des projets d'agriculture urbaine initiés sur la plateforme. Les coûts d'investissement seront ainsi couverts par le secteur privé, qui pourra valoriser cette participation à travers des politiques de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE).
- **Recruter au sein de la jeunesse locale par l'intermédiaire du Service Civique.** Proposer des contrats de 24 heures par semaine pendant 6 à 12 mois, avec une indemnité mensuelle prise en charge par l'État et l'entreprise. Les jeunes pourront également être inclus dans cette démarche dans le cadre du Service National pour une Agriculture Durable, proposé par le groupe Agriculture et Alimentation.
- **Assurer des sources de revenus durables pour les entreprises agroalimentaires urbaines** en leur offrant la possibilité de signer des contrats avec des Établissements Recevant du Public (écoles, hôpitaux, EHPAD). Cette mesure pourra être complétée par une exonération de la taxe de vente.
- **Assurer une alimentation diversifiée aux habitants locaux** en réservant une partie de la production aux banques alimentaires de ces quartiers. Il s'agira également d'inciter à l'achat de ces produits frais par les habitants locaux au travers de bons de réduction distribués selon l'implication de ces derniers dans les projets agricoles (employés permanents ou temporaires, bénévoles, achats réguliers, etc.).

SOURCES

- (1) Statista (2018). Population urbaine France 2005-2018. URL:<https://fr.statista.com/statistiques/473802/part-population-urbaine-france/>
- (2) ADEME (2018). *Le Fonds Économie Circulaire*.
URL:<https://www.ademe.fr/expertises/dechets/passer-a-laction/fonds-economie-circulaire>
- (3) Secrétariat Général pour la Modernisation de l'Action Publique (2017). *Les Démarches de Participation Citoyenne ? Boîte à Outils*.
URL:<https://www.modernisation.gouv.fr/sites/default/files/fichiers-attaches/boite-outils-demarches-participation.pdf>
- (4) Architecteo (2020). Prix Rénovation Maison : Coût Moyen au m2 d'une Rénovation.
URL:<https://architecteo.com/cout-renovation-maison.html>
- (5) Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales (2019). Économie de la Construction.
URL:<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/economie-de-la-construction>
- (6) Démarche ÉcoQuartier (2020). Le référentiel ÉcoQuartier.
URL:<http://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/20-engagements/referentiel/>
- (7) Canal Architecture (2017). *Construire Réversible*.
URL:<https://canal-architecture.com/sites/default/filesystem/files/publications/construire-reversible-555/201704construire-reversible.pdf>
- (8) Louvet, N. (2006). La concertation productive : un autre regard sur la démocratie participative à travers les PDU. *Transports urbains*, 109(1), 19-22.
- (9) Commissariat Général au Développement Durable (2019). *Chiffres clés du climat. France, Europe et Monde*.
URL:<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/datalab-46-chiffres-cles-du-climat-edition-2019-novembre2018.pdf>
- (10) Commission Européenne (2017). *Qu'est-ce qu'une stratégie macro-régionale de l'UE ?* URL:https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/cooperate/macro_region_strategy/pdf/mrs_factsheet_fr.pdf
- (11) ADEME (2019). Le plan de mobilité, qu'est-ce que c'est ?
URL:<https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>
- (12) OREE / ADEME (2009). *Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises. Un Outil de Management de la Mobilité sur les Zones d'Activités*.
URL:http://www.oree.org/script/ntsp-document-file_download.php?document_file_id=169
- (13) Ministère des Transports (2020). Le Point d'Accès National aux données de transport.
URL:<https://transport.data.gouv.fr>
- (14) Le Groupe La Poste (2019). *La logistique urbaine au service de la ville durable*.
URL:https://le-groupe-laposte.cdn.prismic.io/le-groupe-laposte%2Ff64d3599-14a8-41d7-969a-ff2ecfd794a8_groupe-la-poste-cahier-logistique-urbaine-version-21mars2019.pdf
- (15) Mayor of London (2020). The Mayor's Ultra Low Emission Zone for London.
URL:<https://www.london.gov.uk/what-we-do/environment/pollution-and-air-quality/mayors-ultra-low-emission-zone-london>
- (16) Bernard, A., Debrock, V., Hartmann, P., & Junger, A. (2017). *Friches urbaines : comment revaloriser les sols par les cultures ?*
URL:<http://www.ird2.org/wp-content/uploads/2017/01/rapport-étudiants-UniLaSalle-Friches-et-agriculture-urbaine-2017.pdf>

PARTICIPANTS

REMERCIEMENTS

Présidents et fondateurs de Déclic : **Lou GARCIA et Ulysse ROBACH**

**Coordinateur.trice : Emma DAHAN et
Adriaan RADEMAKER**

- Doriane MOLLARD-MINNEBOIS
- Hugo d'ASSENZA-DAVID
- Inès BAUDRY
- Jose Pablo CASTRO SALAZAR
- Karine LE CONSTANT
- Marion FOREST
- Mathilde FRAISSE
- Eren KURKLU
- Erisa TAKEDA
- Eva SAHORES
- Kristina SOKOURENKO
- Massimo COLONNA
- Mathilde MOUSSON
- Shrishty PALLAV

**Nous tenions à remercier tout particulièrement et à
témoigner toute notre reconnaissance aux personnes
suivantes pour leur aide et leurs conseils :**

- Charles DAUBAS, Associé chez RiO et Président de l'Association 1+1
- Jean-François LUCAS, Sociologue, Expert Ville Numérique chez Chronos
- Bruno MAGNIER, Directeur de l'Urbanisme et de l'Aménagement à la Métropole de Grenoble-Alpes
- Michel NOUSSAN, Chercheur associé, Fondazione Eni Enrico Mattei et Enseignant associé à Sciences Po PSIA
- Giacomo PARRINELLO, Professeur Adjoint d'Histoire de l'Environnement à Sciences Po

**Nous remercions également pour leur appui : La
Direction de la Vie Étudiante de Sciences Po Paris**

**Nous remercions aussi grandement pour le
développement du site web et le design du rapport
final**

- Marion DENES, Graphiste
- Corentin GIRAUD, Ingénieur informatique

