



AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

SEPTEMBRE 2019

AVIS CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL DE LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR

REMARQUES GENERALES

VISION STRATEGIQUE

Nous regrettons que le plan d'action du Plan Climat Air Energie Territorial de la métropole Nice Côte d'Azur, constitué de 159 actions dont beaucoup sont des projets, des programmes, engagés depuis plusieurs années, apparaisse plus comme un catalogue de bonnes intentions que comme un projet d'avenir pour le développement durable de la Métropole. En effet, sur 159 actions proposées dans le plan d'action, 137 actions (soit 86%) sont cochées comme « en cours » et non « à commencer », ce qui questionne donc sur la plus-value du plan climat présenté.

Sur un territoire où 60% des émissions de GES proviennent du transport routier, nous regrettons de ne pas voir apparaître une réelle stratégie d'intermodalité intégrant le report modal sur le ferroviaire.

Nous demandons également que les impacts des activités touristiques sur le changement climatique, notamment sur les émissions de GES et la pollution de l'air soient pris en compte. Justifier la non-prise en compte des activités touristiques dans le PCAET par la stabilité de cette activité n'est pas une réponse acceptable.

Les secteurs aériens et maritimes et leurs conséquences sur le changement climatique ne sont pas suffisamment traités, nous demandons qu'ils le soient.

Les conséquences de l'évolution démographique sur ce territoire notamment au niveau de la consommation énergétique, de l'urbanisation, de la ressource en eau ne sont pas traitées. Egalement, les impacts du tourisme sur le territoire et ses ressources ne sont pas abordés alors que cette activité

constitue une part importante de l'économie du territoire, comme le rappelle l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale. Nous demandons donc que ces thématiques soient traitées.

L'articulation du PCAET avec les autres plans et programmes (PPA, PLUm notamment) reste à éclaircir.

La vulnérabilité du territoire de la Métropole face aux changements climatiques n'est plus à démontrer : le PCAET n'en prend pas la mesure. Nous demandons des actions chiffrées sur la prévention des crues, sur l'imperméabilisation des sols.

Enfin nous regrettons le déséquilibre dans ce PCAET entre la ville centre et les 48 autres communes (la majorité des 159 actions concerne Nice).

ELEMENTS DE FORME

Nous regrettons que la Métropole semble se limiter à ne porter que 45 % des engagements du territoire en matière de Bilan Carbone. Le plan climat est censé être transversal entre tous les acteurs opérant sur le territoire et il devrait avoir pour ambition de couvrir une plus grande part des émissions. La Métropole pourrait se positionner en ce sens en sollicitant la participation de l'ensemble des autres acteurs.

Concernant les fiches actions, nous souhaitons insister sur le manque d'objectifs quantitatifs, de contenus détaillés des actions, de données chiffrées concernant les indicateurs de suivi. Très peu d'actions sont complétées en intégralité (calendrier prévisionnel, budget alloué, etc.). Nous demandons de fournir une évaluation des moyens financiers à mobiliser et des résultats à atteindre. Nous demandons de définir précisément des indicateurs de suivi des effets de la mise en œuvre du PCAET sur les différentes thématiques. De manière générale, nous regrettons le manque de données sur la contribution de chaque action aux objectifs de réduction des émissions de GES, de polluants atmosphériques et de la consommation d'énergie.

Par ailleurs, les écarts entre les objectifs du SRADDET et ceux du PCAET pour les horizons 2026 et 2030 ne sont pas justifiés et il nous paraît irresponsable de reporter les efforts des secteurs les plus émetteurs comme le transport routier (60% des émissions de GES) à l'horizon 2050 et non à l'horizon 2026. Nous demandons donc que les objectifs de réduction des émissions de GES sur les transports et le résidentiel-tertiaire soient conformes aux objectifs fixés par le SRADDET et ceux pour tous les horizons proposés. Nous demandons également que les objectifs de développement des ENR, qui sont en l'état inférieurs au SRADDET, soient revus à la hausse et que les écarts soient justifiés.

REMARQUES SPECIFIQUES AU PLAN D'ACTION

DOMAINE I « METROPOLE VERTE DE LA MEDITERRANEE »

Concernant la qualité de l'air dans les ports

Il est notamment mentionné dans la fiche action I.3.5 que « *les études déjà menées sur la qualité de l'air (2014) et la dernière étude en date (2017) concluent à une participation non significative de l'activité portuaire à la pollution de l'air du quartier et de la commune* ». Pour répondre à ces affirmations erronées laissant entendre que la pollution portuaire en provenance des navires est minime à Nice, il faut d'abord tenir compte de la réalité du port de Nice, dont l'activité portuaire est très concentrée sur les quelques mois d'été. Il faut par ailleurs prendre en compte le fait que les normes européennes lissent, par des relevés horaires et annuels, la pollution par pics intenses, violents et relativement courts. Les impacts sur un corps humain exposé durant plusieurs pics de quelques minutes 6 à 14 fois par jours durant quatre mois n'apparaissent pas dans les relevés d'Atmosud qui suivent les normes européennes, mais ces dernières sont remises en cause par l'Organisation Mondiale de la Santé et par La Cour des Comptes de l'Union Européenne (rapport spécial n°3 de 2018).

Des pics d'émissions de dioxyde d'azote, en dépassement des seuils autorisés au regard des normes autorisées par l'Union européenne (directive de 2008) et des normes françaises (décret de 2010 relatif à la qualité de l'air), ont d'ailleurs été analysés durant les étés 2018 et 2019. De plus, selon l'étude de T&E (2019) sur la pollution par les navires de croisière en Europe, le port de Nice est le 3e port français à entrer dans le top 100 concernant les émissions de SOx, Nox et PM (entre la 40e et 50e place à chaque fois du classement).

Par ailleurs, une seule action évoque la qualité de l'air dans les ports et celle-ci ne témoigne d'aucune action concrète pour réduire les pollutions des navires – il s'agit seulement d'une action relative à la mesure des polluants émis par l'activité portuaire. Sur ce point, nous demandons à ce que les études s'étendent également au-delà du port même de Nice et incluent le mouillage/port de Villefranche-sur-Mer, qui reçoit des paquebots durant l'été et qui n'éteignent pas les moteurs durant leurs escales, emportant les fumées produites sur la côte, et notamment sur la commune de Nice.

Le fait de soutenir la création d'une zone ECA n'est à nos yeux pas suffisant. L'ANQAEV, association membre du mouvement FNE, propose donc des mesures complémentaires à inscrire dans le PCAET :

1 – Que tous les navires accostant ou faisant une escale dans le port de Nice utilisent, dès la zone de navigation ou portuaire, le diesel marin le moins polluant à 0,1% de teneur en soufre. Les municipalités de Cannes et de Saint Raphaël suivant les exemples italiens de Venise, Naples et Civitavecchia viennent d'adopter et d'imposer par chartes cette mesure durant l'été 2019. Celle-ci va être pérennisée ;

2 – Que l'emploi du diesel marin à 0,1% soit imposé, y compris si les escales durent moins de deux heures ;

3 – Que des bornes électriques destinées aux ferries et navires de moyens tonnages soient rapidement mises en place sur les quais du port de Nice. A Ajaccio, La Méridionale a expérimenté une borne électrique alimentée par un générateur et des accumulateurs électriques fonctionnant au GNL. Les Alpes Maritimes étant en bout de course du réseau EDF/Enedis, cette solution comme celle de l'emploi de bornes électriques fonctionnant à l'hydrogène serait une solution intéressante dont la fiabilité a été démontrée à Ajaccio.

4 – Durant les étés 2018, puis 2019, le vent d'est (dit « l'Orient » à Nice) a perduré durant ces périodes estivales. Dans la baie de Villefranche, d'énormes paquebots de croisière effectuent de longues escales durant ces mêmes périodes. Il faudrait imposer à ces navires l'emploi constant du diesel marin à 0,1% car leurs fumées contenant entre autres dioxydes de soufre, dioxydes d'azote, particules fines et ultrafines sont portées par ce vent d'est sur les quartiers est de Nice, la colline du Mont Boron n'étant pas un véritable obstacle. Villefranche faisant partie de la Métropole Nice Côte d'Azur, cela devrait être possible.

DOMAINE II « CONSOMMATIONS ENERGETIQUES DU BATI ET ECLAIRAGE »

Actions relatives à la rénovation de l'habitat

Les fiches actions semblent faire l'état de l'ensemble des programmes urbains existants et non d'une réelle vision stratégique de la rénovation urbaine et de la baisse des consommations énergétiques. La réduction de la consommation ne transparaît pas comme l'objectif principal. De plus, aucun chiffre précis sur le nombre de logements qui pourraient être rénovés dans les années à venir n'y figure alors que les objectifs définis par le SRADDET sont bien mentionnés. La métropole s'est-elle alignée sur cet objectif de 4500 à 5800 logements par an sur le territoire ?

Il serait intéressant de regrouper toutes les actions relatives à cette thématique au sein de l'action « plateforme territoriale de la rénovation énergétique » afin d'avoir une vue d'ensemble sur les actions de rénovation et les moyens alloués. L'action II.1.7 « création de la maison de l'habitant » devrait à ce titre faire partie de la PTRE.

Action relative à la maîtrise de l'énergie

L'action II.2.3 relative au groupement d'achat multi-énergies nous semble intéressante à poursuivre. Cependant, nous demandons des éclaircissements sur la manière dont le groupement d'achat va contribuer à la réduction des consommations d'énergie. De plus, rien n'est précisé quant au type d'énergie achetée, et notamment à la part des énergies renouvelables dans l'achat d'électricité.

Action relative à l'éclairage public

Nous félicitons la métropole de se saisir pleinement de cette compétence. L'éclairage public relève d'un double enjeu : d'une part, la réduction des consommations énergétiques (remplacement des anciennes

lampes pour une meilleure performance énergétique) et d'autre part, la réduction des impacts de la pollution lumineuse sur la biodiversité (avec une prise en compte de l'impact des LED et le test de LED ambrées).

Cependant, nous aimerions voir figurer des objectifs chiffrés sur le nombre de lampes vétustes remplacées / à remplacer dans le futur et les économies d'énergies envisagées. Pour cela, la connaissance des parcs d'éclairage est une base nécessaire pour se fixer des objectifs d'économies de consommation d'énergie et de diminution des coûts d'entretien.

Ces actions pourraient être complétées par des actions de réduction de la consommation liée à l'éclairage public (réduire les éclairages inutiles, éclairer seulement lorsque cela est nécessaire, mise en place d'éclairage variable selon les horaires [*dimming, voir le REX d'Electrabel avec une division par 2 des consommations et un doublement de la durée de vie des lampes SHP*], etc.). Conjointement, des actions de sensibilisation à destination des commerçants et professionnels (interdiction d'éclairage de l'intérieur des locaux professionnels, des vitrines et des éclairages vers l'extérieur en nuit profonde qu'il convient de faire respecter) mais aussi des élus (entrée en vigueur très prochainement de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif aux nuisances lumineuses en ce qui concerne la mise en lumière du patrimoine, les équipements sportifs, les parcs de stationnement, les chantiers et les événements extérieurs) pourraient être organisées.

DOMAINE III « SERVICES D'ASSAINISSEMENT, DE L'EAU, DES DECHETS ET DE LA GESTION DE L'ENERGIE »

Concernant les activités d'assainissement

L'action III.1.2 sur le schéma directeur d'assainissement ne donne pas d'exemples précis sur les filières de traitement durable, ni de données chiffrées sur la création d'unités de compostage. Aucun calendrier n'est par ailleurs détaillé.

Concernant les ressources en eau

Action III.2.1 et de manière générale, quel rapport avec le plan climat ?

L'action III.2.3 qui porte sur l'outil AQUAVAR mériterait d'être détaillée quant à son évaluation, puisque l'outil est déjà en fonctionnement depuis de nombreuses années. Quels en sont les résultats, les points d'amélioration ? Quels objectifs pour les années à venir en termes de projets et d'économie ?

Concernant la valorisation énergétique des déchets

Des actions intéressantes sont proposées, comme la création d'un espace de réemploi et d'un espace pédagogique au sein de la déchetterie Nice-Ouest (action III.3.7), projet qui s'inscrit dans le sens de l'économie circulaire. Mais encore une fois, les fiches actions mériteraient d'être mieux étayées.

L'action III.3.1 relative à la construction et l'exploitation d'une recyclerie à Nice, dans le quartier de l'Ariane, devrait voir figurer le nombre d'emplois effectifs ou d'heures de travail, ainsi que le chiffre d'affaire réalisé dans la liste de ses indicateurs.

Le projet d'extension du réseau de chauffage urbain semble a priori une bonne idée si cela permet d'améliorer la valorisation de l'énergie produite actuellement. En revanche, si l'extension du réseau implique l'augmentation du tonnage de déchets brûlés, ce projet ne pourra être que négatif puisqu'il ira à l'encontre des objectifs de réduction des déchets. Nous demandons donc de plus amples informations sur ce projet d'extension et la manière dont les capacités supplémentaires seront délivrées.

Enfin, quel est l'objectif visé en nombre de broyeurs concernant l'attribution d'aide financière pour l'acquisition de broyeur à végétaux (action III.3.6) ?

Concernant les réseaux d'énergie

Concernant la création du schéma directeur des énergies sur le territoire métropolitain (action III.4.1), la durée de réalisation fixant la production finale du document à 2023 nous semble être un délai beaucoup trop long au regard des objectifs régionaux de développement des EnR qui incitent fortement à passer à l'action, mais aussi au regard des nombreux documents déjà réalisés au niveau régional dans ce domaine tel que le SRCAE.

Le projet IRIS, visant notamment à créer une certaine autonomie énergétique du territoire via la gestion et l'adaptation de l'offre et de la demande en électricité est un projet intéressant compte-tenu de la situation énergétique particulière de Nice (péninsule énergétique et faibles connexions électriques avec l'Italie). Les réflexions autour de la flexibilité du réseau électrique, de l'utilisation de batterie de seconde vie ainsi que l'implication des citoyens dans ce projet nous semblent pertinentes.

Concernant la production d'énergies renouvelables

Le plan climat présenté ne propose pas de réelle stratégie territoriale de développement des EnR au regard des potentiels disponibles. Nous demandons que les objectifs fixés en matière de production d'EnR soient mis en conformité avec ceux du SRADDET et notamment de la fiche territorialisée du SRADDET. La stratégie ne peut reposer quasi à elle-seule sur les réseaux de chaleur. La diversification de la production doit être prévue.

Le développement du photovoltaïque proposé dans le plan climat n'est pas à la hauteur du potentiel du territoire NCA (seulement 4 projets de PV dans les fiches actions). C'est également le cas pour le solaire thermique. Hormis sa position de facilitateur de projet, quel rôle joue la métropole ? La métropole favorise-t-elle, notamment via des financements, des études de faisabilité sur le développement du PV sur son territoire ? Le développement du solaire en toiture, sur de grandes surfaces, sur des ombrières de parkings, sur des surfaces anthropisées reste donc à engager par la mise en place d'une véritable stratégie de développement dans chacune des 49 communes de la Métropole (par exemple avec le lancement d'un appel à projets).

Nous souhaitons rappeler ici que le développement du photovoltaïque doit être privilégié sur des zones anthropisées (comme c'est le cas pour le projet de PV dans la carrière à La Tour-sur-Tinée) et sur du bâti.

Les zones agricoles et naturelles sont à éviter afin de limiter au maximum les conséquences sur la biodiversité et les paysages (ce qui n'est pas le cas pour le projet de Levens).

DOMAINE IV « MOBILITE DURABLE »

De manière générale, le plan d'action sur la mobilité est très orienté sur le déploiement du tramway et de nouvelles technologies, notamment électriques. Mais, il est très peu axé sur le changement de comportement, pourtant indispensable. Le transport routier représente 60% des émissions de GES et pourtant, le plan climat présenté ne semble pas faire de réelles propositions pour réduire la part des véhicules et développer le report modal sur le ferroviaire. Or, ce report est censé être l'arête centrale d'une intermodalité efficace (d'autant plus pour un réseau ferroviaire aussi fréquenté que celui de la région de Nice, 2^e en termes de fréquentation derrière l'Île-de-France). La superposition en parallèle de plusieurs types de transport n'est pas efficace pour faire basculer le changement de comportement et un réel travail d'offre intermodales doit être fait.

Par ailleurs et même si cela n'est pas de la compétence de la Métropole, la question du transit des poids lourds sur le territoire de la Métropole mériterait d'être au moins évoquée dans le plan climat. Une action visant à coordonner avec les autres acteurs concernés des mesures de réduction de ce type de trafic (via par exemple l'instauration d'un péage spécifique) y aurait toute sa place.

Actions relatives aux tramways

L'action IV.1.1 a pour objet la réalisation des lignes 2 et 3 du tramway, réalisation qui sera achevée à la fin de l'année 2019. Cette action ne concerne donc pas la période 2021-2025 définie pour le plan. Il est donc légitime de se questionner sur la somme de 945 millions d'euros allouée à cette mesure.

Quelle part du budget est allouée au coût d'exploitation de deux lignes ? Quelle part est allouée aux projets d'extension des lignes de tramway (action IV.1.2) ?

Actions relatives à la flotte de bus

Il est prévu de renouveler la flotte de bus pour la passer au GNV alors que dans un même temps, il est prévu de développer la mobilité hydrogène (action IV.3.4) et électrique. Toutes les solutions doivent être étudiées au regard des besoins locaux. Pourquoi ne pas tester une partie de la flotte en électrique ou hydrogène, en fonction de la nature de la ligne, puisque la métropole affiche clairement son ambition d'aller vers cette direction ? Des exemples peuvent être tirés d'autres communes où des tests ont été faits. En effet, il nous semble important d'adapter la source d'énergie à la ligne de bus en tenant compte des spécificités de celles-ci (longueur du trajet, terrain géographique, capacité, fréquence, etc.). Si toutefois la métropole poursuit sa volonté de passer l'intégralité de sa flotte de bus au GNV, quelle part proviendrait du biogaz ?

Actions relatives au vélo

Le plan vélo métropolitain reste insuffisant en la matière, et ne permet pas de répondre aux besoins des cyclistes. La place du vélo ne doit pas être pensée uniquement pour le vélo « de balade » mais aussi pour des trajets quotidiens comme les trajets domicile-travail. Les pistes cyclables doivent être conçues pour être pratiques et rapides, et doivent constituer un réseau métropolitain permettant d'entrer et de sortir des villes de manière sécurisée.

Ce plan a également soulevé notre interrogation sur la place du vélo par rapport aux scooters en matière de stationnement. L'objectif visé est de rajouter 2 400 places de stationnement mais il n'est pas précisé si cela concerne les deux-roues ou les vélos. Par ailleurs, l'objectif de développer fortement le vélo est affiché, mais pourtant, seulement 1/3 de nouvelles places de stationnement est prévu pour les vélos (action IV.2.3). Nous regrettons également l'absence d'objectif chiffré en matière de création de piste cyclable. Enfin, nous nous questionnons sur les mesures à venir de ce plan vélo, le calendrier prévisionnel s'arrêtant au 2^e semestre 2019. Il n'y a pas d'intérêt à réaliser un plan climat 2019-2025 si aucune action n'est prévue durant ces six années.

Nous approuvons l'action IV.2.2. relative à la création de zones de stationnement vélos fermées sur la gare par exemple, ce qui est nécessaire pour une intermodalité efficace. Combien de place seront disponibles dans ces parcs sécurisés ?

Flotte libre (vélos électriques et scooters électriques)

Le développement d'une multitude d'offres parallèles ne nous semble pas être la solution la plus efficace pour inciter au changement de comportement. Le développement de flotte libre pose par ailleurs de nombreux problèmes concernant le stationnement et la maintenance dans d'autres métropoles. Qu'est-il prévu en la matière ? Nous pensons que le prêt de longue durée de vélos à assistance électrique serait plus indiqué pour faire basculer les citoyens de la voiture vers le vélo. Le changement de comportement se réalise sur la durée par l'accoutumance avec une nouvelle habitude, et non par l'emprunt d'un vélo électrique au coup par coup.

Logistique du dernier kilomètre

L'action IV.4.1 portant sur la logistique urbaine ne fait pas transparaître de réelle vision stratégique du dernier kilomètre. La simple réalisation d'une étude montre le retard de la métropole à se saisir de cet enjeu. A l'instar de la ville de Monaco, qui a mis en place des plateformes logistique en dehors de la ville et instauré des horaires spécifiques de livraison en ville, la métropole de Nice Côte d'Azur devrait développer des plateformes extérieures aux villes avec des créneaux horaires spécifiques à la livraison dans le centre-ville de Nice et dans les centres très urbanisés du littoral. Bien entendu, l'utilisation de véhicules les moins polluants possible est requise.

Chaque action du plan climat est suivie sur la base des indicateurs renseignés dans chaque fiche. Le suivi est annuel. Pour l'instant la majorité des fiches n'est pas renseignée, bien que beaucoup d'actions aient d'ores et déjà été entamées.

Les citoyens doivent être partie prenante de ce plan climat : les mesures d'information et de sensibilisation doivent être poursuivies durant toute la durée du PCAET, et les citoyens devraient être intégrés au processus d'évaluation et de révision du plan climat (par exemple via des ateliers ou en intégrant des représentants dans le comité de pilotage élargi).

Nous notons par ailleurs l'effort fait en matière de commande publique durable via la constitution d'un groupe de travail et la diversité des thématiques qui seront traitées (alimentation dans la restauration collective, emballage, gestion des déchets, nettoyage des locaux et qualité de l'air intérieur, etc.). Nous espérons que le travail fourni par ce groupe sera suivi de mesures concrètes afin que la métropole se tourne vers des achats durables et respectueux de l'environnement, en respect avec les réglementations (loi Egalim pour la question de l'alimentation en restauration collective par exemple).

DOMAINE VI « MOBILISATION DES ACTEURS, PARTENARIAT ET ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT »

Les actions relatives à l'aéroport de Nice (action VI.1.12 à VI.1.14) ne donnent que très peu d'indications sur les mesures concrètes mises en œuvre par l'aéroport de Nice pour diminuer ses émissions de GES. Aucun plan d'action n'est d'ailleurs cité dans l'action 6.1.13 afin d'atteindre les objectifs de réduction fixés par la LTECV à 10% et 20% par gaz et par polluant pour les années 2020 et 2025.

L'action VI.1.15 portant sur le futur marché d'intérêt national (MIN) est intéressante mais insuffisamment détaillée. Nous soutenons la volonté de favoriser les circuits courts, la lutte contre le gaspillage alimentaire et la valorisation des déchets mais nous souhaiterions savoir de quelle manière cela va être organisé. De plus, puisqu'il est apparemment prévu de recourir au photovoltaïque dans le nouveau bâtiment (autoconsommation ?), cela devrait être inscrit dans les actions relatives au développement du photovoltaïque dans le domaine III, en indiquant la production annuelle prévue.

L'action VI.1.21 sur le schéma directeur du tourisme ne semble pas en accord avec la portée du plan climat. Le schéma, qui d'après la fiche action porte sur « *le développement et la promotion du tourisme* » devrait par ailleurs intégrer un volet sur les conséquences du tourisme sur le territoire (en termes de consommation d'énergie, d'impact sur la biodiversité et les ressources naturelles, de pollution etc.).

CONCLUSION

En l'état, le PCAET de la métropole Nice Côte d'Azur n'est pas à la hauteur des enjeux climat-air-énergie du territoire. Le Plan climat proposé :

- manque d'une réelle vision stratégique et ambitieuse pour réduire les émissions de GES et de polluants, réduire la consommation énergétique du territoire et développer les énergies renouvelables ;
- n'accorde pas assez d'attention à l'intégralité du territoire métropolitain (hors Nice)
- manque d'objectifs chiffrés sur lesquels s'appuyer et évaluer le PCAET durant toute sa période de validité ;
- contient des écarts non justifiés aux objectifs du SRADDET ;
- manque de description et de d'information relatives aux fiches action (calendrier, budget, contribution de l'action aux objectifs, etc.)

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE Alpes-Maritimes émettent donc un avis défavorable au projet de PCAET de la métropole Nice Côte d'Azur.