

CRISE SANITAIRE & TRANSITION ÉCOLOGIQUE : ENSEIGNEMENTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS

A lors que le quotidien de presque toute la population s'est figé à l'échelle mondiale avec la crise sanitaire liée au Covid-19, une partie de l'empreinte écologique de l'Homme sur la planète semble suspendue. Une expérience à une échelle sans précédent qui nous invite à prendre la mesure des interactions avec les ressources naturelles et des impacts de nos activités quotidiennes. Cette période transitoire change notre rapport aux autres, au temps et à notre environnement : comment ? que doit-on en retenir ?

Cette note d'analyse synthétise et met en lumière des informations parues dans la presse en ligne et sur quelques sites spécialisés (sans avoir la prétention d'être exhaustive) pour faire connaître ces faits, partager avec le plus grand nombre les enjeux et éclairer chacun, travailleur, citoyen, décideur, pour l'après. Car, à n'en pas douter, il y aura un « avant » et un « après » comme pour tout événement historique.

CONSTATS

Réduisez la place de l'Homme sur un territoire et les autres êtres vivants s'approprient les espaces délaissés et l'empreinte de l'Homme sur son environnement s'avère bien tangible et mesurable.

> Amélioration de la qualité de l'air et forte baisse du bruit en ville

Après quelques jours seulement de confinement (réduisant le trafic automobile et l'activité industrielle), la qualité de l'air s'est très nettement améliorée dans tous les pays et zones denses du monde. En France, les émissions d'oxyde d'azote (ou NOx principalement dus au trafic routier 63% des

émissions et à l'industrie 20%) ont été réduites de 50% et leur concentration atmosphérique égalementⁱ. Les territoires de la région Auvergne-Rhône-Alpes profitent aussi de ces effets vertueux. Dans ses principales villes, les NOx y ont baissé de l'ordre de -54% à -72%ⁱⁱ. Néanmoins, cette amélioration ne concerne pas les particules fines dont la source d'émission principale est le chauffage, à laquelle viennent s'ajouter en ce moment les activités agricoles et des imports d'autres territoires parfois lointainsⁱⁱⁱ.

Les niveaux de bruit en ville baissent également, les mesures à Paris montrent une baisse de plus de 50%, pouvant même atteindre plus de 80%^{iv}.

Les habitants de New Delhi ont redécouvert le ciel bleu, ceux de Paris le chant des oiseaux... dans les premières semaines de confinement, les journaux et réseaux sociaux foisonnaient de témoignages similaires, rappelant à chacun que la pollution et le bruit affectent sérieusement la qualité de vie des urbains.

Cette réduction de l'activité humaine se détecte jusque sur les sismomètres mesurant les vibrations de la croûte terrestre et encore une fois plus particulièrement en ville^v.

> Réduction de la présence et pression humaine favorable à la biodiversité

La baisse de la présence de l'Homme et de ses déplacements laisse plus de place aux espèces animales : en quelques jours, elles réapparaissent là où elles semblaient disparues, dans les espaces vacants en témoignent les nombreuses images d'animaux plus ou moins sauvages en ville (cerfs, puma, canards des canaux parisiens). Ils sont également moins soumis aux prélèvements et accidents (de la route)^{vi}. L'espace sonore est également réinvesti, la biophonie (sons des êtres vivants) prenant le pas sur l'anthropophonie (sons liés aux activités humaines)^{vii viii}.

> Encore non totalement mesurée, une baisse mondiale significative des émissions de Gaz à effet de serre (GES)

Sur le mois de février 2020, les émissions de CO₂ ont baissé de 25% en Chine par rapport à février 2019 d'après le Centre de recherche sur l'énergie et l'air pur (CREA)^{ix}. Si la baisse des émissions de gaz à effet de serre ne pourra être pleinement quantifiée que dans quelques mois, le ralentissement de l'activité économique, de la consommation, des échanges dû à cette crise annonce une baisse des émissions importante.

Pour autant, ces bénéfices ne sont pas généralisés, suffisants ou la crise conduit à des effets négatifs pour l'environnement.

> Fragilités révélées de l'activité agricole en matière de débouchés et de main d'œuvre

Les impacts de la crise sur le monde agricole nous enseignent (ou confirment) que : la

production s'écoule localement en majorité vers les restaurateurs et au travers des marchés (et non pas via la grande distribution – qui dépend d'une chaîne logistique et de sources plus lointaines) et que le maraîchage est très dépendant de la main d'œuvre européenne (voire extra-européenne)^x.

> Effets négatifs constatés ou potentiels

Des animaux dépendants du nourrissage humain (zones touristiques) errent en quête de nourriture comme les daims de la ville de Nara au Japon. On voit également une recrudescence des dépôts sauvages dans le milieu naturel, comme dans le Parc national des Calanques^{xi}. De plus, la baisse des émissions de GES constatée ces dernières semaines, ne doit pas être vue comme suffisante pour le climat ou comme un moyen de lutter contre le changement climatique^{xii}.

> Des phénomènes indépendants de la crise à ne pas négliger

Certains enjeux, non liés à la crise et ses impacts doivent néanmoins être listés car ils méritent également une attention particulière et complètent les constats précédents. D'un côté, le trafic d'espèces sauvages se poursuit y compris celui des pangolins, animal connu de tous aujourd'hui^{xiii}. De l'autre, la baisse de pollution atmosphérique ne doit pas faire oublier les enjeux de qualité de l'air intérieur, celle du bruit ambiant n'en rend les nuisances sonores entre appartements d'un même immeuble que plus audibles^{xiv}.

ENJEUX SOUS-JACENTS

> Climat et activités économiques.

Une attention toute particulière est ainsi à porter à la reprise de l'activité économique et des échanges, moteurs des émissions de GES, en témoigne : la baisse de 30% des crédits carbone en deux semaines due à la chute des activités économiques en Europe^{xv} et la baisse des émissions de GES déjà évoquée. L'année 2008 qui a connu la dernière grande crise économique avait d'ailleurs vu une réduction

des émissions suivie d'un rebond en 2009^{xvi} (le rebond peut être plus long sur certains secteurs : le niveau de trafic poids lourds est revenu à son niveau d'avant 2009 après 10 ans en Savoie). C'est un infléchissement dans la durée des émissions de gaz à effet de serre qui est nécessaire^{xvii}.

> Pollution, nuisances et mobilité

Les interrelations entre déplacements motorisés et activités (comme les chantiers ou l'industrie) et nuisances sonores ou pollution atmosphérique sont apparues nettement. Néanmoins, dès la reprise normale des activités et du travail, ces nuisances vont revenir à niveau identique. C'est également un changement au long court qui est nécessaire.

> Biodiversité, homme et territoire

S'il fallait une preuve que la faune (les animaux) est dérangée par la présence humaine (présence physique, bruit), c'est chose faite aujourd'hui. La préservation et la traduction concrète des réservoirs et corridors qui constituent la trame verte et bleue est donc fondamentale pour la biodiversité dont les espaces de vie se sont réduits avec la croissance démographique. Le rapport entre l'Homme et la nature est également un enjeu, *a minima* du point de vue des risques de zoonose (maladies infectieuses des animaux vertébrés transmissibles à l'être humain – comme le COVID19).

> Production alimentaire locale

Les circuits courts se sont développés ces dernières années, mais restent insuffisants pour assurer des débouchés locaux quand la restauration collective connaît une baisse. Les supermarchés et grandes enseignes ont pris des engagements lors de cette crise pour écouler les volumes, mais la question de la rémunération des producteurs ou de la répartition des marges dans la filière demeurent d'actualité^{xviii}. Les démarches mises en œuvre en temps de crise (engagement de la grande distribution, plateformes numériques recensant les producteurs locaux) s'inscriront-elles dans la durée ?

ET APRES ?

Cette crise montre que les actions de réduction de l'impact environnemental de l'Homme peuvent avoir des effets à court terme (qualité de l'air, bruit, biodiversité), et que la société dans son ensemble (dont le gouvernement) peut opérer des changements radicaux (passage au télétravail de 100% des effectifs pour bon nombre d'entreprises, réduction forte des déplacements). La situation actuelle et ses conséquences économiques ne peuvent être ni durable ni souhaitable pour tout un tas de raisons non évoquées ici. Malgré tout, devrions-nous repartir comme avant ? N'est-ce pas l'occasion rêvée pour accélérer la nécessaire transition écologique ? N'avons-nous pas franchi le premier et difficile pas d'un changement de modèle ou de société ? Nombreuses sont les voix à s'élever dans ce sens : associations^{xix}, syndicats^{xx}, citoyens^{xxi}, fondations, décideurs^{xxii} ^{xxiii}. La question du soutien à la filière aérienne^{xxiv}, ^{xxv} n'est qu'un sujet parmi d'autres.

Dès lors quels sont les sujets méritant une attention particulière pour capitaliser sur cette crise et construire un après plus durable et responsable ?

> Quelle mobilité demain ?

L'un des principaux facteurs des bénéfices environnementaux évoqués tient à la réduction drastique des déplacements motorisés. Par rapport à cela, deux sujets émergent : la place de la mobilité cyclable et la réduction des déplacements. Va-t-on aller vers un retour en grâce de la petite reine ?^{xxvi} ou vers la fin des transports collectifs et le retour à l'autosolisme qui va de pair avec les nuisances ? La pratique du vélo est bénéfique pour la santé à plusieurs titres : non-émetteur de GES ou de polluants atmosphériques, moins bruyant, bénéfique aussi par l'activité physique et incidemment, il permet une certaine distanciation sociale dès lors que la place qui lui est allouée dans l'espace public est suffisante^{xxvii}. De plus, le volume de déplacements ne va-t-il pas se réduire après la levée des mesures de restrictions ? Les outils de

télétravail sont aujourd'hui éprouvés et testés sans commune mesure, les impacts des déplacements (locaux ou internationaux) mieux appréhendés, de telle sorte que la question d'un retour identique à « l'avant » peut se poser. A cet égard, rappelons que le tout-voiture a un coût considérable pour les collectivités, qui dimensionnent aujourd'hui les infrastructures routières sur les heures de pointe. Or, l'étalement des heures de pointe par l'adaptation des horaires de travail, et l'instauration plus systématique du travail à distance pour les salariés du tertiaire sont des mesures dont la crise aura prouvé l'efficacité sur la congestion urbaine et la productivité.

Sur un tout autre registre, cette crise pourrait être un catalyseur de transformation technologique dans nos modalités de livraison avec l'accélération des expérimentations de livraison par drones^{xxviii}.

> Quelle production ?

Au-delà des questions de réduction de la consommation et des enjeux d'économie circulaire qui ne sont pas abordées ici, plusieurs sujets méritent une attention particulière : la production locale, la production énergétique et celle de la ville.

Où produire quoi ? et quelle distribution ? Les difficultés d'approvisionnement de produits sanitaires d'un côté et les difficultés de distribution des productions agricoles de l'autre interrogent le tissu économique national (ou européen) et local (doit-on s'assurer que certains produits ou process¹ de production soient implantés plus proches de nous ?), mais également les liens entre les entreprises et leur territoire (en particulier en ce qui concerne la production agricole qui a eu du mal à trouver les liens et débouchés dans les commerces restant ouverts). La réponse n'est sans doute pas nationale, mais territoire par territoire, et à relier avec des changements de pratiques individuels. Il s'agit peut-être d'une opportunité

pour accélérer la transition du secteur agroalimentaire^{xiv}.

Quelle énergie pour demain ? La forte baisse de la demande de produits pétroliers a généré des chutes de prix sans précédent, ce qui peut avoir deux conséquences radicalement différentes : une surconsommation de cette énergie (re)devenue peu chère (même si ce n'est pas durable – et donc un recul sur le plan de la transition énergétique et de la lutte contre le dérèglement climatique), et/ou une explosion de la bulle pétrolière (la production d'Amérique du Nord n'est viable économiquement qu'avec un prix du baril élevé et en croissance) conduisant à une baisse de production et un renchérissement (ce qui doit arriver *in fine*, la ressource n'étant pas infinie, mais qui pourrait être plus précoce donc)^{xxix}. Une chose est sûre, avec cette crise, le monde a fortement baissé sa consommation, la reprise doit éviter les effets rebonds et doit s'inscrire dans les différents accords climatiques. Le plan de relance ne doit pas faire l'impasse de la transition énergétique et du développement des énergies décarbonées, ni de la baisse des consommations (l'enjeu principal réside bien dans une moindre consommation).

Quelle reprise de la construction et fabrique urbaine ? Les délais de suspension de délivrance des permis de construire sont raccourcis, la France souhaite faciliter la reprise de l'activité économique au travers des filières du bâtiment et de la construction^{xxx}. Ceci étant la forme et la fabrique de la ville pourrait être modifiées au regard des évolutions et changements listés ici (mobilité, production, énergie, changements sociaux...) : recours à l'urbanisme tactique pour tester et accompagner les évolutions de mobilité^{xxxi} ? organisation spatiale pour abriter les relocalisations (production, énergie) sans étendre l'artificialisation ? développement de l'urbanisme favorable à la santé ? sont quelques pistes et sujets à explorer.

¹ En parlant de process, on cherche à faire référence plus à des typologies de production qui peuvent être réorientées, adaptées et permettent de gagner en flexibilité. Les usines textiles ont pu

se réorienter pour produire des masques de tissu par exemple, celles de cosmétiques, des gels hydroalcooliques.

> Quels changements sociétaux ?

Pour parler justement de la suite, il faudrait aussi prendre la mesure de la multiplicité des impacts vécus (voir subis selon ses vulnérabilités) par chacun qui interrogent nos vies et pratiques et donc plus largement notre/nos société.s. Chacun a été touché dans les actes et achats du quotidien, sa mobilité, son rapport au travail, au temps, ses pratiques de loisirs, de tourisme, son rapport à la nature et à son environnement, à l'autre, aux services publics, et aux élus. Il ne semble pas y avoir un pan de notre vie qui n'ait pas été modifié en l'espace de quelques semaines. Une remise en perspective qui conduit certains à s'interroger, d'autres à changer leurs pratiques, à l'accepter,

à s'y opposer, à « faire avec » ou « à faire comme il peut ». Le recul est aujourd'hui insuffisant, les analyses non produites pour savoir si certains des changements vertueux sur le plan de l'environnement peuvent s'inscrire dans la durée ? Ce n'est sans doute pas si simple. Ce bouleversement aura *a minima* eu la vertu de montrer qu'il est possible de faire différemment, avec des conséquences à la fois positives et négatives. L'enjeu sera sans doute d'éviter, réduire ou compenser les mesures négatives (en particulier économique) et de conserver des changements bénéfiques à long terme pour l'environnement et les générations futures. La notion de résilience de notre société, écosystème ou territoire prend ici tout son sens et mérite une attention particulière

Les territoires, aujourd'hui désespérément en attente de leurs maires et conseils municipaux, constituent encore un rouage essentiel. Selon le sujet, l'échelle du territoire pertinent diffère mais ils ont les ressources pour concrétiser et faire atterrir la transition écologique (et économique) à venir, en particulier pour les boucles locales de production ou l'organisation de la mobilité et du quotidien.

Enfin, les pétitions et concertations qui ont émergées ces dernières semaines renforcent un peu plus l'idée que c'est ensemble que se construira cette transition. L'implication citoyenne locale pour la définir et la porter collectivement est la clef du succès comme en témoigne la transformation opérée précédemment à Loos-en-Gohelle par exemple^{xxxii}. Parmi les questions de l'après que devront s'approprier chaque territoire figurent en bonne place : quelle transition ? et quelle co-construction ?

Pour aller plus loin - bibliographie

ⁱ PIN, Rémi. Confinement : la qualité de l'air s'améliore sur tout le territoire. *Actu-Environnement* [en ligne], 27 mars 2020 (consulté le 15/04/2020)

ⁱⁱ ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Les urbains et riverains des axes routiers ont bien mieux respiré depuis le début du confinement. *Actualités sur le site d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes* [en ligne], 21 avril 2020 (consulté le 21/04/2020) – consultable [ici](#)

ⁱⁱⁱ ATMO Auvergne-Rhône-Alpes. Respire-t-on mieux en Auvergne-Rhône-Alpes ? *Communiqué de presse d'ATMO Auvergne-Rhône-Alpes* [en ligne], 1^{er} avril 2020 (consulté le 21/04/2020) – consultable [ici](#)

^{iv} Le Huff Post. Avec le confinement, la réduction du bruit à Paris atteint les 90%. *Le Hufftington post* [en ligne], 2 avril 2020 (consulté le 21/04/2020)

^v MEYER-VACHERAND, Etienne. Le confinement permet de mieux entendre les vibrations de la Terre. *Le Temps* [en ligne], 17 avril 2020 (consulté le 21/04/2020)

- ^{vi} PIN, Rémi. Confinement de l'Homme : un répit pour une biodiversité exsangue. *Actu-Environnement* [en ligne], 3 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{vii} PERNOT, Romain. Confinement de l'Homme : une occasion pour mesurer son impact sonore sur la biodiversité. Vidéo reportage - *Actu-Environnement* [en ligne], 9 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{viii} McVEIGH, Karen. Silence is golden for whales as lockdown reduces ocean noise. *The Guardian* [en ligne], 27 avril 2020 (consulté le 30/04/2020)
- ^{ix} BLAVIGNAT, Yohan. La nature est-elle vraiment la grande gagnant de la pandémie de Covid-19 ? *Le Figaro* [en ligne], 25 mars 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^x BEAUDET, Florence. Coronavirus : les producteurs de fraises vont manquer de bras en Drôme et en Ardèche. *France Bleu* [en ligne], 24 mars 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xi} RADISSON, Laurent. Déchets : les effets délétères du confinement sur les dépôts sauvages. *Actu-Environnement* [en ligne], 15 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xii} HUET, Sylvestre. Pas de répit pour le climat durant la Covid-19. *Le Monde – Blog {Sciences?}* [en ligne], 14 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xiii} CHAUVIN, Hortense. Coronavirus : malgré la pandémie, le trafic d'écaillés de pangolins continue. *Actu-Environnement* [en ligne], 6 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xiv} SANSON Christophe. La lutte contre le bruit en appartement du temps du confinement : les règles applicables. *Village et justice* [en ligne], 13 avril 2020 (consulté le 21/04/2020)
- ^{xv} COLLEN, Vincent. Le prix des « droits à polluer » européens s'effondre avec le confinement. *Les échos* [en ligne], 26 mars 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xvi} COSSARDEAUX, Joël. Déconfinement : les experts du climat craignent un effet boomerang. *Les Echos* [en ligne], 22 avril 2020 (consulté le 23/04/2020)
- ^{xvii} STONE, Madeleine. Coronavirus : les émissions carbone en chute libre, mais pour combien de temps ? *National Geographic* [en ligne], 7 avril 2020 (consulté le 21/04/2020)
- ^{xviii} FABREGAT, Sophie. « Produits locaux, de saison : le Covid-19, accélérateur de transition du secteur agroalimentaire ? *Actu-Environnement* [en ligne], 2 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xix} ROUSSEL, Florence. Sortie de crise : « on ne veut pas d'un retour à l'anormal ». *Actu-Environnement* [en ligne], 14 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xx} BOUGHRIET, Rachida. L'après Covid-19 : associations, syndicats et Régions de France prônent une relance sociale et écologique. *Actu-Environnement* [en ligne], 7 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxi} ROUSSEL, Florence. Plan de sortie de crise : la convention citoyenne pour le climat met la pression. *Actu-Environnement* [en ligne], 10 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxii} ROUSSEL, Florence. Reprise économique : la Commission européenne consulte sur une stratégie de finance durable. *Actu-Environnement* [en ligne], 9 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxiii} COLLET, Philippe. Près de 200 signataires lancent un appel pour un plan de relance verte et un monde durable. *Actu-Environnement* [en ligne], 14 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxiv} CHAUVIN, Hortense. 250 associations remettent en question le sauvetage inconditionnel des compagnies aériennes. *Actu-Environnement* [en ligne], 7 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxv} GARRIC, Audrey. « Ce n'est pas le moment de soutenir l'aviation coûte que coûte » : le Haut Conseil pour le climat rappelle l'urgence de la transition écologique. *Le Monde* [en ligne], 21 avril 2020 (consulté le 22/04/2020)
- ^{xxvi} CHAUVIN, Hortense. Covid-19 : un accélérateur du développement du vélo en ville ? *Actu-Environnement* [en ligne], 15 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxvii} LELIEVRE, Adrien. Pistes cyclables temporaires, bannissement des voitures : les grandes villes s'adaptent au coronavirus. *Les échos* [en ligne], 30 mars 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxviii} NORMAND, Jean-Michel. La livraison par drones se sent pousser des ailes. *Le Monde* [en ligne], 14 avril 2020 (consulté le 15/04/2020)
- ^{xxix} WAKIM, Nabil. « La baisse spectaculaire des cours du pétrole a un impact continu sur les prix de tous les carburants ». *Le Monde* [en ligne] – tchat avec les internautes, 21 avril 2020 (consulté le 22/04/2020)
- ^{xxx} BOUGHRIET, Rachida. Permis de construire et Covid-19 : une nouvelle ordonnance raccourcit la suspension des délais d'instruction. *Actu-Environnement* [en ligne], 16 avril 2020 (consulté le 21/04/2020)
- ^{xxxi} POUMAREDE, Matthieu. Mobilité : « L'urbanisme tactique favorise le (re)vivre ensemble ». *Le Monde – Tribune* [en ligne], 24 avril 2020 (consulté le 30/04/2020)
- ^{xxxii} Karine SAGE, Julie DEWAELE et Vincent HONORE, QUADRANT CONSEIL, ADEME. 2016. Évaluation de la stratégie de conduite du changement de la commune de Loos-en-Gohelle. Rapport ADEME. 75 pages



Note produite par le Pôle Environnement, Développement Durable et Transition écologique

Charleyne LAFOND, Directrice du pôle – charleyne.lafond@agate-territoires.fr

AGATE
AGENCE ALPINE
DES TERRITOIRES

Agence Alpine des Territoires

Bât. Évolution • 25, rue Jean Pellerin • CS 32631 • 73026 Chambéry Cedex
04 79 68 53 00

www.agate-territoires.fr • contact@agate-territoires.fr