

ANNEXE 1 : LES CONTRIBUTIONS

1 - Dauriac Jean - Carry-le-Rouet

Date de dépôt : Le 09/09/2021 à 00:15:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Les élus sont-ils au courant ?

Contribution :

Bonjour

J'ai quelques commentaires à la lecture des documents :

1- calendrier : lancé en 2016, adopté en 2019...: pourquoi le PCAEM n'est mis en consultation qu'en 2021? Quand sera t il approuvé ? Et comment espérer atteindre des objectifs en 2025, soit dans moins de 4 ans ??

2- portage politique et engagements des élus: il semblerait que les chargés de mission de la Metropole soient bien seuls dans l'élaboration de ce PCAEM. Les élus, pourtant décisionnaires ne sont pas présents sur les écrits, par exemple dans les mémoires en réponse ou en préambule...

3- role des communes : plusieurs actions sont destinées à rendre les collectivités "eco exemplaires". Mais les élus municipaux sont ils réellement au courant de ce PCAEM ? Pour avoir pris la peine de suivre plusieurs conseils municipaux ou lire les magazines des communes (Carry le Rouet, Ensues, Chateauneuf, entre autres...), a AUCUN moment il n'est fait mention du PCAEM, ni du climat, ni de la biodiversité, ni de l'absolue nécessité de devenir exemplaire. Il semblerait que ces sujets ne doivent pas être évoqués de peur d'inquieter les populations... Mieux vaut maintenir une bulle pour faire croire que tout ira bien.

Ainsi: qu'attend la Metropole pour rappeler à l'ordre les communes sur cette nécessité de communiquer massivement et régulièrement et d'engager les changements nécessaires. Pour preuve, cette consultation est faiblement relayée localement. Le nombre de commentaires restera probablement bien maigre malgré 1.8 millions d'habitants. Quel dommage.

4- lien avec le PDU: le PDU mis précédemment en enquête publique était insuffisant sur les objectifs de réduction de Gaz à effet de serre et réduction du tout voiture par le vélo, les transports en commun, etc. La MRAE, région PACA ou Préfecture l'avaient bien souligné. A ce titre, comment espérer réduire les émissions si le transport qui représente quand même 20% des émissions du territoire ne diminue pas et est peu remplacé par des véhicules électriques ?

5- Plan d'action : le document en lui-même fait peu sérieux: mise en page basique dans un Powerpoint, tableaux complétés par des *** ... Sera t il prévu un vrai tableau de bord, avec des indicateurs chiffrés, et mis à disposition du public par exemple pour savoir comment tout ça avance ? Peut-être faudrait il que la Metropole se fasse accompagner par un cabinet spécialisé ? Un Powerpoint servant de tableau de bord du plan climat de la seconde métropole de France, c'est vraiment limite... :-0

6- Credibilite du PCAEM: est ce que les auteurs croient à l'atteinte des objectifs ? Les documents laissent penser que non... remarque subjective certes, mais ces documents manquent de punch, manquent d'enthousiasme! La faible qualité de mise en page y est sans doute pour quelque chose... pour les implications que ça comporte (essayer de conserver un territoire habitable, rien que ça!) c'est bien dommage. Mais les élus auront une grande part de responsabilité si en 2025 les objectifs intermédiaires ne seront pas atteints.

Merci de prendre en compte mes remarques.

Salutations,

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

2 - MARTIN François - Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 10/09/2021 à 09:32:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Toiture photovoltaïque

Contribution :

Bonjour,

Dans la nouvelle loi Climat et résilience, l'ARTICLE 97 instaure l'Obligation d'installer du photovoltaïque ou des toits végétalisés lors de la construction, l'extension ou la rénovation lourde de tous les bâtiments à usage commercial, industriel ou artisanal de plus de 500 m², et de plus de 1 000 m² pour les immeubles de bureau.

Nous sommes la métropole la plus ensoleillée de France et le foncier y est extrêmement cher. Afin de compléter cette nouvelle obligation, il faudrait inciter désormais la mise en place massive de toitures photovoltaïques pour le plus de bâtiment tertiaire existants (surface potentielle très importante) et les espaces artificialisés comme les parking afin de profiter de ces surfaces sans consommer du foncier et produire de l'énergie localement.

Cordialement,

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

3- Timothé - Marseille

Date de dépôt : Le 11/09/2021 à 11:45:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contributions pour le climat et la biodiversité

Contribution :

Ne plus couper les arbres de partout surtout dans les villes ;

Protéger davantage les arbres d'alignement car ils ne le sont pas assez ;

Les recommandations veulent qu'il y ait plus d'espaces verts et de jardins, il faut enfin que cela soit suivi des faits ;

Ne plus bétoniser et artificialiser les sols dans la métropole en interdisant les constructions de logements, de grands entrepôts, l'agrandissement et la création de nouvelles zones commerciales car l'offre actuelle est largement suffisante ;

Préserver les arbres magnifiques et remarquables, les arbres sont plus utiles que l'immobilier ;

On a besoin des arbres pour assainir l'air et pour avoir des zones ombragées ;

Nous en avons besoin pour absorber l'eau durant les périodes de pluie et la restituer ensuite par l'évaporation surtout des arbres matures effectuent ce travail. De plus, les arbres limitent les inondations (un arbre peut absorber à lui seul 500 litres d'eau par jour) ;

Les arbres matures sont nos alliés pour sauvegarder le climat, pour combattre les îlots de chaleurs urbaines et pour la biodiversité.

Les arbres ainsi que l'humus dans le sol contribuent au stockage du carbone atmosphérique captent des microparticules et réduisent le réchauffement ;

Les arbres sont l'équivalent de 4 climatiseurs, mais en France si on continue comme ça on va respirer du béton.

D'autres idées pour la préservation de la faune et la flore :

De ce concerter avec le gouvernement et le président pour augmenter les sanctions pour ceux qui jettent leur mégot sur le bord des routes, des autoroutes et dans la nature surtout dans le Sud du pays ;

Redéployer les policiers qui surveillent le pass sanitaire les mettre plutôt pour la surveillance des routes et des aires de repos pour les jets de cigarettes en période de sécheresse pour qu'il n'y ait plus d'incendies de végétation et un bilan aussi lourd chaque année en région PACA et Languedoc-Roussillon ;

Mettre sur les paquets de cigarettes que cela "peut provoquer de graves feux de forêts";

Mettre des amendes plus sévères pour ceux qui jettent des papiers, canettes etc... dans les espaces verts et autour des arbres ;

Reboiser les abords de l'autoroute entre Aix et Marseille qui a été trop déboisé ces dernières années en mettant des feuillus et des résineux ;

Remettre du vrai gazon pour tous les stades et non plus du synthétique.

Mes autres doléances pour la préservation de la métropole sont :

Ne pas continuer le boulevard urbain Sud (B.U.S.) au delà de Ste Marguerite Dromel (9e) ;

Ne pas faire le Val'tram sur les communes d'Aubagne, de la Bouilladisse, d'Auriol, de Saint-Zacharie en passant par Roquevaire car ça va faire subir de graves dommages à la faune et à la flore du milieu (bas-côté de la route etc...) ;

Ne pas faire la route entre les Caillols et la Grognarde pour désengorger la Valentine ;

Créer 2 hectares de forêt urbaine au Caillol (12e) ;

Fermer l'hippodrome Borély (8e) pour pouvoir agrandir le parc du même nom et en faire la première forêt urbaine de la façade méditerranéenne ;

Fermer la décharge de Septèmes les Vallons pour en faire un espace agro-pastorale ;

Fermer les carrières notamment celle de Sainte Marthe, celle de L'Estaque, du Rove et d'Aubagne ;

Remettre une jardinière centrale entre les 2 voies d'autoroute entre Aix-en-Provence et Marseille en enlevant la voie réservée pour les cars.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

4- quiberonnaise Philippe

Date de dépôt : Le 12/09/2021 à 19:33:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tourisme

Contribution :

Les touristes vont visiter notre dame de Lagarde en voiture en bus et donc pollution . Mettez un ascenseur comme avant

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

5 - Thomas - Carry-le-Rouet

Date de dépôt : Le 13/09/2021 à 15:45:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Quelques remarques

Contribution :

Bonjour,

Merci pour la production de ces documents, et même si je regrette le faible temps de consultation (seulement 1 mois) et le manque d'informations plus locale, je souhaite formuler plusieurs remarques:
- document intitulé "Stratégie Climat Air Energie métropolitaine ".

>> En terme de forme, il manque un sommaire et une pagination, plus simple pour se repérer.

>> Plusieurs pages sont manquantes ou incomplètes (voir pages 22, 23, 25. 26...).

>> le scénario PCAEM prévoit une production à 2025 de 12.8 TWh/an. Le graphique page 30 indique que cette production viendra essentiellement du solaire photovoltaïque. Etant donné la durée de développement des projets de 4 à 5 ans (notamment les grands projets solaires), cela voudrait dire que la production 2025 de solaire doit déjà être identifiée avec des projets existants. Est-ce bien le cas? Existe-t-il un outil de suivi (type SIG) des projets d'EnR sur le territoire métropolitain pour valider cette production 2025? Auquel cas, nous pouvons d'ores et déjà estimer que cet objectif 2025 - pourtant pas si lointain - de production ENR est malheureusement peu réaliste...

>> le scénario PCAEM prévoit une diminution de 13% (voir tableau page 37) des émissions de GES d'ici 2025 dans le secteur du transport. Encore une fois, cet objectif rapproché (moins de 4 ans) est ambitieux. Comment atteindre ces 13% de baisse en si peu de temps? Quelles actions sont déjà en cours?

****Synthèse du Plan Climat**

>> Il est indiqué page 14 que "les capacités de stockage de carbone du territoire sont importantes, notamment en raison des forêts, prairies arborées, zones humides, et espaces artificiels enherbés." Etant donné le changement climatique qui se met en place de manière irréversible jusqu'à 2050 environ (cf. dernier rapport du GIEC de sept. 2021), et étant donné que le territoire sera encore plus soumis au risque de feu de forêt, et donc à la diminution de ces puits de carbone, est-ce bien intégré dans le scénario PCAEM qui se base - si je comprends bien - sur ces capacités pour atteindre la neutralité carbone?

>> Il est indiqué page 19 que "la Métropole aura besoin de toutes les énergies pour réussir et que l'ensemble des parties prenantes doivent contribuer à l'atteinte de cette ambition : la contribution et l'implication larges des citoyens, des associations, des universités et laboratoires, des collectivités infra et supra métropolitaines, des entreprises du secteur tertiaire et des industriels." Effectivement, chacun doit contribuer. Mais dans ce cadre, comment expliquer que les élus municipaux actuels sont peu ouverts aux propositions d'actions soumises par les citoyens ou associations. Pour avoir personnellement proposé à mes élus municipaux des actions qui vont totalement dans le sens de ce Plan Climat, j'obtiens tout simplement des fins de non-recevoir. Il me semble donc qu'il est urgent de sensibiliser DES MAINTENANT tous les élus métropolitains pour sortir le plus rapidement possible du scénario "business as usual" et proposer une vraie trajectoire de changement dans la gestion des communes. Une formation obligatoire sur les enjeux climat et biodiversité à chaque élus et agents territorial devrait être dispensée !

Par ailleurs, je n'ai pas vu la mention d'une évaluation du budget de la Métropole et communes sous l'angle climat / préservation de la biodiversité (ces 2 enjeux vont de paire). Or il semble important que chaque ligne de budget (métropole et communes) soient analysées vis à vis de leur impact sur le climat et la préservation de la biodiversité comme proposé par I4CE (https://www.i4ce.org/go_project/cadre-evaluation-climat-budget-collectivites/). Cela me semble essentiel pour atteindre réellement les objectifs climat.

Enfin, dernière remarque, et pas des moindres, comme l'indique l'analyse du territoire, la Métropole est extrêmement dépendante des énergies fossiles avec une balance commerciale très défavorable (déficit de 5,5 milliards d'euros par an!!), en plus d'alimenter des pays aux régimes douteux... Certaines études récentes dont celle du shift project (https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/Approvisionnement-petrolier-futur-de-lUE_Shift-Project_Mai-2021_RAPPORT-COMPLET.pdf) alertent sur les tensions en approvisionnement de pétrole pour l'UE à partir de 2030 environ. Cela voudrait dire que même si on se fiche des objectifs climatiques, nous allons devoir gérer une situation de contraction de l'offre en pétrole avec toutes les conséquences socio-économiques que cela peut avoir sur un territoire et une économie basée majoritairement sur le pétrole. Autrement dit, nous n'avons collectivement pas le choix d'opérer rapidement et massivement une transition énergétique et écologique si nous voulons continuer à profiter de notre belle métropole. Nous n'avons pas le choix! Les élus doivent en être conscient et mettre le paquet sur cette priorité !

Je vous remercie pour votre écoute et votre retour à mes interrogations.

Sincères salutations,

Thomas

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

6 - FAVIER Pierre-Noël - Istres

Date de dépôt : Le 14/09/2021 à 16:32:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mobilité

Contribution :

Avoir des liaisons directes en bus avec les autres pôles du département que sont Marseille, Aix en Provence, Aéroport de Marignane pour les communes d'Istres, Fos sur mer ...

Actuellement la possibilité est de prendre plusieurs bus avec des temps d'attente long au correspondance. Pour éviter cela la solution est de prendre sa voiture pour rejoindre Martigues ou Miramas.

Uniformiser la tarification des transports en commun (hors abonnement) de la métropole, c'est inextricable entre les différents réseaux de bus et le TER.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

7 - Guiot Joel - Marseille

Date de dépôt : Le 20/09/2021 à 12:17:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Quelques commentaires sur chacun des axes

Contribution :

Tout d'abord je félicite l'équipe de la métropole pour ce très gros travail d'autant plus que ce n'est pas facile de mettre en place un plan d'action cohérent et suffisamment ambitieux et concret.

Je tiens aussi à rappeler que le GIEC nous dit qu'on a au maximum une décennie pour prendre les décisions qui s'imposent d'autant plus que les événements extrêmes qui sont une conséquence du changement climatique ont fortement augmenté cet été 2021 et qu'il y a lieu de penser que ça va continuer.

Le plan climat de la métropole affiche des ambitions élevées qu'il faut soutenir. Malheureusement, la mise en place du plan semble un peu en décalage avec les ambitions affichées. Le plan d'action ressemble trop à un catalogue de projets existants ou prévus sans donner vraiment d'éléments sur leur efficacité attendue. Je ne suis pas convaincu qu'avec ces actions, la neutralité carbone sera atteinte en 2050.

Beaucoup de métropoles françaises et européennes sont déjà bien plus avancées que les objectifs pour 2025 d'Aix-Marseille-Provence : ce serait bien de s'inspirer de ce qui marche ailleurs.

Voici quelques commentaires plus spécifiques :

Axe 1 : exemplarité (ce n'est pas que de l'exemplarité, car la flotte des bus et cars représente une contribution significative aux émissions et à la pollution)

-Renouvellement des bus soit GNV soit électrique : la diminution des émissions par l'utilisation du GNV (sans préciser son origine, méthanisation ou fossile ?) n'est pas suffisante pour tendre vers la neutralité carbone (à mon avis)

-Attendre 2045 pour éradiquer le diesel manque d'ambition

-La rénovation énergétique des équipements n'a pas d'objectif chiffré alors que c'est un levier majeur de la loi nationale Climat Résilience

-Intégrer des critères environnementaux incontournables dans le SPASER est crucial et devrait faire l'objet d'un plan précis

Axe 2

-La disparité entre l'importance et le coût des projets (de 10k€ à 20M€) interroge sur la stratégie du plan et donne l'impression d'une accumulation de demandes hétérogènes

-Projet Se@nergieS de Porc de Bouc : plan ambitieux mais qui ne concerne qu'une seule commune de la métropole

Axe 3. Mobilité durable

- Le PDU a été épinglé par la commission d'enquête comme manquant d'ambition, le PCAEM devrait aller plus loin et surtout de manière plus concrète
- Comment fait-on pour améliorer le taux de remplissage des voitures individuelles ?
- Augmenter la fréquence des bus à Marseille (y compris la nuit) et entre les communes de la métropole est une action qui peut démarrer rapidement
- En ce qui concerne le transport des marchandises, on ne voit que des projets d'études alors qu'il est urgent d'avancer en prenant d'autres métropoles comme modèles
- Inciter financièrement à utiliser le vélo électrique à la place de la voiture individuelle

Axe 4. Moteurs économiques

- Au niveau des pollutions industrielles, il ne suffit pas d'observer et surveiller, il faut également inciter à les pollueurs à avoir un comportement plus citoyen (pollueur payeur), surtout dans une métropole où l'industrie impacte autant l'environnement.
- Je salue la volonté de valoriser de la filière bois de Provence et la création de la cité des énergies
- Je salue également l'effort de recherche sur la pollution, il faudrait également faire un tel effort de recherche sur les émissions de gaz à effet de serre.
- Rendre le transport maritime plus propre est une priorité

Axe 5. Ports et aéroports

- Il faut bien sûr pousser les bateaux et les avions à moins polluer et à moins émettre des GES ; mais en même temps, c'est une contradiction majeure d'encourager le transport aérien des personnes et des marchandises en agrandissant l'aéroport de Marignane et en visant l'augmentation des navires de croisière ; si le changement de carburant débouche sur une augmentation des navires, la pollution risque bien de ne pas diminuer.
- Il faut arrêter de subventionner le low cost dans le transport aérien via les subventions à l'aéroport ; il est quand même paradoxal qu'un billet d'avion coûte moins cher qu'un billet de train. Si le trafic aérien augmente, le bilan des nuisances (pollution, bruit) restera élevé. Il faut introduire le coût environnemental dans le coût des services

Axe 6 rénovation du bâti

- Rénovation en pin d'alep : d'accord mais attention au risque de plantations monospécifiques destructrices de biodiversité

Axe 7 mix énergétique

- Il existe des initiatives de coopération de production d'énergie renouvelable comme Enercoop ; il vaut mieux soutenir ce qui existe.
- Comme l'utilisateur d'Enercoop paie plus cher que chez les fournisseurs traditionnels, ce qui cantonne ce service aux classes plus aisées, ce serait opportun d'aider les moins aisés à se convertir aux renouvelables

Axe 8 déchets

- Le ramassage sélectif des déchets, est très en retard dans notre métropole ; il ne faut pas minimiser la nécessité de conscientiser la population qui ne prend pas au sérieux la qualité du tri (parfois avec raison). Il y a un effort à faire sur l'organisation du tri sélectif, la communication. La répression des contraventions environnementales devrait être mise en place. Là aussi il suffirait d'aller voir ailleurs, en Belgique par exemple.

Axe 9 agriculture

- Très bien mais on aurait besoin de projets plus précis et mieux chiffrés

Axe 10 eau

- Réutiliser les eaux usées en irrigation agricole : très bien mais nécessité d'être plus proactif dans sa mise en place
- Conscientiser les gens (et en particulier les agriculteurs) à la parcimonie d'usage de l'eau

Axe 11 biodiversité

- Nature en ville : les objectifs paraissent encore timides
- Solutions fondées sur la nature : cela mériterait un chapeau commun au plan d'actions que les solutions fondées sur la nature devraient être privilégiées dans toutes les actions d'adaptation et d'atténuation
- Trait de côte : des recherches existent au sein de l'AMU qui pourraient être valorisées plus ; cette problématique mériterait plus que 25k€
- Veiller à la biodiversité dans le développement de la filière bois

Axe 12 mobiliser : c'est un axe très important ; il faut viser les jeunes et les habitants peu motivés.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

8 - Shannon - Marseille

Date de dépôt : Le 20/09/2021 à 15:35:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Accélération

Contribution :

Il faut que la métropole prenne des engagements très ambitieux pour palier aux enjeux des bouleversements climatiques.

Aider les foyers à isoler correctement leur habitat.

Faire d'innombrables pistes cyclables dans la ville, sur la route.

Développer les transports en commun dès maintenant. Les rendre gratuits et accessibles pour toutes et tous.

Mettre à disposition gratuitement des vélos pour circuler dans notre ville et pas que en centre-ville.

Les vélos ne doivent pas être que électriques.

Elle devrait créer des événements pour sensibiliser les ménages sur les enjeux climatiques actuels.

Les services de la métropole devraient être formés également.

La métropole doit arrêter l'extension de l'aéroport Aix-Marseille Provence qui est un non-sens écologique et nuit aux riverains sur place. Le tourisme de masse doit être stoppé.

La métropole doit être exemplaire et trier ses propres déchets. Elle doit convaincre les acteurs et organisateurs comme le DELTA Festival de le faire correctement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

9 - BESSIERE Florian - Marseille

Date de dépôt : Le 20/09/2021 à 21:25:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Place aux actes

Contribution :

Les mesures ambitieuses fleurissent partout en France (Paris > piste cyclable, Montpellier > gratuité des transports, Strasbourg > lutte contre la pollution lumineuse, Grenoble > retrait des publicités dans l'espace public, Lyon > repas végétarien...) Le temps est venu de passer aux actes à Marseille aussi. Merci par avance pour l'énergie dépensée en faveur de notre santé et durabilité.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

10 - Hamilton Pierre - Marseille

Date de dépôt : Le 22/09/2021 à 10:33:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Remarques sur le plan d'actions

Contribution :

Madame, Monsieur,

Tout d'abord, merci pour la publication de ces documents provisoires, qui permettent enfin d'imaginer des actions concrètes pour notre Métropole.

J'aimerais profiter de cette consultation pour formuler des remarques concernant ce PCAEM et son plan d'actions.

En remarque introductive, je souhaiterais souligner deux points essentiels qui sont rappelés à plusieurs reprises dans les documents :

1/ « Il y a URGENCE A AGIR » : OUI, bien sûr! Un rapport publié ce jour par l'ONU nous indique clairement que nous n'agissons toujours pas face en cohérence avec cette situation d'urgence, et que les objectifs - SI ILS SONT RESPECTES et ATTEINTS par les Etats, ne seront pas suffisants (voir article : https://www.francetvinfo.fr/sante/environnement-et-sante/climat-le-monde-est-sur-un-chemin-catastrophique-vers-2-7c-de-rechauffement-met-en-garde-le-secretaire-general-de-l-onu_4774799.html).

Le rapport très complet sur les enjeux pour les territoires du sénateur Ronan Dantec publié il y a déjà 2 ans, rappelait déjà cette urgence. <http://www.senat.fr/rap/r18-511/r18-511.html>.

Il en va donc de même pour ce PCAEM. Nous ne pouvons plus attendre son approbation pour lancer les actions! Il y a véritablement urgence, sans interprétation.

2/ « Il faut mobiliser toutes les énergies »: Oui, bien évidemment! Et cela ne doit pas attendre l'approbation du PCAEM. A l'image de la mobilisation sans précédente des collectivités, des entreprises, des citoyens, etc. pour lutter contre la crise sanitaire COVID-19, il est impératif de faire de même vis à vis du dérèglement climatique et de l'effondrement de la biodiversité ! Cela passe par une formation des acteurs du territoire, à commencer par les élus métropolitains et communaux et les agents. La feuille de route "climat" doit leur être présentée sans délai, et ils doivent se l'approprier pour un déploiement efficace sur chaque portion du territoire. Comme indiqué sur une autre contribution, chaque élu et chaque agent doit avoir en tête cette nécessaire mobilisation et cette urgence à agir. D'autant que ce Plan provisoire a été élaboré avant les élections municipales de 2020, certains conseils municipaux n'ont donc pas conscience de ces travaux.

Ensuite, sur les axes d'actions:

Il semble que les axes soient relativement complets, et abordent quasiment tous les enjeux. Plusieurs remarques introductives cependant:

1/ Je note un manque important : il aurait été nécessaire de préciser les niveaux/seuils d'alertes et les mesures à mettre en œuvre si les objectifs ne sont pas atteints. En effet, si un objectif semble hors d'atteinte, comment fait-on pour rectifier le tir rapidement ? En prenant exemple sur la crise COVID-19, le Gouvernement et les autorités ont pris des mesures fortes pour tenter d'endiguer l'épidémie en mettant les moyens "nécessaires" (confinement, port du masque partout, fermeture des écoles, interdiction d'accès à la mer, etc.) sur la base de niveaux d'alertes (XXX patients en réanimation à ne pas dépasser). Ainsi, tenant compte du constat que la crise climatique est un enjeu majeur pour l'humanité, en cas de non atteinte de la baisse des émissions de gaz à effet de serre par exemple, quelles actions déployons-nous ? Confinement des voitures pendant 1 an ? Quotas sur le trafic routier ? Vitesse limitée à 90km/h sur autoroute pendant 1 an ? Interdiction des SUV sur le réseau ? Cela pourrait paraître radical, mais nous avons su être radical pour la COVID en imposant des règles strictes, donc pourquoi imaginer que la crise climatique tolérerait des "mesurettes" alors que nous savons qu'elle sera bien plus grave sur le moyen/long terme que celle de la COVID...?

Ainsi, sans une définition de niveaux d'alerte et mesures de rectification associées, il se passera ce qu'il se passe aujourd'hui: des objectifs parfois ambitieux, qui ne sont pas atteints, mais on laissera faire jusqu'au prochain Plan sans se soucier de la gravité du manquement... Il est donc strictement

nécessaire de définir des niveaux d'alertes et des actions associées. Cela aurait le mérite d'embarquer tous les acteurs dans la prise de conscience et l'atteinte collective des objectifs.

2/ Je note qu'on évoque peu les sujets de résilience alimentaire, alors même que le territoire d'Aix Marseille est ultra dépendant des importations de nourriture : <https://crater.resiliencealimentaire.org/>

Cette thématique est liée de près aux conséquences du changement climatique et des actions telles que proposées par les Greniers de l'abondance devraient être étudiées de près : <https://resiliencealimentaire.org/>

3/ Je note enfin qu'il n'est peu fait mention de l'analyse et du partage d'expérience avec d'autres territoires (y compris en dehors de PACA, voire même à l'international). Cela aurait le mérite de ne pas perdre de temps et d'aller droit au but pour pas mal d'actions.

Sur les axes :

Axe 1 : exemplarité des collectivités

>> oui, c'est absolument nécessaire. On peut regretter que beaucoup d'actions ne devraient pas attendre le PCAEM car il existe beaucoup de ressources à destination des collectivités (guide « demain mon territoire » de l'ADEME, guide des Eco-maires de France, etc.) pour qu'elles deviennent réellement éco-exemplaires, et dont les actions sont pour beaucoup de bon sens. Si la Métropole peut agir pour imposer aux communes ces actions, c'est très bien. Mais on part de très loin, lorsqu'on voit encore des bouteilles en plastique lors des conseils municipaux... ?

Axe 2 :

Action 8 : il faudrait intégrer la préservation de la biodiversité dans le « document cadre technique ».

Action 13 : il faudrait déjà faire appliquer la réglementation concernant les deux roues (scooters et motos) qui sont particulièrement bruyants en ville. Des contrôles par les polices municipales dans les villes de la Métropole pourraient être faits.

Cet enjeu concerne également la partie maritime, avec des impacts non négligeables sur la biodiversité marine. Certaines activités devraient être mieux encadrées (jet-ski, plaisance, voire feux d'artifices qui sont parfois réguliers sur certaines communes (cf. Carry le Rouet cet été, avec un feu tiré chaque semaine...)).

Action 15 : à commencer par les cours d'école !

Action 16 : très beau projet, mais ne serait-il pas justement intéressant de le dupliquer sur d'autres communes ?

Axe 3 :

Action 19 : il faut regarder de près ce que propose la société Ecov qui répondrait parfaitement au besoin de développer le covoiturage. De nombreuses initiatives sont déjà en place dans d'autres collectivités.

Axe 5

Action 39 : cette transition et ces actions devraient aussi concerner les ports de plaisance et les navires de plaisance. La pollution aux abords des ports lors des weekends d'été est très conséquente, et certains navires ne semblent pas contrôler les nuisances de leurs motorisations. Une tarification incitative pour les motorisations faibles émissions serait pertinente pour inciter les propriétaires et les fabricants à évoluer positivement.

Action 40 : en lien avec mes propos introductifs, je ne vois pas bien comment une telle activité peut encore se développer si on est conscient de l'urgence à agir. Cette filière avance dans le sens de la réduction de ses impacts, mais si les objectifs de diminution de la pollution de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre ne sont pas atteints (en 2025) par exemple, c'est typiquement cette activité qui pourrait servir de levier pour agir en réaction, donc en limitant la circulation des navires dans la zone d'influence maritime de la métropole, voire en les stoppant (on interdit bien la circulation automobile).

A mon sens, et dans l'urgence réelle, une telle activité ne peut plus se développer, sauf si elle est capable d'être « zéro carbone » très rapidement.

Action 41 : cette action n'est vraiment pas claire. Les niveaux 1 à 4 ne sont pas détaillés, et un niveau 3 semblerait atteint, mais pas les 1 et 2 ?

Tout comme la croisière, ou même le trafic automobile, cette activité ne doit plus être en croissance si elle n'est pas capable de devenir zéro carbone. En cela, le projet – heureusement décalé à 2028 – de l'extension de l'aéroport visant à augmenter les vols ne peut plus être porté par la Métropole. Comment comprendre sinon qu'on est d'accord sur le constat de l'urgence, mais qu'on continue à promouvoir des activités impactantes telles que celle là.

Merci pour la prise en compte de mes remarques. Maintenant, il faut foncer !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

11 - RELANDEAU ALEXANDRA - Marseille

Date de dépôt : Le 23/09/2021 à 12:02:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Production d'énergie renouvelable

Contribution :

Favoriser l'installation de panneaux solaires sur chaque nouvelle construction individuelle (aides, obligation?...)

Favoriser l'installation de panneaux solaires sur chaque nouvel équipement dans les municipalités Constructions neuves ou rénovations.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

12 - RELANDEAU ALEXANDRA - Marseille

Date de dépôt : Le 23/09/2021 à 12:13:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : QUALITE de l'air et moyens de transport

Contribution :

Installation de branchements à quai en électricité pour les bateaux de croisière, ferrys Corse, ferrys Maghreb

Obligation de s'y brancher pour les navires pendant la durée de leur séjour à quai

Développer les transports en commun déficients dans certains quartiers où il n'y a que le bus et à des fréquences trop élevées

Développer sur le territoire et en particulier à Marseille les parking relais sécurisés couplés avec des transports en commun, comme il existe à AIX en PROVENCE (type Krypton)

Pérenniser les navettes maritimes sur l'année et à des horaires étalés sur toute la journée (matin, midi et soir) pour Pointe Rouge, Estaque, voire les Goudes. A minima les week-ends afin que le projet ne profite pas qu'aux touristes mais deviennent des habitudes de déplacement pour les habitants locaux. Ce qui pourrait limiter l'engorgement sur ces routes les week ends tout au long de l'année.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

13 - RELANDEAU ALEXANDRA - Marseille

Date de dépôt : Le 23/09/2021 à 12:21:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : FAIRE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Contribution :

Pérenniser les parcs existants en surface

Créer des parcs arborés (étendre la surface arborée dans les villes en particulier Marseille) à chaque fois qu'une percée est possible en ville

végétaliser , enlever du béton, du bitume pour replanter en plein sol, en pleine terre

Une ville végétalisée est moins chaude.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

14 - RELANDEAU ALEXANDRA - Marseille

Date de dépôt : Le 23/09/2021 à 12:30:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Soutenir les initiatives de production et de commercialisation agricole durable

Contribution :

Aider financièrement , prévoir un budget pour les acteurs locaux qui oeuvrent déjà dans ce sens (les PAMA, paniers marseillais, la Roue...)

afin de faire face aux intempéries qui peuvent compromettre les récoltes (et le changement climatique va provoquer des intempéries majeures d'après le GIEC)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

15 - Sophie - Bouc-Bel-Air

Date de dépôt : Le 27/09/2021 à 10:53:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Offrir des espaces de circulation vélo ou autres 2 roues non motorisés SECURISES

Contribution :

Bonjour,

Accompagner le développement des mobilités individuelles alternatives ne nécessitent pas nécessairement un gros budget mais de la cohérence et surtout de la sécurité.

Je tente de rouler avec un VAE + un attelage avec une charrette double pour mes 2 enfants. Trouver des zones de circulation adéquates est un défi du quotidien.

Pourtant, des aménagements simples le permettraient : séparateur de chaussée ou voies assez large (au lieu parfois de massifs décoratifs très minéralisés), zones 30, des balisages d'itinéraires alternatifs, les voies réservées aux riverains, les anciennes routes doubles sens suffisamment larges pour une voie cyclable...

Des lieux stratégiques doivent être accessibles : complexes sportifs, écoles...

Et prévoir une signalétique adaptée en fin d'itinéraire, même si c'est une situation temporaire, en attendant d'autres aménagements. Rien de plus décourageant que d'être sur une belle piste qui aboutit dans un énorme rond-point et où l'on se retrouve propulser au sein des véhicules.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

16 - Nicolas - Marseille

Date de dépôt : Le 28/09/2021 à 19:23:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une première avancée, mais peut mieux faire !

Contribution :

Ce document est déjà une première avancée, mais il n'est pas encore assez ambitieux.

Il faut surveiller l'artificialisation des terres, et l'empêcher, voire même, la réduire.

Etre encore plus ambitieux sur les transports et le vélo (attention la gratuité totale des transports n'est pas forcément conseillée).

Vouloir réduire les rejets de l'industrie d'accord, mais si c'est pour importer encore plus cela ne sert à rien. Il faut donc agir sur la consommation et la rendre plus adaptée à notre environnement (=> décroissance). Et s'il vous plait, remettre la consigne pour le verre ! (matériau que l'on recycle le mieux d'ailleurs)

J'ai vu le mot résilience, c'est bien, il faut absolument se prémunir contre les catastrophes liées au climat. Renforcer la surveillance des feux, désimperméabiliser les terres, contrôler les zones inondables, être plus indépendant sur l'agriculture....

Enfin attention au photovoltaïque et l'utilisation des terres rares qui en découle.... Quand à la biomasse, si elle implique d'importer du bois alors elle reste polluante ! (=> centrale de Gardanne)

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

17 - BOUSQUET Jean-Pierre - Marseille

Date de dépôt : Le 29/09/2021 à 13:07:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Réduction de l'éclairage nocturne et de la pollution lumineuse, génératrices d'économies d'énergies.

Contribution :

Cela revient à l'état et aux collectivités locales: Les gouvernements successifs ont tenté de lutter contre les dépenses d'énergie liées à l'éclairage nocturne excessif et contre la pollution lumineuse aux impacts multiples (économiques, écologiques, sanitaires..) par la promulgation de textes législatifs: 2010: Article 173 de la loi Grenelle 2 de l'environnement, 2013: arrêté d'extinction des éclairages nocturnes des bâtiments non résidentiels, 2018: décision du conseil d'état sommant le gouvernement de faire appliquer la loi.. entrée en vigueur en janvier 2020. En 2015 est votée la loi de transition énergétique dont un article est dédié à la maîtrise de la consommation énergétique de l'éclairage public et de ses nuisances lumineuses. En juillet 2016 est votée la loi pour la "Reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages diurnes et nocturnes... patrimoine commun de la nation".

Malgré cela, seules quelques communes de petite et de moyenne taille ont fait des efforts dans ce sens, mais pour la grande majorité des communes rien n'a été fait et aucun contrôle n'a été pratiqué pour faire respecter ces lois qui sont trop souvent perçues comme de simples recommandations.

Il y a pourtant là un énorme gisement d'économies réalisables sans nuire à quoi que ce soit, bien au contraire: Economies budgétaires, économies de production d'énergies, économies de dépenses de santé publique (nocivité des émanations issues des centrales thermiques, de la lumière intrusive, consommation de somnifères, nocivité des LED de haute température de couleur, ...), frein à la dégradation de la biodiversité en milieu rural....

Bien cordialement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

18 - Timothé - Marseille

Date de dépôt : Le 03/10/2021 à 15:08:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Plan pour le climat et la protection de l'environnement

Contribution :

Que la métropole Aix Marseille Provence fasse fermer les supermarchés et les zones commerciales y compris celle de Plan de Campagne le Dimanche toute la journée comme avant il y a quelques années en arrière ; car un magasin ouvert 7 jours sur 7 cela consomme de l'électricité c'est pas bon pour la planète ce n'est pas les particuliers qui consomment le plus d'électricité, les centres commerciaux c'est encore pire. Le supermarché Casino à La Timone (5e) qui ouvre 7 j. sur 7 et 24h sur 24 ferme la nuit et le Dimanche toute la journée comme avant, le magasin Leroy Merlin et le Géant Casino à la Valentine aussi. Cela aura un bienfait sur la circulation avec beaucoup moins de voitures le Dimanche donc moins de pollutions.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

19 - Dominique - Venelles

Date de dépôt : Le 04/10/2021 à 10:48:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Remarques d'un Venellois amoureux de la nature

Contribution :

1) La métropole couvre un territoire très large et trop diversifié. La Provence plus agricole cache un constat plus alarmant de la ville de Marseille et de l'étang de Berre.

2) Ce qu'on voit dans les « zones vertes » en Provence est plutôt une déforestation permettant des mises en culture de lavandes ou de vignes afin de mettre en valeur des biens immobiliers à vendre, des chambres d'hôtes de luxe ou autres activités tournées vers le tourisme. Pour le bilan carbone je n'y vois aucun bénéfice. Les cultures alimentaires semblent diminuer au profit de ce décor paysager lavandes-vignes apprécié des touristes.

3) Le développement du déplacement en vélo est une gageure dans la région. Il est suicidaire de prendre les pistes cyclables. Les infrastructures actuelles ne sont pas faites pour cela.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

20 - Fabienne - Marseille

Date de dépôt : Le 04/10/2021 à 12:41:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Faciliter le développement des transports en commun, les pistes cyclables...

Contribution :

Pour diminuer la pollution, développer plus les transports en commun, le vélo...

Lutter contre l'agrandissement de l'aéroport Marseille Provence

Encourager la végétalisation et la débétonisation au pied des arbres, dans les cours d'école...

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

21 - Bonnamy Marie - Trets

Date de dépôt : Le 04/10/2021 à 16:25:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pollutions diverses

Contribution :

Bonjour,

S'il y avait vraiment une volonté politique d'accélérer la transition énergétique, il y aurait :

- une mise en place du télétravail au lieu du retour à l'ancienne observé avec la multitude de bouchons engendrés.

- la mise en place de menus végétariens à la cantine de 3 repas sur 4 et non l'inverse même pas encore établi. Des menus végétariens protéinés ne signifient pas carence alimentaire et il vaut mieux de la viande de très bonne qualité une fois par semaine que de mauvaise tous les jours.

- l'économie d'énergie toujours pas mise en place dans les services publics,

- l'éclairage publicitaire qui au lieu de s'éteindre la nuit se développent avec les écrans vidéos!

- les NAVIRES géants qui restent à quai et polluent gravement pendant qu'on continue à stigmatiser les pauvres à diesel,

- le développement outrancier des SUV qui prennent plus de places de parking au lieu de privilégier des petits véhicules,

- la pollution des 2 roues toujours non contrôlée, alors que ce sont les 2 roues qui polluent le plus et qui devraient être électriques en priorité et non les voitures,

- la mise en place des ressourceries, recycleries, atelier de réparation afin de réduire la quantité de déchets.

Rien de tout cela n'est assez fait ou mis en place.

Il y en a assez du recul des politiques devant les groupes d'intérêts. L'intérêt collectif doit primer.

Cdt,

Marie Bonnamy

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

22 - PUGENS Jean - Aubagne

Date de dépôt : Le 04/10/2021 à 17:27:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désaccord avec la volonté métropolitaine d'avoir un territoire produisant 100% de l'énergie consommée.

Contribution :

Cette contribution est réalisée par le groupe d'analyse et de réflexion sur les questions énergétiques, émanation des Syndicats CGT énergie PACA (Industries Electrique et Gazière). Elle se concentrera plus particulièrement sur les questions de production / consommation d'énergie et de la volonté métropolitaine d'avoir un territoire produisant 100% de l'énergie consommée.

Le réseau électrique est maillé comme une toile d'araignée sur tout le territoire national, il y a en fait plusieurs réseaux (transport haute tension (RTE) 63 à 400KV), Distribution Moyenne tension (20KV) ENEDIS et distribution basse tension ENEDIS (220-380Volts).

Les moyens de production de grande puissance sont répartis sur le réseau HT, ceux de plus faible puissance sur le réseau MT et les installations ENR individuelles sur le réseau BT. Productions : Elle est gérée Nationalement et Régionalement par RTE et Enedis. Les centrales nucléaires assurent la base, les centrales thermiques (gaz essentiellement) assurent avec une partie de l'hydraulique les variations, l'hydraulique assure aussi la sécurité de tout le réseaux français (2000 MW sur la chaîne de la Durance Verdon disponibles en 10 mn). Les autres productions ENR (éolien, solaire) ne sont pas régulées et produisent quand il y a du vent ou du soleil. BIOMASSE BIOGAZ ?

Le réseau gazier est aussi maillé, de moindre niveau car il ne couvre pas l'ensemble du territoire. Des réserves sont assurées dans les terminaux gaziers portuaires (Fos/mer sur la métropole) et dans des cavités terrestres (Manosque pour la région). L'autonomie énergétique a-t-elle sa place dans un PCAEM ?

Peu importe si seulement 4% des besoins énergétiques de la Métropole sont couverts par des productions locales renouvelables, si la sécurité d'alimentation nationale est assurée par des moyens de production non émetteur de GES (Nucléaire et Hydraulique). Or, comme le nucléaire français produit seulement 6 g de CO2 par kWh, bien moins que les 55 g du solaire et les 13 g de l'éolien, le mix-énergétique actuel est beaucoup plus performant, à l'échelle nationale et pour la Métropole en utilisant les réseaux de transports d'électricité.

La baisse de la consommation d'énergie de 50% est un vœux pieu car difficilement atteignable en particulier pour l'électricité.

Cette dernière devra remplacer bon nombre d'usages de l'énergie fossile, dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'industrie.

Elle est sujet à une augmentation tendancielle importante liée notamment aux nouveaux services [5G, maison connectée, crypto monnaies (215 Kwh par transaction), Block Chain, télésurveillance, streaming, remplacement des chaudières thermique fossiles par des PAC, etc.] ce que l'on appelle « l'effet rebond » des nouvelles technologies de la transition écologique.

La production d'Hydrogène qui se développe fortement dans notre région, va également consommer énormément d'électricité.

La baisse de 50% qui nécessite de gros travaux sur l'habitat existant, ne pourrait être atteinte qu'à la condition d'un accompagnement économique et social important, au risque de creuser des inégalités sociales, déjà très forte à Marseille.

La zéro émission nette de GES ne peut pas exister avec un développement massif et accéléré des Energies Nouvelles Renouvelables, notamment du solaire et de l'éolien, pour produire l'électricité. Le rythme actuel de développement des ENR en France, ne permettra pas de pallier à la baisse annoncée du Nucléaire, ni à l'augmentation importante annoncée de la consommation d'électricité, ni à la baisse

des émissions globales de CO₂. Au rythme actuel des programmation d'installations ENR en France, on pourrait atteindre 40 GW à l'horizon 2050. Il faudrait multiplier par sept les installations photovoltaïques actuelles, pour atteindre 70 gigawatts (GW). Ce qui représente d'énorme surface au sol en concurrence avec l'urbanisation, la sanctuarisation des terres agricole et des espaces verts naturels. Il faudrait atteindre 110 GW dans l'hypothèse où huit EPR seraient mis en service d'ici à 2050, et 208 GW, en cas d'arrêt du nucléaire

L'Eolien Offshore va se développer avec le projet « Provence Grand Large » de 25 MW installés au large de Port Saint Louis du Rhône. Cela ne permettra pas de compléter les sources d'électricité ENR, existantes et à venir, sur le territoire de la Métropole pour obtenir une autonomie à 100%. Toutefois, si l'essai est concluant, d'autres unités pourront être édifiées sur le même site. L'éolien terrestre de par les limitations administratives imposées sur le territoire et les oppositions importantes des populations sera faiblement développé. Le photovoltaïque peut jouer un rôle plus important, à conditions d'être installées hors zones boisées et agricoles, mais plutôt sur les bâtiments, parkings ou autres structures aménagées.

L'hydroélectricité, principale Energie Renouvelable, dont les Usines présentent sur le territoire de la Métropole sont le bout de la chaîne de production d'électricité « Durance-Verdon ». Elles sont impactées par la limitation des rejets d'eau Douce dans l'Etang de Berre visant à en retrouver le caractère salin. S'il est important de mettre en œuvre le projet de réouverture du tunnel du Rove, d'autres solutions complémentaires pourraient être étudiées : Remettre sur la table le dossier (déjà validé techniquement) du détournement du rejet des eaux de la chaîne Durance-Verdon vers le Rhône par un tunnel. Avec en complément la mise en place d'une réserve tampon d'eau douce pour éviter les pénuries futures annoncées en eau. Créer une ou des micro STEP (Station de Transfert d'Energie par Pompage) en haut de la chaîne de la Nerthe avec aspiration dans la mer et rejet dans l'étang de Berre. Le pompage peut être assuré par de l'électricité produite par des Panneaux Photovoltaïques.

La biomasse est utilisée pour le chauffage urbain mais aussi dans la production d'électricité sur le site de Gardanne. Ce site « stratégique » de Gardanne doit être préservé comme lieu de production d'électricité métropolitain mais aussi se développer comme une plateforme industrielle de production Multi-Energie en :

- Mettant en œuvre une unité de captage, transport et séquestration du CO₂ permettant la pérennisation de la tranche 600MW Provence 5 et des industries du département par une mutualisation du transport et séquestration des rejets CO₂

- Intégrant des unités de production méthane et H₂ par gazéifications.

- En construisant une unité de cogénération produisant de l'électricité et de la chaleur fatale pour les réseaux de chauffage urbain

- Créant une unité de tri et de valorisation énergétique des déchets multiples répondant aux enjeux pour le bassin minier sur la fin programmées des enfouissements des déchets. La Métropole doit donner toute sa place à cette « Terre d'Energie » où l'Histoire Sociale et Industrielle a toujours destiné ce lieu à la production d'Energie.

Le biogaz issu des déchets ou station d'épuration se développe lentement sur la métropole et ses capacités resteront faibles.

L'Hydrogène vert : Attention, l'hydrogène n'est pas une énergie mais un vecteur énergétique !

EN CONCLUSION : Pour garantir la gestion et l'autonomie énergétique de la Métropole, le réseau de transport d'électricité inter-régional, et le Réseau de Distribution d'électricité, doivent continuer à se moderniser et aussi parer aux contraintes des ENR, notamment leurs intermittences qui devrait être compensée majoritairement avec de la production d'électricité pilotable, acheminée par les réseaux. Le stockage d'électricité en batterie, autre solution pour pallier à l'intermittence des ENR, pose la question de la dépendance aux métaux lourds (polluants) et aux terres rares (lithium et autres) dont le raffinage rejette énormément de CO₂ et d'effluents néfastes à l'environnement.

On le voit, « une Métropole 100% Autonome en énergie ENR », ne pourra être atteinte en l'état actuel des programmation énergétiques ENR et n'a pas forcément de raison d'être au vu de l'impact global en rejet CO2 de ces modes de productions.

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(Projet contribution groupe NRJ au projet PCAEM.doc V6.doc\)](#)

Document : Projet contribution groupe NRJ au projet PCAEM.doc V6.doc, page 1 sur 3

CONTRIBUTION DU GROUPE DE TRAVAIL « ENERGIE » à la consultation sur le PACEM A-M-P.

Cette contribution est réalisée par le groupe d'analyse et de réflexion sur les questions énergétiques, émanation des Syndicats CGT énergie PACA (Industries Electrique et Gazière).

Elle se concentrera plus particulièrement sur les questions de production / consommation d'énergie et de la volonté métropolitaine d'avoir un territoire produisant 100% de l'énergie consommée.

Pour cela, il est utile d'avoir une vision simple et globale des réseaux électriques et gaziers.

Le réseau électrique est maillé comme une toile d'araignée sur tout le territoire national, il y a en fait plusieurs réseaux (transport haute tension (RTE) 63 à 400KV), Distribution Moyenne tension (20KV) ENEDIS et distribution basse tension ENEDIS (220-380Volts).

Les moyens de production de grande puissance sont répartis sur le réseau HT, ceux de plus faible puissance sur le réseau MT et les installations ENR individuelles sur le réseau BT.

Productions : Elle est gérée Nationalement et Régionalement par RTE et Enedis. Les centrales nucléaires assurent la base, les centrales thermiques (gaz essentiellement) assurent avec une partie de l'hydraulique les variations, l'hydraulique assure aussi la sécurité de tout le réseaux français (2000 MW sur la chaîne de la Durance Verdon disponibles en 10 mn). Les autres productions ENR (éolien, solaire) ne sont pas régulées et produisent quand il y a du vent ou du soleil. BIOMASSE BIOGAZ ?

Le réseau gazier est aussi maillé, de moindre niveau car il ne couvre pas l'ensemble du territoire. Des réserves sont assurées dans les terminaux gaziers portuaires (Fos/mer sur la métropole) et dans des cavités terrestres (Manosque pour la région).

Sur les questions énergétiques, l'industrie tient une place particulièrement prépondérante sur la métropole en produisant 67% des GES et consommant 52% de l'énergie. Ce devrait être la priorité des priorités, mais ce n'est pas le cas dans les propositions du PCAEM !
La métropole botte en touche . . . ?

L'autonomie énergétique a-t-elle sa place dans un PCAEM ?

Au niveau national elle est primordiale pour des questions évidentes de sécurité d'alimentation et de coût. Mais au niveau du PCAEM cela n'apporte absolument rien sur les objectifs finaux de réduction des émissions de GES ou la pollution.

Peu importe si seulement 4% des besoins énergétiques de la Métropole sont couverts par des productions locales renouvelables, si la sécurité d'alimentation nationale est assurée par des moyens de production non émetteur de GES (Nucléaire et Hydraulique).

Or, comme le nucléaire français produit seulement 6 g de CO2 par kWh, bien moins que les 55 g du solaire et les 13 g de l'éolien, le mix-énergétique actuel est beaucoup plus performant, à l'échelle nationale et pour la Métropole en utilisant les réseaux de transports d'électricité.

La baisse de la consommation d'énergie de 50% est un vœux pieu car difficilement atteignable en particulier pour l'électricité.

Cette dernière devra remplacer bon nombre d'usages de l'énergie fossile, dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'industrie.

Elle est sujet à une augmentation tendancielle importante liée notamment aux nouveaux services [5G, maison connectée, crypto monnaies (215 Kwh par transaction), Block Chain, télésurveillance, streaming, remplacement des chaudières thermique fossiles par des PAC, etc.] ce que l'on appelle « l'effet rebond » des nouvelles technologies de la transition écologique.

La production d'Hydrogène qui se développe fortement dans notre région, va également consommer énormément d'électricité.

La baisse de 50% qui nécessite de gros travaux sur l'habitat existant, ne pourrait être atteinte qu'à la condition d'un accompagnement économique et social important, au risque de creuser des inégalités sociales, déjà très forte à Marseille.

La zéro émission nette de GES ne peut pas exister avec un développement massif et accéléré des Energies Nouvelles Renouvelables, (voir plus haut les rejets comparatifs de CO2) notamment du solaire et de l'éolien, pour produire l'électricité.

Le rythme actuel de développement des ENR en France, ne permettra pas de pallier à la baisse annoncée du Nucléaire, ni à l'augmentation importante annoncée de la consommation d'électricité, ni à la baisse des émissions globales de CO2 (il faut aussi mesurer les travaux de réseaux énormes que va demander l'accélération de ces procédés de production).

Au rythme actuel des programmation d'installations ENR en France, on pourrait atteindre 40 GW à l'horizon 2050.

Il faudrait multiplier par sept les installations photovoltaïques actuelles, pour atteindre 70 gigawatts (GW). Ce qui représente d'énorme surface au sol en concurrence avec l'urbanisation, la sanctuarisation des terres agricole et des espaces verts naturels.

Il faudrait atteindre 110 GW dans l'hypothèse où huit EPR seraient mis en service d'ici à 2050, et 208 GW, en cas d'arrêt du nucléaire

L'Eolien Offshore va se développer avec le projet « Provence Grand Large » de 25 MW installés au large de Port Saint Louis du Rhône.

Cela ne permettra pas de compléter les sources d'électricité ENR, existantes et à venir, sur le territoire de la Métropole pour obtenir une autonomie à 100%. Toutefois, si l'essai est concluant, d'autres unités pourront être édifiées sur le même site.

L'éolien terrestre de par les limitations administratives imposées sur le territoire et les oppositions importantes des populations sera faiblement développé.

Le photovoltaïque peut jouer un rôle plus important, à conditions d'être installées hors zones boisées et agricoles, mais plutôt sur les bâtiments, parkings ou autres structures aménagées. Les très grandes surfaces nécessaires à son développement sont en concurrence avec l'Urbanisation, la sanctuarisation des terres agricoles et des zones vertes.

L'hydroélectricité, principale Energie Renouvelable, dont les Usines présentent sur le territoire de la Métropole sont le bout de la chaîne de production d'électricité « Durance-Verdon ».

Elles sont impactées par la limitation des rejets d'eau Douce dans l'Etang de Berre visant à en retrouver le caractère salin.

S'il est important de mettre en œuvre le projet de réouverture du tunnel du Rove, d'autres solutions complémentaires pourraient être étudiées :

- Remettre sur la table le dossier (déjà validé techniquement) du détournement du rejet des eaux de la chaîne Durance-Verdon vers le Rhône par un tunnel. Avec en complément la mise en place d'une réserve tampon d'eau douce pour éviter les pénuries futures annoncées en eau.
- Créer une ou des micro STEP (Station de Transfert d'Energie par Pompage) en haut de la chaîne de la Nerthe avec aspiration dans la mer et rejet dans l'étang de Berre. Le pompage peut être assuré par de l'électricité produite par des Panneaux Photovoltaïques.

La biomasse est utilisée pour le chauffage urbain mais aussi dans la production d'électricité sur le site de Gardanne.

Ce site « stratégique » de Gardanne doit être préservé comme lieu de production d'électricité métropolitain mais aussi se développer comme une plateforme industrielle de production Multi-Energie en :

- Mettant en œuvre une unité de captage, transport et séquestration du CO² permettant la pérennisation de la tranche 600MW Provence 5 et des industries du département par une mutualisation du transport et séquestration des rejets CO²
- Intégrant des unités de production méthane et H² par gazéifications.
- En construisant une unité de cogénération produisant de l'électricité et de la chaleur fatale pour les réseaux de chauffage urbain
- Créant une unité de tri et de valorisation énergétique des déchets multiples répondant aux enjeux pour le bassin minier sur la fin programmée des enfouissements des déchets

La Métropole doit donner toute sa place à cette « Terre d'Energie » où l'Histoire Sociale et Industrielle a toujours destiné ce lieu à la production d'Energie.

Le biogaz issu des déchets ou station d'épuration se développe lentement sur la métropole et ses capacités resteront faibles.

L'Hydrogène vert : Attention, l'hydrogène n'est pas une énergie mais un vecteur énergétique !

Il n'est pas économiquement rentable dans l'état actuel de la technologie, mais ce vecteur énergétique à un avenir certain pour quelques niches dans la mobilité (locomotives sur site non électrifié, Camions et bus, avions, bateaux) et pour la décarbonisation des process industriels. Il peut aussi être intégré dans le réseau de transport gazier, directement ou sous forme de Méthane. Un stockage en cavité souterraine saline est prévu à Manosque.

La métropole est partenaire de Jupiter 1000 dont la mission de recherche de faisabilité à partir d'ENR pour fabriquer l'H² et de récupération des rejets de CO² des usines de Fos pour une transformation en Méthane, par combinaison du H₂ et CO₂.

1.5€ pour 1kg d'Hydrogène « Gris » produit avec du Méthane ou du Charbon, mais avec 10kg de CO₂ rejetés dans l'atmosphère.

5 à 10€ pour 1kg d'Hydrogène « Vert » produit par électrolyse de l'Eau, avec de l'électricité Renouvelable. Mais des avancées technologiques sont attendues pour les électrolyseurs qui devraient permettre de baisser les coûts de production.

EN CONCLUSION : Pour garantir la gestion et l'autonomie énergétique de la Métropole, le réseau de transport d'électricité inter-régional, et le Réseau de Distribution d'électricité, doivent continuer à se moderniser et aussi parer aux contraintes des ENR, notamment leurs intermittences qui devrait être compensée majoritairement avec de la production d'électricité pilotable, acheminée par les réseaux.

Le stockage d'électricité en batterie, autre solution pour pallier à l'intermittence des ENR, pose la question de la dépendance aux métaux lourds (polluants) et aux terres rares (lithium et autres) dont le raffinage rejette énormément de CO₂ et d'effluents néfastes à l'environnement.

On le voit, « une Métropole 100% Autonome en énergie ENR », ne pourra être atteinte en l'état actuel des programmation énergétiques ENR et n'a pas forcément de raison d'être au vu de l'impact global en rejet CO₂ de ces modes de productions.

23 - Cabriès

Date de dépôt : Le 05/10/2021 à 16:27:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS DE LA MAIRIE DE CABRIES SUR LE PROJET DE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE METROPOLITAIN

Contribution :

VOIR FICHER JOINT

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(avis cabries pcae.pdf\)](#)

Document : avis cabries pcae.pdf, page 1 sur 2



AVIS DE LA COMMUNE DE CABRIÈS SUR LE PROJET DE PLAN CLIMAT-AIR ENERGIE

Le 26 septembre 2019 le Conseil Métropolitain a adopté, à l'unanimité, le **projet de Plan Climat Air Energie**.

Il s'agit d'un programme ambitieux, indispensable, complet et Cabriès ne peut que souscrire sans réserve à l'ensemble des actions proposées. Comment ne pas adhérer à cette démarche primordiale et ne pas s'inscrire dans cette dynamique ?

Les actions suivantes ont particulièrement retenu notre attention :

- Axe 1 :

Un grand oui pour la nécessaire formation des élus et pour l'accompagnement des communes

- Axe 2 :

Oui pour réduire les impacts énergétiques et environnementaux des nouveaux projets d'urbanisme et d'aménagement urbains et lutter contre les îlots de chaleur. Cabriès travaille déjà dans ce sens en développant le concept d'éco-quartier.

- Axe 3 :

- Oui évidemment pour la création de Zones à Faible Emissions Mobilité pour notamment améliorer la prise en compte de la santé et du bien être des populations au regard des risques et des pollutions
- Oui au développement des modes de déplacements inédits ou optimiser les modes de déplacements existants. L'offre fait cruellement défaut à Cabriès. Pas par exemple de traversée de la commune proposée en BHNS, ni d'axes alternatifs envisagés. Nous avons eu déjà l'occasion de l'exprimer au regard du PDU et du PPA
- Quant au développement de la filière hydrogène, il est plus que pertinent

- Axe 4 :

- Oui à la création du pôle forêt bois de Provence (filiale bois construction pins d'alep et valorisation des opérations de protection de la forêt)
- Oui à la valorisation de la filière déchets verts
- Oui à l'accompagnement au déploiement de la « cité des énergies »
- Oui à la mise en place d'un conseil de mobilité au service des entreprises (à développer également pour les artisans et commerçants)

- Axe 6

- Oui à l'accompagnement des communes dans la rénovation énergétique, dans la maîtrise de leur consommation ainsi que dans le développement de réseaux de chaleur et de froid sur des opérations d'aménagement et de programmes neufs.
- Oui à l'amélioration de la qualité de l'air intérieur et la dépollution de l'air dans les équipements éducatifs et bâtiments publics

Axe 7

- Oui à l'accompagnement de groupes citoyens ayant la volonté de porter des projets de production d'énergie renouvelable et à la favorisation de leur émergence.

Axe 8

- Oui au développement une agriculture raisonnée et de pratiques alimentaires durables. Cabriès travaille déjà en ce sens par l'instauration notamment d'une zone agricole protégée.

Axe 11

- Oui à un atlas métropolitain de la biodiversité en prenant bien en compte les spécificités de chaque commune. Cabriès travaille actuellement à la réalisation d'un atlas de la biodiversité ainsi qu'à la reconnaissance d'écospots, véritables réservoirs de biodiversité.

Cependant, deux remarques/propositions d'ordre général :

- Attention à ne pas faire de ce document une charte d'intention trop éloignée du concret.

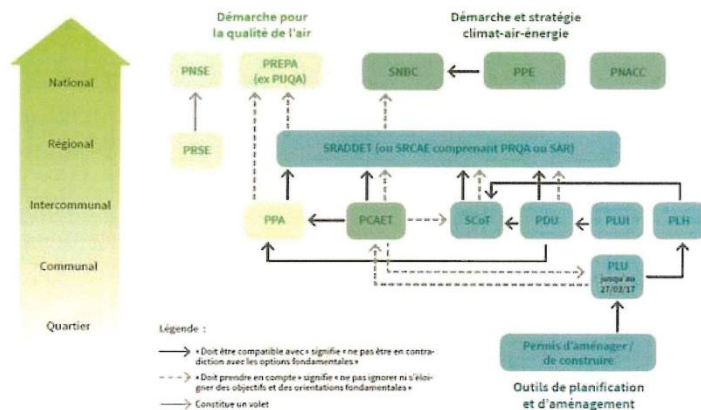
➢ C'est pourquoi, nous proposons la mise en place d'un accompagnement des habitants dans leur quotidien à l'instar du conseil de mobilité pour les entreprises.

➢ De plus, à côtés des grandes mesures et principes d'ordre général, Il s'agit également à notre sens de prendre en compte les spécificités de chaque territoire, de chaque commune pour proposer des plans d'actions adaptés et « appropriables » par le plus grand nombre. Pourquoi par exemple ne pas travailler à une feuille de route par commune, avec points d'étapes et graduation des cibles et résultats attendus ?

- Enfin, Cabriès regrette la complexité et la faible lisibilité de l'ensemble des plans traitant directement ou indirectement de la qualité de l'air. Différents échelons communal, intercommunal, régional, national, différents degrés d'interactions entre notion de comptabilité (ne pas être en contradiction avec les options fondamentales du document de la norme supérieure), ou de « prise en compte » (ne pas ignorer ni s'éloigner des objectifs et orientations fondamentales du document de la norme supérieure) se juxtaposent.

Il s'agit encore et encore de vulgariser et de simplifier l'ensemble des plans pour situer correctement la place du Plan Climat. Comment un administré, mais a fortiori un fonctionnaire peut-il correctement appréhender sans découragement un tel schéma issu des documents du Plan de Protection de l'Atmosphère sur lequel la commune a récemment émis un avis ?

En outre les temporalités ne sont pas les mêmes entre PPA à l'horizon 2025, PDU construit pour 10 ans ou encore PREPA évaluable jusqu'en 2030 et PCAET à l'horizon 2050...



(Source évaluation environnementale PPA objectif 2025)

Faisons le vœu d'une simplification administrative de ces procédures pour une meilleure compréhension de nos citoyens



24 - Mylène - Marseille

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 13:49:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Collecte des déchets en cas de grève

Contribution :

Bonjour,

Une action "optimiser les services de collecte des déchets sur le territoire métropolitain" est présente dans votre plan d'actions.

L'objectif poursuivi est certes pertinent mais clairement insuffisant.

Au vu des événements de ces dernières semaines, combinant grève de la collecte et phénomènes climatiques aggravants (inondations + mistral), il apparaît primordial que le PCAE AMP prévoit des actions pour anticiper et endiguer ce type de situations générant à la fois:

> insalubrité publique dans les rues des villes (Marseille en premier lieu),

> pollution des milieux aquatiques et maritimes par les déchets rejetés dans les réseaux et dans la mer.

Ce qui s'est passé ces derniers jours est scandaleux d'un point de vue environnemental. Que cette catastrophe écologique serve de leçon et permette d'empêcher que cela se reproduise.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

25 - FNE Provence-Alpes-Cote d'Azur - Marseille

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 14:54:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis de FNE PACA sur le PCAEM d'Aix Marseille Metropole

Contribution :

Résumé de notre avis :

Le PCAEM a bien cerné les enjeux climat-air-énergie de la Métropole Aix-Marseille et s'est fixé des objectifs très ambitieux... mais seulement à horizon 2050. Ainsi, l'ensemble des efforts permettant de réduire drastiquement les émissions de GES, les consommations d'énergie et les émissions de polluants atmosphériques sont reportés à partir de 2030, ce qui est inadmissible au vu de l'urgence climatique.

Le plan d'action ne semble pas à la hauteur de ces ambitions pour atteindre lesdits objectifs : simple description, peu d'explication sur la mise en œuvre, manque de données sur le calendrier ou le financement des actions, budgétisation qui paraît parfois aléatoire, actions non opérationnelles... Ce PCAEM ressemble finalement plus à un catalogue d'actions fourre-tout qu'à une véritable stratégie territoriale de transition écologique et énergétique.

Nous nous questionnons également sur la prise en compte des avis qui seront issus de cette consultation du public, qui survient deux ans après la présentation du projet de PCAEM en 2019 et alors même que la Métropole annonce avoir engagée plus de la moitié des actions mentionnées dans le plan.

Nous demandons à ce que les objectifs et le plan d'action du PCAEM soient mieux précisés avant son adoption. Les enjeux sur ce territoire central sont immenses et la Métropole se doit d'être exemplaire via son Plan Climat et les actions qu'elle met en œuvre sur le terrain.

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(Avis FNE PACA - PCAET AMP - oct 2021.pdf\)](#)

Document : Avis FNE PACA - PCAET AMP - oct 2021.pdf, page 1 sur 15

AVIS SUR LE PLAN CLIMAT-AIR- ENERGIE D'AIX MARSEILLE METROPOLE

CONSULTATION DU PUBLIC - 8sept. 8 oct. 2021

SYNTHESE DE L'AVIS

Le PCAEM a bien cerné les enjeux climat-air-énergie de la Métropole Aix-Marseille et s'est fixé des objectifs très ambitieux... mais seulement à horizon 2050. Ainsi, l'ensemble des efforts permettant de réduire drastiquement les émissions de GES, les consommations d'énergie et les émissions de polluants atmosphériques sont reportés à partir de 2030, ce qui est inadmissible au vu de l'urgence climatique.

Le plan d'action ne semble pas à la hauteur de ces ambitions pour atteindre lesdits objectifs : simple description, peu d'explication sur la mise en œuvre, manque de données sur le calendrier ou le financement des actions, budgétisation qui paraît parfois aléatoire, actions non opérationnelles... Ce PCAEM ressemble finalement plus à un catalogue d'actions fourre-tout qu'à une véritable stratégie territoriale de transition écologique et énergétique.

Nous nous questionnons également sur la prise en compte des avis qui seront issus de cette consultation du public, qui survient deux ans après la présentation du projet de PCAEM en 2019 et alors même que la Métropole annonce avoir engagée plus de la moitié des actions mentionnées dans le plan.

Nous demandons à ce que les objectifs et le plan d'action du PCAEM soient mieux précisés avant son adoption. Les enjeux sur ce territoire central sont immenses et la Métropole se doit d'être exemplaire via son Plan Climat et les actions qu'elle met en œuvre sur le terrain.

DETAIL DE L'AVIS

REMARQUES SUR LA STRATEGIE

Bien que les grands enjeux de la transition énergétique aient été compris, les points de passage de la trajectoire choisie par la métropole restent trop peu ambitieux, notamment à l'horizon 2025, qui constitue le cadre réglementaire du plan climat. Il semble que les efforts les plus importants soient repoussés au deuxième pas de temps choisi (2025-2040), date à laquelle le présent PCAET ne sera plus valide. Nous regrettons ce choix irresponsable et injustifié : en effet, la quasi-totalité des anciennes intercommunalités de la métropole disposaient déjà d'un PCET avant la création de la métropole. Le pas de temps 2020-2025 censé mobiliser les forces vives a donc en réalité été déjà engagé.

Nous regrettons par ailleurs le choix d'un scénario dont les objectifs sont en deçà de ceux du SRADDET aux horizons 2025, 2030 voire 2050. Ces écarts sont particulièrement frappant en ce qui concerne les émissions de GES¹ et les émissions de polluants. Les objectifs du SRADDET sont régionaux et ont été déclinés par territoire dans des fiches SRADDET territorialisées.

Le scénario plan climat choisi contient cinq ambitions, qui reprennent dans l'ensemble les objectifs stratégiques et opérationnels définis réglementairement (réduction des GES, renforcement du stockage du carbone, maîtrise des consommations d'énergie, production et consommation d'énergies renouvelables, adaptation au changement climatique, etc.). Cependant, on peut critiquer deux points : d'une part, on ne peut parler de « métropole à énergie positive » (ambition 3) que si celle-ci produit plus que ce qu'elle consomme, ce qui n'est pas le cas puisque le taux de couverture visé est de 100%. D'autre part, l'ambition 4 porte sur la réduction de l'exposition de la population aux pollutions atmosphériques. A nos yeux, il est plus intéressant de se focaliser sur la réduction des émissions et des concentrations de polluants, comme cela est stipulé dans les objectifs stratégiques et opérationnels définis réglementairement, tout en gardant le paramètre d'exposition en plus.

Plus globalement, nous constatons un décalage entre l'ambition portée dans la stratégie et les 100 actions déclinées dans le plan d'action qui apparaissent pour la grande majorité comme des mesurette dont beaucoup ne sont pas quantifiées ou bien constituent seulement des études (action 3, 12, 20, 21, 22, 71, 74, ...).

AMBITION 1 NEUTRALITE CARBONE

Nous attirons l'attention sur le fait que la neutralité carbone doit prioritairement passer par une réduction des émissions de GES – complétée si besoin par une augmentation de la séquestration carbone), et non l'inverse. Par ailleurs, la séquestration naturelle est à privilégier au détriment de la séquestration technique. Correctement réalisée, la séquestration naturelle – nature en ville, lutte contre l'étalement urbain, gestion raisonnée des forêts – est synonyme de co-bénéfices : maintien des capacités agricoles, source de biodiversité, amélioration du bien-être, etc.

L'idée d'une plateforme de compensation carbone est intéressante, si tant est qu'elle ne devienne pas une solution privilégiée par les acteurs locaux leur évitant de réduire leurs émissions.

¹ Notons par ailleurs que les deux tableaux page 37 de la stratégie présentent des écarts flagrants entre le tableau par secteur et le tableau tout secteur. Les chiffres tels que présentés ne permettent pas de comprendre comment atteindre -75% de GES à l'horizon 2050.

Le diagnostic montre le poids prépondérant de l'industrie dans les émissions de GES sur la métropole (67%). Or, la métropole ne s'engage que timidement sur ce sujet avec seulement 3 actions (27, 35, 37) concernant ce secteur et un budget qui est consacré ne représentant qu'un peu plus de 2% du budget total. Pourtant, dans la stratégie, le document *Erratum* fait état d'un effort très important à réaliser pour le secteur industriel (-85% d'émissions de GES). Bien que la métropole n'ait pas d'emprise sur les industries, des incitations pourraient être envisagées pour produire des effets positifs.

AMBITION 2 REDUCTION DES CONSOMMATIONS

Nous regrettons le manque de lisibilité des objectifs en matière de rénovation du bâti résidentiel. Les objectifs de rénovation (construction avant 1970 et construction avant 2012) sont exprimés à différents horizons. Par ailleurs, les objectifs pour le tertiaire sont exprimés en consommation primaire annuelle d'énergie par rapport à 2012 alors que les objectifs du décret « tertiaire » de 2019 sont exprimés en consommation d'énergie finale par rapport à 2010.

Nous saluons cependant plusieurs orientations prioritaires mentionnées et espérons que celles-ci seront réellement mises en œuvre :

- la prise en compte des consommations liées à la climatisation et les dispositifs passifs alternatifs
- la mise en place de ZFE²
- la multiplication de l'offre de transport en commun et le report modal vers des modes actifs pour les trajets courts
- le report modal vers le réseau ferré pour le transport de marchandises.

AMBITION 3 PRODUCTION ENR 100%

La métropole porte l'ambition de couvrir 100% de ses consommations en énergie renouvelable et de récupération (EnR&R) ce qui est louable. L'objectif nous semble très ambitieux au regard du territoire et peu atteignable si l'on s'en tient au plan d'action. L'objectif 100% EnR&R semble plus envisageable à l'échelle régionale, où le mix est plus diversifié notamment grâce à l'hydroélectricité. Concernant le scénario PCAEM proposé dans le graphique, celui-ci mériterait d'être détaillé dans un tableau chiffré, expliquant pour chaque énergie renouvelable les capacités à installer (comme cela a été fait dans la description du scénario SRADDET). La part du solaire thermique reste très faible ce qui est regrettable compte-tenu du potentiel de notre région et du rendement énergétique de cette technologie.

AMBITION 4 REDUCTION DE L'EXPOSITION AUX POLLUANTS

Nous saluons la volonté de la métropole de travailler en cohérence avec le PPA et le plan de prévention bruit.

² Notons que l'article 86 de loi d'orientation des mobilités, ainsi que son décret du 16 septembre 2020, imposent la création de zone à faible émission mobilité (ZFE-m) avant le 31 décembre 2020 dans la métropole Aix-Marseille Provence. A ce jour, cette ZFE n'existe toujours pas. La Métropole est donc en retard sur les obligations légales.

L'ambition a pour titre la réduction de l'*exposition* mais les objectifs sont exprimés par rapport aux *émissions*. Il est important de distinguer correctement les deux termes et de se fixer des objectifs pour ces deux paramètres.

Les objectifs de réduction des PM2,5 sont notés dans les tableaux chiffrés mais non détaillés. On ne sait donc pas quels secteurs devront réduire leurs émissions pour atteindre cet objectif de -25% en 2030.

Concernant l'industrie, les objectifs de réduction des émissions sont très faibles - voire nulles à l'horizon 2025 pour le soufre – alors même que « *les secteurs industriels et énergétiques combinés sont responsables de la majeure partie des émissions de polluants sur le territoire de la Métropole (58%)* » selon le diagnostic.

De manière globale, les objectifs chiffrés du PCAEM sont en deçà du scénario SRADDET à horizon 2030 pour l'ensemble des polluants sans justification aucune.

Par ailleurs, selon la métropole, l'absence de politique volontariste sur la question de la logistique va amener à une augmentation des émissions de GES. Toujours selon la métropole, une telle politique est du ressort du national voire supranationale. Nous tenons à noter ici que la Métropole, via le foncier et donc son PLUi a un rôle à jouer pour limiter l'expansion des plateformes logistiques par exemple.

Il est fait état d'un report modal de 10% vers le train pour le transport de marchandises. L'horizon n'est pas précisé et on ne comprend pas si ce chiffre est une prévision ou bien un objectif.

AMBITION 5 ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

L'ambition 5 porte sur l'adaptation aux impacts du changement climatique et concerne ainsi de nombreux secteurs : aménagement du territoire, infrastructures, gestion de l'eau, évolutions des espèces et des milieux, sensibilisation des acteurs socio-économiques, etc. Les engagements de la Métropole autour des îlots de fraîcheur, des bâtiments bioclimatiques, de la gestion de la ressource en eau, etc. sont pertinents.

REMARQUES SUR LE PLAN D'ACTION

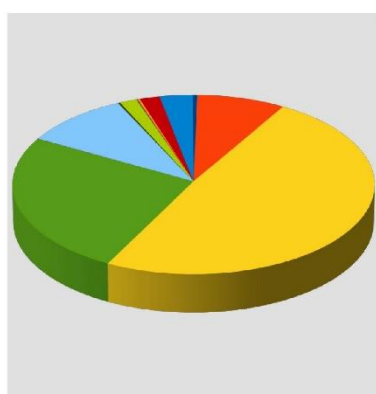
Sur l'ensemble du plan d'action :

Le plan d'action comporte de nombreuses études, toutes plus ou moins chiffrées à 50 000€, ce qui questionne sur le sérieux des actions proposées et sur la contribution du plan d'action à la réduction des GES et des consommations d'énergie. Par exemple, l'action 12 intitulée « *Lutter contre les Ilots de Chaleur Urbain (ICU)* » est en fait une étude à 44 000€ sans réelle opération de terrain, comme la création d'îlot de fraîcheur par exemple. Nous comprenons la nécessité d'étudier avant d'agir, mais de nombreuses données existent déjà sur certains sujets évoqués dans le plan d'action et d'autre part, nous pensons que certaines études devraient être suivies d'actions concrètes dès le pas de temps 2020-2025.

Concernant les fiches actions, nous souhaitons insister sur le manque d'objectifs chiffrés. De plus, certaines actions ne sont pas complétées en intégralité (calendrier prévisionnel, éléments financiers, etc.). 18 actions ne sont pas budgétées par exemple.

Sur les aspects financiers :

La moitié du budget prévu dans le plan d'action concerne l'axe 3 « *offrons de vraies alternatives pour une mobilité durable* », et un quart pour l'axe 4 concernant l'activité économique et industrielle.



- Axe 1 : Plaçons l'exemplarité au cœur de l'action publique aux différentes échelles
- Axe 2 : Favorisons un aménagement résilient face aux changements climatiques
- Axe 3 : Offrons de vraies alternatives pour une mobilité durable
- Axe 4 : Accompagnons la transition des moteurs économiques
- Axe 5 : Renforçons les enjeux Climat Air Energie dans les activités portuaires et aéroportuaires
- Axe 6 : Maîtrisons les impacts air, énergie, bruit sur les équipements et le bâti
- Axe 7 : Développons un mix énergétique basé sur des énergies renouvelables et de récupération.
- Axe 8 : Agissons en faveur de la prévention des déchets et optimisons leur valorisation
- Axe 9 : Accompagnons une agriculture et des pratiques alimentaires plus durables
- Axe 10 : Protégeons la ressource en eau et optimisons sa gestion
- Axe 11 : Préservons la biodiversité, les ressources naturelles et les milieux
- Axe 12 : Mobilisons les acteurs autour des enjeux Climat Air Energie sur le territoire
- Axe 13 : Animons la démarche Plan Climat métropolitain

Figure 1 Répartition du budget par axe (hors action 17 hors budget PCAEM)

Bien que ces deux axes soient primordiaux compte-tenu du diagnostic établi, cela laisse très peu de budget pour la dizaine d'autres axes restants, et notamment pour l'axe 6 dans lequel se trouve la partie « *rénovation du bâti* », action indispensable pour réduire les consommations d'énergie.

Les 100 actions proposées dans le plan d'action manquent d'explication sur leur mise en œuvre. En effet, le document explique souvent le « pourquoi » mais beaucoup moins le « comment », ce qui interroge sur l'application effective de ces actions. Par ailleurs, les tableaux donnant les éléments de suivi (pilotage, calendrier, éléments financiers, indicateurs) sont parfois incomplets, il faudrait donc les compléter.

AXE 1 EXEMPLARITE AU CŒUR DE L'ACTION PUBLIQUE

Action 1 : la formation des élus et techniciens est essentielle ; FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur a réalisé plusieurs guides qui pourraient être diffusés aux collectivités ou bien disponibles dans la boîte à outil (*Intégrer les enjeux de santé-environnement dans les documents d'urbanisme ; Ressource en eau et milieu aquatique – quelle intégration dans les documents d'urbanisme ? ; Energies renouvelables et Concertation*).

Action 2 : Les indicateurs de cette action semblent concerner principalement l'achat de véhicules électriques en lieu et place de véhicules à motorisation thermique. C'est effectivement un des aspects les plus facilement mesurables, mais cela ne doit pas occulter un autre aspect important dans les achats écologiquement responsables : privilégier les produits durables et réparables pour réduire à la source l'impact de la production des biens et la gestion des déchets.

Action 4 : Action très pertinente, qui doit s'accompagner d'une amélioration de l'offre de transport en commun et des aménagements pour les mobilités actives.

Action 6 : Action à saluer, les technologies choisies sont pertinentes. Cependant, pourquoi reporter à 2035 l'objectif de 100% des achats ou renouvellement par des véhicules à faibles émissions ?

AXE 2 AMENAGEMENT RESILIENT

Action 7 : Les projets de rénovation énergétique et d'installation d'énergies renouvelables sur les équipements métropolitains mériteraient d'être amplifiés : quels sont les bâtiments concernés, quel budget est alloué à la rénovation énergétique et pour atteindre quelles normes ? Nous regrettons que les projets de photovoltaïque ne soient pas portés par la Métropole mais soumis à AML, laissant peu de place à l'appropriation de l'énergie par les citoyens et les collectivités elles-mêmes. Ce type d'action devrait concerner l'ensemble des toitures disponibles (pas seulement des bâtiments de la Métropole), en coordination avec l'ensemble des autres collectivités concernées. Par ailleurs, ces actions doivent être intégrées dans des opérations d'ensemble (OPAH, ANRU, etc.).

Action 8 : L'intégration des enjeux climat air énergie (bruit et santé) dans les documents d'urbanisme est un des piliers que défend FNE depuis de nombreuses années. L'expertise d'usage des citoyens et des associations doit être reconnue et prise en compte. Le pilotage de cette action doit donc en tenir compte.

Action 9 : La formation des services techniques de la Métropole aux enjeux climatiques est absolument indispensable si l'on veut que ces enjeux soient pris en compte dans les plans et schémas développés. Il ne s'agit pas seulement d'une formation mais une qualification à obtenir.

Action 10 : Le budget alloué pour cette action n'est pas à la hauteur des ambitions. L'action porte principalement sur la réalisation d'un guide méthodologique ; mais les besoins portent sur de véritables cahiers des charges exigeants pour tous les marchés passés à la Métropole, avec des objectifs de résultat (par ex : une superficie minimum réservée à la biodiversité, une circulation de l'eau pour réduire les îlots de chaleur, une réduction de la circulation automobile dans les espaces, une desserte obligatoire en transports en commun et modes de déplacement doux). La démonstration du respect de ces exigences doit être faite dans l'offre du maître d'œuvre.

De plus, l'expertise d'usage des citoyens doit impérativement être prise en compte lors des projets de requalification des espaces publics pour que la conception corresponde véritablement à leurs besoins et leurs pratiques. Il est donc nécessaire d'intégrer les citoyens dans le pilotage de l'action. Par exemple : intégrer les préconisations des associations cyclistes dans les cahiers des charges lors de la création de pistes cyclables ou d'aménagements routiers.

Par ailleurs, nous pouvons nous demander si cette action est réellement prise au sérieux lorsque l'on regarde les travaux de requalification de la Canebière à Marseille, où aucun espace vert n'a été réellement prévu – ou bien la requalification de la place Jean-Jaurès, toujours à Marseille, qui ne constitue pas vraiment un îlot de fraîcheur urbain (absence de fontaine, canopée plus que limitée, éclairage intensif et non réglementaire...).

Action 11 : la séquestration carbone n'est pas une action en soi mais un résultat d'une action publique intelligente visant à lutter contre l'artificialisation des sols. Les Bouches-du-Rhône sont le département de Provence Alpes Côte d'Azur qui consomme le plus de terres agricoles, détournées pour d'autres usages. Selon l'observatoire régional de la biodiversité, 18,7% des sols du département sont artificialisés, contre 8,8% pour la moyenne régionale, soit plus du double. Nous demandons un moratoire sur l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels de la métropole. L'action porte beaucoup sur la donnée. Mais comment générer des pratiques agricoles et forestières plus respectueuses de l'environnement ?

Action 12 : la description de l'action est décevante : aucun projet concret n'est présenté, il s'agit seulement d'une étude. Nous reconnaissons l'importance de la connaissance avant l'action. Cependant, de nombreuses données et études existent déjà sur le sujet des îlots de chaleur et la manière de lutter contre. Le Cerema travaille d'ailleurs sur cette thématique et a développé des outils de diagnostic pour les collectivités (il existe même un recueil des méthodes de diagnostic de la surchauffe urbaine). Le Cerema devrait apparaître dans le pilotage de cette action. Côté calendrier, l'action s'arrête en 2021. Concrètement, rien ne semble être prévu après cette date pour réellement lutter contre les ICU (projet d'aménagement ?).

Action 13 : L'étude et la cartographie du bruit en métropole n'est pas suffisante. Il faut détailler les manières opérationnelles et les moyens que la métropole compte utiliser pour lutter contre ces nuisances sonores.

Action 14 : La quasi-totalité des communes de la Métropole sont concernées par au moins un risque naturel. Tous les ans, de nouvelles communes sont déclarées « en état de catastrophe naturelle ». Le budget alloué à l'action est dérisoire compte tenu de l'enjeu d'adaptation aux changements climatiques (50 000€ sur 5 ans, ce qui représente un quart de poste seulement).

Action 15 : Le budget alloué est quasi insignifiant au regard de l'enjeu de désimperméabilisation des sols. Par ailleurs, l'outil 1 « OAP thématique « cycle de l'eau » dans les PLUi de la Métropole ne semble pas pouvoir s'appliquer, le PLUi de la métropole ayant été approuvé en décembre 2019 et ne contenant aucune AOP sur le cycle de l'eau...

Action 16 : Nous souhaiterions avoir plus d'information sur ce projet, qui constitue 90% du budget de l'axe 2.

AXE 3 POUR UNE MOBILITE DURABLE

Action 17 : Les objectifs de création de voies de tramway/métron/BNHS et sites propres sur autoroute, de couverture du réseau express à 80% de la population et de requalification de 90 pôles d'échanges sont très intéressants et hautement ambitieux. Cependant, les objectifs de report modal le sont beaucoup moins.

Quels sont les projets/zones concernés par les créations de voie ? cette action porte surtout sur les infrastructures ; quelle traduction en termes d'offre de service ?

Le calendrier prévisionnel mériterait d'être détaillé pour planifier et mettre en œuvre ces objectifs de manière opérationnelle. Par ailleurs, un indicateur de suivi pourrait être rajouté : le nombre de km/train ou km/bus créés.

Action 18 : Parler d'objectifs plus ambitieux que ceux du plan national vélo est osé, quand l'on observe que le report modal prévu restera en-deçà de l'objectif de 9% au niveau national... Le plan métropolitain vélo qui a été adopté est intéressant mais nous rappelons que les objectifs visés ne pourront être atteints sans un maillage plus fin des pistes cyclables et des aménagements de proximité, une véritable communication pour promouvoir l'utilisation du vélo et des moyens humains au sein de la métropole pour mettre en œuvre le plan vélo.

Action 19 : Cette action peut être intéressante mais attention aux espaces dédiés au covoiturage : si ceux-ci peuvent être étudiés sur autoroute, ils sont à exclure sur les voies urbaines, le partage de voies de bus n'étant plus efficace s'il est partagé avec d'autres automobilistes. Quitte à étudier des modèles de covoiturage qui pourraient être efficaces sur la métropole, pourquoi ne pas étudier le covoiturage comme offre de transport public lorsque les conducteurs fréquentent un corridor de manière régulière et que ledit corridor n'est que peu ou pas desservi par des transports en commun -type bus.

Pour le milieu urbain, le covoiturage n'est pas forcément la solution miracle. Il serait intéressant de rajouter une action sur l'autopartage : cela peut être un levier d'encouragement fort à abandonner sa voiture en ville et le système déjà existant en centre-ville de Marseille pourrait être étendu à l'ensemble de la Métropole.

Action 20 : L'étude citée a déjà été faite ; l'action présentée devrait donc reprendre les conclusions de cette étude et les mettre en œuvre. A savoir : la création de navettes ferroviaires entre les différentes plateformes de la métropole (Fos-Gravelle, Saint-Martin de Crau, Miramas, Ventillon, Mourepiane, Arenç) et la connexion avec un projet de logistique urbaine pour l'acheminement en ville.

Action 21 : Encore une fois, il s'agit d'une étude...il est pourtant grand temps de mettre en œuvre des solutions et des comités de suivi intégrant la pluralité des acteurs afin d'améliorer les solutions mises en place.

Action 22 : Encore une fois, il s'agit d'une étude... déjà faite en ce qui concerne l'axe Aix Rognac, dont la réouverture au service voyageurs est inscrite au contrat de plan. Concernant les solutions proposées, il est impératif d'utiliser les voies ferroviaires déjà existantes pour faire circuler des trains de voyageurs et non pour les transformer en voies de bus – le train étant à privilégier sur le bus.

Action 23 : Nous saluons la volonté de la métropole d'améliorer l'impact environnemental des véhicules mais il faut aller au-delà de la création d'un « schéma directeur » et travailler dans la mise en œuvre concrète. Cependant, la mobilité électrique n'est pas la panacée et la plupart des analyses en cycle de vie (ACV) réalisées en Europe et en France (IFPEN, 2019) montrent que les véhicules électriques ont un impact environnemental supérieur aux véhicules roulant au bioGNV. Les véhicules électriques devraient se cantonner aux flottes dédiées (entreprises, collectivités publiques, vélos électriques) et non se généraliser à l'ensemble des véhicules particuliers.

Les objectifs doivent également être fixés pour les véhicules utilisant du gaz naturel. Ce dernier doit par ailleurs être priorisé pour les véhicules lourds comme les bus et les camions. Enfin, nous tenons à faire remarquer que

l'amélioration de l'impact environnemental des véhicules ne va pas « décongestionner le trafic » comme cela a pu être indiqué dans les co-bénéfices.

Action 24 : Nous sommes favorables à la création de Zone à Faible Emission (ZFE), si possible le moins injuste socialement – ce qui n'est pas le cas en France avec la vignette Crit'Air, qui discrimine les propriétaires de véhicules catégorie 4 ou 5 n'ayant souvent pas les moyens d'acquérir un véhicule moins polluant. Il y aurait un intérêt à réfléchir à un modèle alternatif comme la zone à trafic limité (ZTL), qui vise à limiter les déplacements motorisés au strict nécessaire et non à renouveler la flotte de véhicules.

Action 25 : Action véritablement nécessaire car le besoin d'accompagnement des entreprises et zones d'activité est fort.

Action 26 : cet appel à projet a déjà été lancé, quelles sont les avancées des cinq projets retenus ? Nous tenons à rappeler que les solutions de mobilité nécessiteront forcément un accompagnement financier de long terme et donc des investissements publics continus.

Nous tenons également à rappeler que la métropole ne doit pas seulement présenter des actions « positives » dans le cadre du PCAET mais aussi reconsidérer les projets « néfastes » de nouveaux aménagements routiers par exemple. Cet argument est d'ailleurs valable pour l'ensemble des thématiques traitées dans ce PCAET.

AXE 4 TRANSITION DES MOTEURS ECONOMIQUES

Nous regrettons l'absence de mesure concrète pour limiter les pollutions, les émissions de GES et la consommation d'énergie du secteur industriel, pourtant identifié comme premier secteur en termes d'émissions de GES (67%) et d'émissions de polluants et de consommation d'énergie (52%).

Action 28 : Le débat public mené par la CPDP sur l'opportunité du développement de parcs industriels d'éoliennes flottantes en mer Méditerranée est en cours à l'heure de cette consultation du public. 4 macro-zones sont par ailleurs proposées au débat. Nous jugeons qu'en l'état actuel des connaissances lacunaires sur les impacts de l'éolien sur les écosystèmes et de l'absence de retour d'expérience des parcs pilotes, il est prématuré de définir une zone spécifique. La macro-zone D, seule macro-zone de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est probablement la zone à éviter au regard des forts enjeux environnementaux (Zones Natura 2000 directive Habitats et Directive Oiseaux, proximité avec la Camargue, etc.). Le développement de l'éolien flottant, bien que nécessaire dans la transition énergétique, ne doit pas se faire au détriment de la biodiversité. La Métropole devrait ainsi concentrer ses efforts à l'amélioration des connaissances sur le milieu et les impacts que générera cette nouvelle activité anthropique en mer Méditerranée.

Action 29 : La production d'hydrogène vert est intéressante, d'autant plus si son utilisation se fait dans la mobilité lourde, secteur qui doit se passer de carburants fossiles et pour lequel l'hydrogène semble être une option pertinente. Attention cependant à ne pas faire de l'hydrogène la « solution miracle ». D'une part le bioGNV peut être plus efficace et économique pour des mobilités plus légères, il est donc essentiel d'envisager toutes les options et de choisir la plus écologique. D'autre part, l'hydrogène vert ne doit pas être un prétexte pour oublier de questionner la pertinence des industries qui l'utilisent et dont les activités vont parfois à l'encontre de la transition écologique et énergétique.

Action 30 : Nous soutenons cette action, qui est complémentaire aux autres mesures prises telles que le raccordement électrique à quai des navires. Cette mesure est d'autant plus intéressante que les stations de GNL pourraient être utilisées par des camions pour le transport terrestre.

AXE 5 ACTIVITES PORTUAIRES ET AEROPORTUAIRES

Action 40 : Les mesures visant à réduire la pollution des navires (passage au diesel marin à 0,1 % de soufre ou le GNL, électrification à quai, vitesse réduite, etc.) doivent se développer sur l'ensemble de la flotte maritime et pas seulement sur les navires de croisière. La Charte Bleue, signée en octobre 2019, n'est d'ailleurs pas contraignante réglementairement parlant.

Action 41 à 43 : La réduction des émissions de GES, de polluants atmosphériques et de nuisances sonores concerne également les aéroports, ces actions sont donc primordiales. Pour qu'elles soient efficaces, il ne faut pas envisager de nouvelles infrastructures visant à augmenter le trafic aérien (cf. projet d'extension du terminal de l'Aéroport de Marseille Provence).

AXE 6 IMPACTS AIR, ENERGIE, BRUIT EQUIPEMENTS & BATI

Action 49 : Les actions proposées par le SMED 13 sont intéressantes. Le schéma et les préconisations de rénovation du parc d'éclairage devront impérativement concilier la réduction des consommations d'énergie et la lutte contre la pollution lumineuse (par exemple, privilégier des LEDs ambrées plutôt que des LEDs classiques dont la couleur est plus froide et plus impactante pour la biodiversité). Il conviendra donc de respecter scrupuleusement les prescriptions techniques de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses (orientation, intensité, température de couleur de la lumière, densité surfacique de flux lumineux installé...). Des actions complémentaires sont à prévoir pour sensibiliser les maires des communes de la Métropole concernant leur rôle de pouvoir de police quant au respect de cette réglementation notamment pour les mesures d'extinction (parcs et jardins, patrimoine et cadre bâti, commerces et bureaux (dont vitrines), parkings non couverts liés à une zone d'activité, chantiers extérieurs). La Charte lumière devra donc être revue en tenant compte des points mentionnés ci-dessus et dans une logique de préservation des continuités nocturnes. Par ailleurs, les changements d'éclairage devront se faire en étroite collaboration avec les habitants pour éviter les frustrations ou incompréhensions.

Action 52 : action très intéressante que nous saluons. La sensibilisation des gestionnaires est essentielle, et notamment des personnes en charge des marchés publics. Lors de nos actions de sensibilisation à la qualité de l'air dans des ERP, nous avons constaté que les produits d'entretien sont souvent le problème n°1 évoqués par le personnel en matière de pollution de l'air et de risque pour leur santé. Or, le personnel n'a pas la main sur le choix des produits achetés, ceux-ci dépendant de marchés publics établis pour plusieurs années. Il conviendra donc de travailler cette question spécifique ainsi que sur les normes de gestion (comme ne pas jeter tous les produits en fin d'année scolaire par exemple).

AXE 7 ENERGIES RENOUVELABLES ET DE RECUPERATION

L'axe 7 portant sur la production d'énergies renouvelables et de récupération est décevant compte tenu du peu d'actions concrètes qui y sont développées, alors que c'est pourtant un des 3 piliers structurant de la transition

énergétique. Seul un vrai projet d'EnR y est proposé. On peut alors se demander comment la Métropole souhaite atteindre les objectifs de production d'EnR qu'elle s'est fixée dans la stratégie...

Article 54 : il est dommage qu'à l'heure de cette consultation du public (septembre 2021), le schéma directeur des énergies ne soit toujours pas disponible. Aucune indication précise sur la planification des ENR n'est ainsi disponible dans ce PCAET et il est difficile de juger quelque chose qui n'existe pas.

Action 56 : Les projets photovoltaïques citoyens sont à promouvoir pour l'ensemble du territoire, et pourquoi pas sur les toitures des bâtiments métropolitains comme proposé dans l'action 7. Ils permettent une réappropriation des enjeux énergétiques par les citoyens qui est nécessaire pour faire de la transition énergétique une réalité.

AXE 8 DECHETS

Action 58 : Des précisions mériteraient d'être apportées concernant l'établissement d'un « *niveau de service pour les professionnels coordonné et harmonisé sur l'ensemble du territoire* ». L'action 60 parle de recentrer les flux des professionnels vers des déchèteries dédiées et mieux adaptées ; cependant aucun objectif ni indicateur ne porte sur la question. Cela questionne donc sur le sérieux de prise en compte de cette problématique.

Action 59 : L'action dispose de peu d'indicateurs ; devrait au moins y figurer le nombre de kilomètre épargnés.

Action 60 : Concernant la gestion de proximité des biodéchets, le traitement de ceux-ci en milieu très urbain ne peut pas se limiter au compostage dit de proximité. Le PCAET prévoit une expérimentation de collecte sélective des biodéchets sur des grands ensembles d'habitats ; nous demandons à ce que les termes, objectifs territoires concernés et calendrier de cette expérimentation soient précisés. Rappelons que la collecte sélective doit être en place d'ici 2023 selon la directive européenne sur les déchets. Concernant les indicateurs, « *Nombre de consignes de tri* » et « *Nombre de solutions de compostage de proximité individuel ou collectif déployées* », le premier ne veut rien dire, et le second est redondant avec l'indicateur « *Nombre de composteurs distribués* » l'action 58. Cela montre le peu de sérieux avec lequel la Métropole traite le sujet des déchets.

De manière globale et concrète, rien n'est prévu sur l'amélioration du tri alors que c'est à la fois le plus simple à faire et le plus indispensable compte tenu du niveau de tri actuel. De plus, rien n'est prévu non plus sur la question du brûlage des déchets verts, sujet pourtant important en termes de qualité de l'air. La métropole devrait alerter davantage les élus afin que les polices municipales verbalisent en cas de non-respect de la réglementation.

AXE 9 AGRICULTURE ET PRATIQUES ALIMENTAIRES

Action 61 : L'adaptation des pratiques et des variétés culturales à la sécheresse (et autres impacts liés au changement climatique) n'est pas vraiment précisée. Il serait pourtant nécessaire d'accompagner les agriculteurs hors des stations expérimentales pour mettre véritablement en pratique les changements souhaités et souhaitables. Il devrait y avoir plus de précisions sur comment seront « *pressenties* » ces cultures (création d'une filière, retour sur investissement, rusticité, résilience, etc.).

Concernant la sensibilisation des élus à la conservation des terres agricoles, une sensibilisation ne nous semble pas suffisante pour parer l'artificialisation des sols. Nous demandons un moratoire sur l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels de la Métropole.

Par ailleurs, un indicateur d'impact supplémentaire pourrait être rajouté : l'excédent brut d'exploitation (EBE), qui traduit mieux la santé d'une exploitation. De manière transversale, les sujets de la protection des terres agricoles et de choix de cultures adaptées aux dérèglements climatiques sont partagés dans l'ensemble par le monde agricole et environnemental. Nous regrettons de ne pas profiter de ce climat « serein » pour mettre ces acteurs dans le pilotage.

Action 62 : rien n'est réellement dit sur la manière de mettre en œuvre les mesures agroécologiques présentées.

Les objectifs ne doivent pas uniquement concerner la réduction des produits phytosanitaires. Bien que limiter les produits de synthèse oblige de manière indirecte à repenser un système de culture (et d'élevage), n'aborder ce sujet qu'à travers cette entrée risque d'attiser « l'*agribashing* ». Il serait intéressant de proposer des objectifs relatifs au changement de variétés/ pratiques plus résilientes face au changement climatique par exemple.

Par ailleurs, concernant les indicateurs, il serait intéressant de rajouter le label rouge mais aussi de lister les mesures agro-environnementales et climatiques que l'on considère intéressantes, car toutes ne permettent pas la transition vers l'agroécologie (écobuage par exemple). On peut également penser à des indicateurs supplémentaires de suivi comme les SAU en bio par exemple.

Action 63 : Nous mettons en garde sur les autres labels mentionnés :

- Le label HVE, même au niveau 3, ne garantit pas toujours la protection de l'environnement et le non-usage de pesticides. Tant que les critères de ce label ne seront pas révisés, il serait préférable de ne pas choisir ce label comme objectif.
- Le label ZRP ne prend aucunement en compte les impacts sur l'environnement ou le bien-être animal. Il s'engage sur le résultat (le produit vendu) plus que sur les moyens utilisés.

Nous demandons à ce que le label HVE et ZRP soient donc retirés des critères de cette action et qu'ils soient remplacés par des labels de meilleure qualité comme AB, Demeter, Nature & Progrès ou Bio Equitable de France.

Comme mentionné dans la description de l'action, il y a un enjeu fort en termes de reconnexion des citoyens (dont les élèves) à leur assiette. Il serait donc intéressant de faire participer des structures d'éducation populaire, éducation à l'environnement, etc. au pilotage de cette action.

Action 64 : Nous constatons avec plaisir le fait que la réduction de la consommation de produits carnés apparaisse dans cette action. Manger moins mais mieux nous semble primordial lorsque l'on parle de viande. L'action mérite à être détaillée cependant : par exemple avec des formations à destination du personnel de cuisine, des retours d'expérience et temps d'échanges collectifs notamment en lien avec le gaspillage alimentaire afin d'éviter que les « nouveaux » plats proposés ne finissent à la poubelle.

Action 65 : Le principe de la polyculture-élevage est un des principes fondamentaux de l'agroécologie. Il est d'autant plus important qu'il est assez minoritaire sur le territoire. Cependant il doit être couplé à un mode d'élevage extensif, respectant la protection de l'environnement et le bien-être animal.

Action 66 : Cette action paraît très intéressante. Il pourrait y être rajouté des conditions et recommandations pour éviter la contamination des productions par les pollutions citadines : tester les nouveaux sols de production, cultiver dans des bacs pour contrôler la contamination par le sol, faire des campagnes de mesures régulières des polluants

pour assurer la non dangerosité des productions, expliquer l'importance du lavage des produits pour limiter les poussières, etc.

AXE 10 RESSOURCE EN EAU

Action 67 : Le travail de l'Atelier des Territoires est très intéressant ; pour l'instant, ce sont surtout des projets à l'échelle de micro-territoires, il s'agit dès lors de les mettre effectivement en œuvre (cas sur Camp Sarlier à Aubagne). Quid des autres projets ? Comment démultiplier ce type d'initiative à l'ensemble du territoire métropolitain ?

Un lien doit être fait avec les démarches existantes : contrats de milieu ou SAGE sur l'Arc, l'Huveaune, la Touloubre, l'Etang de Berre...

De manière générale, la question de la désimperméabilisation (et donc du traitement des eaux pluviales) est aussi à aborder dans les documents d'urbanisme, puisqu'il s'agit entre autres de ne pas imperméabiliser (donc de veiller aux surfaces nouvelles à urbaniser / construire). Ainsi, une hiérarchie est à respecter : 1-éviter toutes constructions inutiles, 2-imposer des normes de rétention à la parcelle et réserver des espaces à l'eau (zones humides à préserver ou restaurer, fossés, noues, jardins de pluie à prévoir, etc.).

Action 68 : Concrètement, quels sont les objectifs chiffrés en termes de réduction des consommations énergétiques, de traitement des déchets, d'économie d'eau ? Aucune information concrète n'est donnée concernant cette action.

Action 69 : L'action n'explicite pas les moyens qui seront mis en œuvre pour atteindre les objectifs visés, à savoir la réduction des émissions de GES, la réduction des consommations d'eau et la production d'ENR.

Action 70 : Une des difficultés de la REUT porte sur la qualité de l'eau en sortie de STEP : quelles substances restent dans les eaux après l'épuration (médicaments ? perturbateurs endocriniens ? pollutions historiques ? etc.) ? L'étude de faisabilité devra se pencher sur cette question. L'évaluation environnementale devra également tenir compte des impacts sur les ressources en eau en fonction de la manière dont sont rejetées les eaux en sortie de STEP (si elles sont rejetées dans le milieu naturel, qu'elles soient réemployées fait de l'eau en moins dans les cours d'eau, cela peut être impactant en période d'étiage. Cela ne pose en revanche pas de problème pour les eaux rejetées en mer).

Action 71 : Quel est le lien avec le PCAET ? L'action aura un impact positif sur le milieu naturel si le pompage des eaux souterraines s'avère possible et se développe en remplacement des prélèvements de surface. L'impact peut être potentiellement négatif si la ressource s'avère disponible : il faudra éviter que cette nouvelle ressource donne lieu à un accroissement de population (augmentation de la consommation, de l'urbanisation et donc empiètement sur les milieux naturels et agricoles).

AXE 11 BIODIVERSITE, RESSOURCES ET MILIEUX NATURELS

Action 73 : La réalisation d'un Atlas métropolitain de la Biodiversité est une bonne initiative. Le lien avec l'adaptation au changement climatique mériterait d'être mieux explicité cependant.

Action 74 : Il s'agit encore d'une étude sans actions concrètes. Une déclinaison des résultats précise et ferme dans les documents d'urbanisme sera nécessaire pour que cette étude soit valorisée. Des outils juridiques et urbanistiques existent déjà pour cela.

Action 75 : La restauration ne doit venir qu'en dernier recours et en compensation de systèmes déjà dégradés. Il est important de spécifier que cela ne doit pas engendrer la destruction de milieux au motif que l'on sait « réparer ». Par ailleurs, aucune action précise n'est définie dans l'action, seulement des exemples. Quelles seront les zones d'intervention ?

Action 76 : Action très intéressante – la trame noire devra trouver écho dans les documents d'urbanisme. Il serait intéressant de réaliser un recensement des outils (techniques, juridiques, urbanistiques...) qui permettent d'appliquer réellement la trame noire.

Action 77 : L'action consiste principalement à former et sensibiliser les concitoyens, adultes et enfants. L'objectif devrait être plus fort et chercher à imposer la nature comme une composante à part entière du développement ou du renouvellement urbain et intégrer de façon obligatoire des éléments de climatologie urbaine et de nature en ville dans l'aménagement urbain et l'architecture.

Cette intégration passe par différents plans :

- Réintroduire la végétation en ville et bénéficier ainsi des propriétés de celle-ci : ombrage et évapotranspiration, atténuation du bruit, piégeage des polluants dans l'air. Accepter la végétation spontanée.
- Redonner une vraie place à l'eau au sein de la ville et prévenir les inondations : restauration des cours d'eau, création ou la réhabilitation de bassins de rétention multifonctionnels, création de jardins de pluie, par la désimperméabilisation des voiries et des espaces, installation – réfection de bassins, fontaines etc. (en circuit fermé)
- Retrouver une architecture adaptée aux conditions climatiques et géographiques locales.

A noter que les cours d'eau urbains, les parcs urbains, les friches... contribuent à la constitution de la trame verte et bleue urbaine. Ces espaces de nature contribuent également au rafraîchissement des espaces urbains, ainsi qu'au cadre de vie (aspect paysager, aspect social). Attention tout de même au choix des espèces végétales lors des aménagements : éviter de prendre des variétés gourmandes en eau par exemple. Il faut donc choisir des espèces pouvant s'adapter aux conditions locales actuelles et futures (impacts du changement climatique).

Action 78 : Le descriptif de l'action est riche. On aimerait que les objectifs cités soient quantifiés (par exemple le nombre d'arbres plantés chaque année - qui doivent être entretenus au cours des premières années). Les bénéfices et co-bénéfices de la nature en ville ont été bien décrits et l'on ne peut que regretter qu'aucun budget n'ait été défini pour cette action.

Action 79 : Comme pour l'action précédente, aucun objectif chiffré n'est défini, rendant l'action caduque et non évaluable. Rappelons également que les arbres plantés doivent l'être en pleine terre et disposer de l'espace nécessaire pour le développement des systèmes racinaires. Ces objectifs doivent être intégrés dans les documents d'urbanisme pour en renforcer l'application. Par ailleurs, quid des espaces urbains existants et récemment aménagés comme le Vieux-Port ou bien la Canebière à Marseille ? Seront-ils repris pour intégrer ces différentes actions (trame verte et bleue, plus d'espaces végétalisés, plantation d'arbres) ?

Action 80 : Les phénomènes d'accrétion – érosion sont déjà à l'œuvre de façon visible sur le littoral Provence-Alpes-Côte d'Azur (ex : Camargue, plages naturelles et artificielles). L'action consiste pour l'instant surtout à combler les lacunes de connaissance. Une fois celle-ci établie, il faudra avancer rapidement sur une stratégie et un plan d'action incluant la relocalisation / réorganisation spatiale des activités et la restauration du littoral vers davantage de naturalité. Pour cela, il faudra associer le monde de l'urbanisme mais aussi celui de l'immobilier (agences immobilières, notaires, assurances...) aux différentes réflexions et actions. Il serait également intéressant de travailler avec la Conservatoire du Littoral pour acquérir et gérer des espaces littoraux remarquables ou dont le rôle est

important pour la biodiversité ou la protection d'autres espaces. Enfin, il faudrait s'appuyer sur les planifications qui touchent à la mer et au littoral comme le SDAGE ou le DSF.

Action 82 : Protéger la forêt, c'est aussi porter une attention particulière à la diversité biologique (faune et flore) de la forêt et de ses composantes. Cela doit être réellement pris en compte dans les plans de gestion.

AXE 12 MOBILISATION SUR LE TERRITOIRE

Les actions 88 et 89, déjà en œuvre sur la métropole, sont de bons exemples de l'intégration des citoyens dans les projets visant à améliorer la qualité de l'air. Ce type de méthode doit également être au cœur des actions du PCAET concernant les autres domaines d'action comme l'énergie ou l'adaptation au changement climatique.

Action 90 : Le descriptif de cette action ne stipule ... aucune action concrète. Quelles sont les « actions fortes » envisagées ? Pour quel public ?

Action 91 : L'étude devra être suivie d'actions concrètes pour réduire les émissions et l'exposition à ces particules ultrafines.

Action 94 : Nous saluons cette démarche qui devrait susciter un vif intérêt pour les travailleurs, la crise du COVID ayant permis de se questionner sur les rythmes de vie et les trajets domicile-travail.

Action 95 : Les budgets participatifs sont des pratiques très intéressantes et vertueuses. L'action ne finance qu'une étude pour leur mise en place, ce qui est regrettable et risque mais constitue un premier pas. Nous espérons donc que les communes saisiront cette opportunité, même sans financement particulier.

Action 96 : FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur est satisfait d'apparaître dans ce PCAEM, aux côtés d'Alternatives Territoriales, pour permettre l'implication des associations dans la mise en œuvre du PCAEM. C'est une demande de longue date, qui n'a pour l'instant jamais abouti. Le type d'action attendue mériterait d'être précisé (compte-tenu du budget particulièrement faible de cette action, ce que nous regrettons).

AXE 13 ANIMATION DE LA DEMARCHE PLAN CLIMAT

Le suivi et l'évaluation du PCAEM devront être faits de manière rigoureuse et les résultats devront être communiqués largement dans les collectivités, auprès des associations et du grand public. Une simple information ne suffit pas, il faudra mobiliser sur le terrain les habitant-e-s de la Métropole (Pour exemple, un simple webinaire pour présenter le PCAEM n'est pas suffisant à nos yeux et ne le sera pas non plus pour l'animer et en faire le bilan. Des réunions, tenues de stands, ateliers devront être organisés en divers lieux de la Métropole).

Le PCAEM ne doit pas être un énième plan rédigé par obligation mais dont l'opérationnalité est négligée. Ainsi, pour chaque action, il faudra évaluer l'atteinte ou non des objectifs (ce qui nécessite pour certaines actions de préciser les objectifs de manière chiffrée lorsque cela est possible), ainsi que les freins à cette atteinte et les mesures à prendre pour les atteindre.

26 - Cyprien - Marseille

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 18:53:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désaccord - PCAEM insuffisant.

Contribution :

Projet de Plan Climat Air Energie Aix (PCAEM) Marseille Provence

Le projet du PCAEM n'est pas seulement décevant, il est aussi loin d'être à la hauteur des enjeux auxquels il souhaite répondre. Il pose par ailleurs de multiples questions, dont celle-ci : la gouvernance actuelle est-elle compétente pour protéger sa population des crises à venir ? Après lecture de la synthèse du document, la réponse est non.

Premièrement, la communication sur la consultation publique est insuffisante. Combien d'habitants sont au courant d'une telle démarche alors même que cela concerne l'adaptation au changement climatique de leur territoire de vie pour les 30 prochaines années ?

Et même si la communication était suffisamment large, un tel sujet (qu'on parle des causes comme des paramètres techniques qu'implique le PCAEM) ne peuvent être balancés sur internet, saucissonnés en sous-dossiers de plusieurs dizaines de pages et espérer que tout le monde s'y retrouve. Une telle méthode de consultation ne semble vouloir s'adresser qu'à une petite minorité déjà experte sur ces sujets.

Est-ce la volonté de la Métropole de discriminer passivement la diffusion d'informations en ne proposant aucun accompagnement adaptés à ceux et celles qui ne sont pas spécialistes (réunion publique par exemple) ?

Ainsi, les axes 12 et 13, respectivement « Mobilisons les acteurs autour des enjeux climat-air-énergie sur le territoire » et « Animons la démarche plan climat métropolitain » sont d'emblée décrédibilisés. En témoigne la poignée de contribution à quelques jours de la clôture : la vingtaine comptabilisés représente 0.001 % de la population métropolitaine.

Deuxièmement, la stratégie décrite dans le PCAEM n'est pas plus crédible quand les mesures visent 2050. Qu'on soit clair, à cette date, il sera trop tard et il n'y aura pas de seconde chance. C'est maintenant que toutes les mesures possibles doivent être mises en place pour éviter que le prix de l'inaction ne se compte en vies humaines. L'échéance ne doit pas être une histoire de conformité avec la réglementation, mais une question de rationalité. Tout est dit dans la synthèse, le fonctionnement actuel de la Métropole la rend vulnérable, plus vite les mesures seront prises en compte, plus vite le territoire sera adapté.

Dans le PCAEM réside également une stratégie effrayante. En effet, la Métropole semble attendre du futur à la fois une technologie rapidement mature et parfaite pour atteindre la neutralité carbone, mais surtout elle n'anticipe absolument pas les bouleversements à venir sur le temps moyen – long. Elle table sur un contexte géopolitique et économique stables, sans parler de l'énergie, qui lui permet de résoudre comme par magie tous les problèmes actuels, en se reposant sur des paramètres extérieurs, sans prendre en compte les soubresauts déjà annoncés (voir les rapports concernant les approvisionnement en hydrocarbures pour la région européenne).

La technologie salvatrice pour atteindre la neutralité carbone proviendrait donc du « photovoltaïque stocké via hydrogène ». Une précédente contribution a déjà décrit l'état énergétique de la région et la problématique que pose l'hydrogène (à savoir que cette technologie consomme aussi de l'énergie et que de son côté, l'utilisation des Energies Renouvelables nous place dans une dépendance vis à vis des terres rares, un problème de taille).

En revanche, rien ne porte à croire que les énergies utilisant de l'hydrogène soit une véritable solution à la neutralité carbone. Elle n'a jamais été déployée à grande échelle et si ce n'est pas possible, le PCAEM ne propose rien d'autre. Sur quel(s) scénario(s) se base le document pour la mise en place de cette technologie (en admettant qu'elle fonctionne) pour un déploiement aussi rapide et aussi large ?

Au sujet des rejets des polluants, le PCAEM n'établit pas clairement de démarche à suivre pour limiter les rejets de polluants. Comme exposé dans ce même document, une part importante de la pollution

est due à l'industrie (33%), à la branche énergie (25%) et au transport routier (18%). Si la sensibilisation et le développement de transport à faible émission de carbone peuvent résoudre les émissions dues au transport routier, les actions concernant le secteur industriel ne reposent que sur la bonne volonté des entreprises. Comment baser la réduction des polluants (qui affaiblissent et tuent en plus de contribuer au réchauffement climatique) sur de telles hypothèses ?

Dans le même sujet, quel est la pertinence d'allouer de l'argent à de nouvelles études quand les faits établis suffisent à tirer des conclusions sur les sources (et donc de réduire ces émissions) ? (Synthèse p. 32). Il n'y a plus de temps à perdre en connaissance pour parvenir à améliorer les choses, des actions sont immédiatement envisageables, en témoigne le pacte pour la Transition : <https://www.pacte-transition.org/#mesures>.

Autre point faible de la stratégie du document, un certain nombre de mesures annoncées dans le PCAEM sont incohérentes avec les mesures prises actuellement par la Métropole.

Ainsi, la meilleure façon de « Réduire les émissions de polluants des avions au roulage et en escale » est de ne pas soutenir l'agrandissement de l'aéroport de Vitrolles, qui impliquent une augmentation des passagers. Pourquoi cela n'est-il pas mentionné ?

Pour revenir sur le sujet de la pollution de l'air, comment prôner d'un côté une transformation des mobilités quand un projet comme le Boulevard Urbain Sud n'est pas abandonné par la Métropole ? Au regard de toutes les problématiques évoquées par la synthèse, qu'est-ce qui justifie encore l'existence de ce projet ?

Une part importante du PCAEM concerne la préservation de la Biodiversité et des sols. Or, le PLUi reste l'outil maître pour appuyer les ambitions, la Métropole est-elle prête à s'engager le plus tôt possible pour appuyer une relecture de ce document ? Qu'est-ce qui empêche de détailler aussi clairement dans le PCAEM une telle démarche ?

Cela permettrait ainsi de répondre aux ambitions comme la préservation de la Biodiversité, la lutte contre les îlots de chaleur, séquestration de CO2 etc.

La synthèse du PCAEM n'évoque pas plus en profondeur les éléments suivants :

- Qu'est-ce qu'un véhicule financier ? (Synthèse, p.21)
- Qu'entends-t-on par « production agricole plus durable » ? (Synthèse, p. 20)
- Quelles sont les modalités d'application de Zone à faibles émissions mobilité ? Quelles sont les zones privilégiées ? (Synthèse, p.29).
- Qu'est-ce que des « politiques d'urbanisme durable » ? (Synthèse, p.22).
- Que signifie « l'accompagnement à l'évolution des espèces et des milieux tout en tirant profit de leurs capacités d'adaptation ? » (Synthèse, p.22) ?
- « Prendre en compte les risques d'érosion et de submersion marine dans la gestion du littoral ». Les scénarios d'élévation du niveau de la mer sont-ils pris en compte dans l'entretien des réseaux souterrains (métro, tunnel) ou tout simplement des zones peu élevées (vieux port, Borély etc.) ? (Synthèse, p. 44).

- Mettre en œuvre une stratégie métropolitaine de désimperméabilisation et de préservation des sols (Synthèse, p.27). Aucune des actions sous-jacentes n'impliquent clairement une stratégie pour réduire l'artificialisation des sols. Pourquoi n'est-il pas envisagé des actions directes, à savoir la déconstruction mécanique de certaines zones bâties désertées pour les réintégrer aux écosystèmes ?

*

En définitive et pour conclure, le PCAEM part d'un très mauvais pied car il ne remplit pas l'une de ses missions essentielles, créer des moments d'échanges avec les habitants et habitantes, pour apprendre et réagir face aux crises écologiques et énergétiques. Personne ne peut appréhender entièrement un tel document dans un délai aussi court, sans être accompagné.

Enfin, au-delà de cette fragilité, le manque d'ambition et de moyens alloués dans la transition de la Métropole montre – encore une fois – que la solution ne viendra pas d'un tel système de gouvernance mais de la société civile. Nous ne pouvons nous permettre autant de demi-mesure ni des paris relevant de la divination pour assurer le futur. Nous devons faire aujourd'hui.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

27 - DI BENEDETTO SALVATOR - Éguilles

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 19:22:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Elus(es) 2020 Éguilles

Contribution :

Les élus(es) du groupe « 2020 Éguilles »

Avec la participation de membres de la liste 2020 Éguilles contribuent au projet Plan climat energie au traves du document en pièce jointe..

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(QUALITE DE L AIR 2021.doc\)](#)

Document : QUALITE DE L AIR 2021.doc, page 1 sur 4



<p>Groupe élus(es) 2020 Eguilles ✉ contact@2020eguilles.fr www.2020eguilles.fr ☎ : 0685435861</p>	<p>Contribution à l'enquête publique Qualité de l'air Métropole Aix Marseille Provence</p>	<p>Eguilles 01/10/2021</p>
<p style="text-align: center;">La qualité de l'air à Éguilles</p> <p style="text-align: center;">Un problème de santé publique persistant</p>		
<p style="text-align: center;">Les élus(es) du groupe « 2020 Éguilles » Avec la participation de membres de la liste 2020 Éguilles</p>		
<p>Résumé :</p> <p>Ce document fait un constat de la qualité de l'air sur la commune d'Éguilles.</p>		

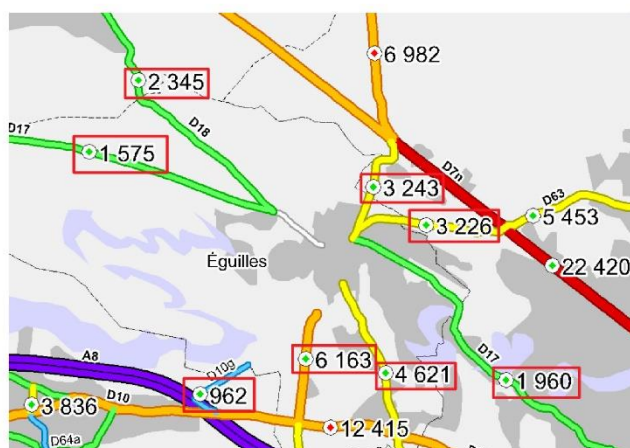
1 Constat :

La caractérisation et la mesure de l'exposition des populations à la pollution de proximité sont difficiles à établir. Ainsi, les études épidémiologiques ont souvent eu recours à des méthodes indirectes, basées sur la distance du lieu de vie à l'axe routier ou bien sur la modélisation des niveaux de polluants en un lieu de vie.

Ces méthodes, malgré leurs limites, permettent d'approcher des contrastes d'exposition bien réels qui se manifestent par un état de santé plus dégradé des populations résidant à proximité des sources de trafic routier.

La mesure de l'exposition des populations à la pollution de proximité est un exercice délicat. D'une part, il n'existe pas de traceur spécifique de la pollution de proximité liée au trafic. En effet, si des polluants tels que NOx, CO, benzène, fumées noires, proviennent majoritairement du trafic routier.

La commune est traversée par plusieurs axes routiers D17, D18, D63, D543, D10g et le nombre de voiture qui traverse la commune se situe au-delà des 13000 voitures/jour en 2013 (voir carte MJA 2013 CG13).



La circulation à Éguilles est un point noir, ce n'est pas nouveau mais force est de constater que la situation ne fait qu'empirer depuis plus de deux décennies. C'est devenu le premier point de préoccupation des Éguillennes et des Éguillens.

La ville est asphyxiée par un trafic continu toute la journée et sa circulation est saturée le matin et soir. C'est un véritable problème pour l'image et l'attractivité de la commune mais c'est aussi un problème majeur de santé public.

Les riverains du centre et de la périphérie sont soumis à une pollution de l'air et une pollution sonore inacceptables. Une enquête de AtmoSud de 2014 montre que 23% de la population est soumise à des niveaux de concentration de particules fines (PM10) au-delà des seuils de l'OMS.

La circulation des piétons, des personnes à mobilité réduite et des vélos y est dangereuse.

Déjà en 2009 (étude de la Mairie) plus de 13 000 véhicules par jour traversaient le centre du village et la périphérie. Une très grande majorité étant des véhicules en transit (venant d'une autre commune et se rendant dans une autre commune).

La situation est encore pire aujourd'hui du fait de l'augmentation démographique du Pays d'Aix et de la montée en puissance des bassins d'emplois Sud et Ouest (Pôle des Milles, Zone de La Duranne, Vitrolles).

Le flux de circulation pendulaire entre les zones de vie du Nord et du Nord-Ouest et les zones d'activités du Sud et de l'Ouest n'a fait qu'augmenter.

Les travaux réalisés au fil des ans par l'actuelle majorité municipale, dont des ronds-points sur le haut du Chemin des Lauriers, étaient pour certains nécessaires pour la sécurité, mais ont eu pour conséquence de fluidifier la circulation par des élargissements successifs. Les effets pervers de cette fluidification ont été une augmentation du trafic de transit.

Lors des deux premières périodes de confinement en 2020, on a pu observer une diminution très nette de cette circulation. Les rues principales d'Éguilles sont redevenues « vivables ».

Le recours massif au télétravail, diminuant drastiquement la circulation pendulaire en est très probablement la cause. Depuis début 2021 et en particulier lors du « troisième confinement » d'avril 2021, on observe à contrario une reprise très significative de la circulation. Elle devrait retrouver sous peu son niveau d'avant mars 2020.

Il est impératif du point de vue de la santé publique que des actions à court, moyen et long terme soient mises en œuvre pour offrir un cadre de vie harmonieux et sain aux Éguillennes et Éguillens.

2 Mesures à court terme et moyen terme à programmer au niveau métropolitain :

2.1 Réactualiser les données et le constat.

Afin d'alimenter la décision publique il est impératif :

- De renouveler les mesures de flux de circulation dans Éguilles pour réactualiser le nombre de véhicules/jour, pour identifier le transit exogène à la commune et le transit endogène. Il conviendra également de mesurer les vitesses moyennes des véhicules selon les zones.
- D'effectuer des mesures en temps réel des nuisances associées (Dioxyde de Carbone, Oxydes d'Azote, particules fines, ...) sur les axes de transit et dans les zones résidentielles traversées, ainsi que des mesures du niveau sonore.
- De densifier et améliorer les transports en commun
- Il est impératif d'effectuer des aménagements visant à diminuer drastiquement la vitesse sur les portions les plus exposées (zone 30 avec radar, priorité piétons et vélos et sécurisation associée, sécurisation pour les personnes à mobilité réduite...).

Ces données devront être accessibles facilement aux élus métropolitains et locaux mais aussi au grand public afin d'assurer la transparence démocratique indispensable sur un tel sujet.

De plus, il est impératif que la Métropole inscrive un projet de contournement d'Éguilles dans son programme d'opérations liées au Plan de Déplacement Urbain.

28 - GUIGUE René - Martigues

Date de dépôt : Le 07/10/2021 à 09:08:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Plan Climat Energie Aix Marseille Provence

Contribution :

Martigues le 7 octobre 2021

Plan Climat Energie Aix Marseille Provence

Plan d'action 2020 2025.

L'association CIQ des Laurons (Comité d'Intérêt de Quartier des Laurons commune de Martigues) souhaite apporter une contribution au paragraphe suivant du plan.

Axe 11 : Préservons la biodiversité, les ressources naturelles et les milieux

Elaborer et mettre en œuvre un Atlas métropolitain de la Biodiversité

Conduire des études sur les continuités écologiques

Développer les solutions fondées sur la nature

Construire une trame noire à l'échelle de la Métropole.

Poursuivre le projet "Nature 4 City Life"

Développer la Nature en ville dans l'aménagement et la gestion des espaces

Renforcer la place de l'arbre en ville

Prendre en compte les risques d'érosion et de submersion marine dans la gestion du littoral

Élaborer un volet paysager encadrant les projets d'implantation d'énergie renouvelable et d'infrastructures de transports

Améliorer la gestion, la protection et la valorisation de la forêt métropolitaine.

Nous ressentons le besoin de faire une synthèse de toutes les informations et documents concernant ce plan d'action.

Sur la zone de Martigues, le PLUI , les ZNIEFF (Bonnieu –Pointe Riche 930012440 ; La plaine Saint Martin 930020227- Vallon de l'AVERON 930020228- Estaque la Nerthe massif du Rove et Collines de Carro 930012439...) et les APPB Plaine de Bonnieu (Nous faisons parti du CSS) et site de Martigues Ponteau. A cela s'ajoute en bordure maritime- Natura 2000- Le parc Marin de la Côte Bleue et l'ensemble de la Zone SEVESO de Lavera avec son PPRT en attente.

Sur l'ensemble de ces données nous pourrions faire des remarques et des propositions.

Ces remarques pourront concerner aussi bien les moyens de respecter les différents plan de protections prévus, jusqu'à la demande de suppression définitive d'un projet de prolongement de la RD9 ou encore des études sur la pollution supplémentaire de l'air liée à l'augmentation de production des industriels - Kem One par exemple.

Nous pourrions pour cette contribution être renforcé par d'autres associations.

René GUIGUE

Secrétaire CIQ

0670573844

52 rue des Laurons

13117 LAVERA

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

29 - LAFOND Marie-Paul - Marseille

Date de dépôt : Le 07/10/2021 à 09:54:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du groupe local d'Aix-Marseille de l'association « The Shifters »

Contribution :

Le groupe local (GL) d'Aix - Marseille des Shifters salue l'ensemble du travail effectué par la Métropole sur son PCAEM.

Par la présente contribution (voir pièce jointe), qui porte principalement sur le plan d'action du PCAEM, le GL tient à partager avec la Métropole quelques remarques générales (1), suivies par des remarques plus spécifiques à chacun des axes (2). Quelques propositions pour la poursuite des travaux et la mise en œuvre du plan climat sont enfin suggérées (3).

Le GL se tient à la disposition des services de la Métropole pour la suite des travaux relatifs à l'élaboration du PCAEM.

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(Contribution The Shifters GL Aix Marseille.pdf\)](#)

Document : Contribution_The Shifters_GL Aix Marseille.pdf, page 1 sur 4

**Contribution du groupe local d'Aix-Marseille de l'association « The Shifters » à la
consultation de la Métropole Aix - Marseille Provence sur son projet de Plan Climat Air
Énergie Métropolitain (PCAEM)**

The Shift Project est une association française créée en 2010 et un laboratoire d'idées qui s'est donné pour objectif l'atténuation du changement climatique et la réduction de la dépendance de l'économie aux énergies fossiles.



The Shifters est une association loi 1901, regroupant des bénévoles partageant sans réserve la vision du Shift Project sur la réalité du changement climatique et l'épuisement à court ou moyen terme des ressources en énergies fossiles. Ses missions sont d'appuyer le Shift Project dans ses travaux, de diffuser ses idées et ses travaux, de s'informer et de débattre sur les sujets de l'énergie, du changement climatique et de la transition bas-carbone. Les Shifters partagent des valeurs comme l'exigence scientifique et technique, l'ouverture, l'impartialité, le professionnalisme ainsi que, sans conteste, la convivialité.

Contact : shiftersaixmarseille@gmail.com

Le groupe local (GL) d'Aix - Marseille des *Shifters* salue l'ensemble du travail effectué par la Métropole sur son PCAEM.

Par la présente contribution, qui porte principalement sur le plan d'action du PCAEM, le GL tient à partager avec la Métropole quelques remarques générales (1), suivies par des remarques plus spécifiques à chacun des axes (2). Quelques propositions pour la poursuite des travaux et la mise en œuvre du plan climat sont enfin suggérées (3).

Le GL se tient à la disposition des services de la Métropole pour la suite des travaux relatifs à l'élaboration du PCAEM.

1. Remarques générales

- De nombreux engagements pris dans le PCAEM portent sur l'horizon 2050. Ceux-ci gagneraient à être déclinés en engagements d'étape, et notamment à l'horizon de la fin du mandat des élus actuels.
- De nombreuses actions du plan d'action ne sont pas budgétées. Par ailleurs, il est notable que 80% des actions relèvent de production d'études.
- Le plan d'action gagnerait à être évalué sous le prisme de l'efficacité carbone, en utilisant le concept des coûts d'abattement tel que récemment défini par la Commission Cricqui de France Stratégie (voir : [Les coûts d'abattement | France Stratégie \(strategie.gouv.fr\)](#)). Cela permettrait de prioriser de manière objective les efforts de décarbonation en favorisant les actions les plus efficaces en termes d'euros dépensés par tonne de CO2 évitée (€ / tCO2 évitée).
- Il est recommandé d'éviter de parler de neutralité carbone à l'échelle territoriale de la Métropole, pour les raisons évoquées par l'Ademe dans son récent avis sur le sujet (voir : [AVIS de l'ADEME - La neutralité carbone - La librairie ADEME](#)).
- Il serait pertinent de compléter l'inventaire territorial des émissions de GES de la Métropole par une estimation de son empreinte carbone (intégrant les émissions importées).

- La décarbonation de l'industrie fait l'objet de peu d'action, alors qu'il s'agit du premier poste d'émissions de GES de la Métropole.

2. Remarques spécifiques

Axe 1

- Le Taux de Retour Énergétique (TRE) des énergies alternatives devrait être le premier critère lors du choix du mode de motorisation alternative au pétrole dans les transports. Ainsi, l'emploi des biocarburants (liquides, tels que l'HVO et le B100 ; ou gazeux, tel que le bioGNV) devrait être restreint aux activités pour lesquelles il n'existe aucune autre alternative à court et moyen terme (exemple : l'aviation).
- Il serait pertinent que tous les agents de la Métropole soient formés à la Fresque du climat.

Axe 3

- Aucune action n'est spécifique à la logistique et au transport de marchandises. Ces activités représentent pourtant environ la moitié des émissions de GES des transports à l'échelle nationale.
- La prise en compte des liens entre la mobilité et l'aménagement ne semble pas suffisante.
- Les actions relevant de la dé-mobilité sont trop peu abordées.
- Les coûts pour étudier la mobilité dans la métropole semblent trop faibles par rapport aux enjeux.
- Concernant l'action 22 : seuls 50 000 € sont budgétés pour l'étude, ce qui semble faible comparé aux fortes attentes des associations locales.
- L'action 17 évoque un budget de 424 Mds€. Il doit s'agir d'une erreur. Par ailleurs, il serait intéressant d'indiquer, pour chaque action, quelles seront les portions réalisées à chaque échéance (dont l'échéance fin de mandat).

Axe 4

- 40M€ sont fléchés pour le développement du GNL (pour le transport maritime notamment), énergie fossile dont l'utilisation participe aux émissions de GES dans l'atmosphère. Quelle est la justification de ces investissements dans le cadre de la transition écologique ?

Axe 5

- Concernant l'aéroport, est-ce que le maintien des niveaux actuels (avant crise) ou la progression des trafics est compatible avec l'objectif de neutralité carbone ? A ce sujet, voir la récente étude du Shift Project : [Pouvoir voler en 2050 ? Nouveau rapport du Shift sur l'avenir de l'aérien \(theshiftproject.org\)](https://theshiftproject.org/fr/rapports/le-pouvoir-voler-en-2050-nouveau-rapport-du-shift-sur-lavenir-de-l-aerien)
- Concernant les ports, peu d'action sont énoncées, bien que le transport maritime participe très fortement à la pollution atmosphérique (par exemple, 40% des NOx et PM dans la ville de Marseille sont dues aux activités du GPMM). La stratégie portuaire pourrait ainsi être questionnée sur les axes tourisme et fret. Ne s'agirait-il pas de réduire le fret pour favoriser une économie plus locale et résiliente ? Concernant le tourisme, le maintien ou l'augmentation des trafics de croisière est-il compatible avec l'objectif de la neutralité carbone ? Voir à ce sujet la récente étude de l'ADEME sur le bilan GES du secteur du tourisme : [Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France - La librairie ADEME](https://www.ademe.fr/fr/bilan-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-du-tourisme-en-france)

Axe 6

- Il conviendrait de redensifier le plus possible l'aménagement des territoires (revitalisation des centres villes, ciblage de l'artificialisation dans les dents creuses ou les friches, rénovation de l'habitat, etc.) afin de limiter la concurrence entre les différents usages des terres (agriculture, aire protégée, production d'énergie, etc.).

Axe 7

- Un calcul de bouclage entre le besoin annuel en énergie de 30TWh et le mix énergétique de 2050 a-t-il été réalisé ? Quelle est la quantité d'énergie à stocker (l'été) produite avec le photovoltaïque pour la restituer notamment l'hiver lorsqu'il y a peu de soleil ? Comment l'énergie stockée sera restituée (pile à combustible ou P2G (power to gaz), centrale thermique au gaz "vert") ?
- Quelle part des GWh produit par des panneaux photovoltaïques ira directement alimenter le réseau en électricité et quelle part ira produire de l'hydrogène ? A quoi servira cet hydrogène ? Est-ce du stockage pour restitution d'électricité ou stockage pour mobilité (lourde), ou les deux ? A quelle surface de PV cela correspond-t-il (tout en sachant qu'il convient de ne pas mettre en compétition les surfaces nécessaires à la production d'électricité par PV ou éolienne avec des usages agricoles ou favorisant la biodiversité) ?
- Quel est le mix d'énergie finale en 2050 (par rapport à 2020) ? Combien aura-t-on de GWh en énergie carbonée lorsque la neutralité carbone sera atteinte ? Où seront utilisés ces GWh carboné (non substituable) ?
- Y-a-t-il un potentiel d'hydroélectricité sur le territoire de la métropole (par exemple : barrage du Bimont ? Canal d'amenée d'eau provenant de Saint Estève Janson) ?
- Quels sont les secteurs qui ont été identifiés pour (partiellement) substituer des énergies carbonées (fossiles) par des énergies renouvelables ? Quelle quantification en GWh avant (2020) / Après (2050) ? Quelle quantification de la fraction en renouvelable des GWh avant (2020) / après (2050) ?
- Quelle est la trajectoire de décroissance (GWh) des énergies carbonées secteur par secteur ?
- Le secteur de l'industrie est celui dont l'empreinte en GES (et notamment en CO2) est la plus élevée. Par quoi va-t-on remplacer l'utilisation des énergies carbonées dans l'industrie ? Qui supportera le (sur)coût de cette transition ?
- Avez-vous une étude de cas (candidat) illustrant la substitution des énergies carbonées vers des EnR pour un secteur de l'industrie de la métropole (pétrochimie, sidérurgie) ?
- Photovoltaïque : la production d'hydrogène n'arrive qu'en 2030 alors que le développement du photovoltaïque démarre bien avant pour se stabiliser en 2030. Ne faudrait-il pas dès à présent démontrer la faisabilité du stockage / restitution de l'énergie via l'hydrogène avant de développer massivement l'installation de PV ? Et si cette faisabilité n'était pas prouvée ne faudrait-il pas alors changer de stratégie de transition ?

Axe 9

- Le plan d'action gagnerait à proposer la réalisation de jardins partagés urbains, pratique particulièrement vertueuse d'éducation, d'activité sociale et de résilience alimentaire.
- L'objectif de zéro artificialisation nette gagnerait à être clairement exprimé et adopté par la Métropole.

Axe 12

- Action 84 : il serait nécessaire que tous les enfants, collégiens, lycéens et étudiants du territoire de la métropole soient formés à la fresque du climat (voir : [La Fresque du Climat](#))

Axe 13

- Il est indiqué la création d'une plateforme de compensation carbone. De telles plateformes existent déjà par ailleurs, pourquoi ne pas y recourir ?
- Par ailleurs, il conviendrait de circonscrire la compensation carbone uniquement aux émissions non atténuables (agriculture, procédés industriels...). Par ailleurs, une estimation de ces émissions a-t-elle été réalisée horizon 2050 ? Si oui, ces émissions peuvent-elles être compensées par des actions à l'échelle de la région (en prenant en compte les impacts du changement climatique à venir) ?

3. Propositions

1. L'association « The Shifters – Groupe local Aix – Marseille » soumet à la Métropole la **demande de pouvoir intégrer le comité de suivi annuel du PCAEM, en tant qu'association de protection de l'environnement** (parties prenantes de la société civile), tel qu'évoqué dans le document n°3 porté à consultation et intitulé « Gouvernance et mobilisation ».
2. L'association « The Shifters – Groupe local Aix – Marseille » propose à la Métropole **d'être associée à la mise en œuvre de l'axe stratégique 12 du PCEAM** (« Mobilisons les acteurs autour des enjeux Climat Air Energie sur le territoire »), par exemple en réalisant des conférences de sensibilisation aux enjeux Climat Air Energie (action 96).
3. L'association « The Shifters – Groupe local Aix – Marseille » recommande à la Métropole de **prendre connaissance du Plan de Transformation de l'Economie Française (PTEF) du Shift Project**, proposant un ensemble de mesures afin d'atteindre la neutralité carbone en 2050 et abordant l'ensemble des secteurs de l'économie française. Le PTEF est accessible au lien suivant : [Crise\(s\), climat : plan de transformation de l'économie française \(theshiftproject.org\)](#)

30 - POIX Alexandre - Velaux

Date de dépôt : Le 07/10/2021 à 20:10:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis d'un regroupement d'associations porteuses de Projets Citoyens pour la production d'ENR

Contribution :

Messieurs, après l'étude de votre projet, et au nom de nos associations « Les Amis de Provence Energie Citoyenne » et "Energies en Transition", veuillez trouver ci-dessous nos remarques et questions concernant ce dernier, dans le détail de vos actions.

7 - Favoriser la rénovation énergétique et l'installation d'énergies renouvelables sur les équipements métropolitains

Nos remarques / questions : Pilotage des actions => pourquoi les associations ne sont pas concernées ? Quelle place réservée aux projets citoyens référents en la matière, comme « Energie Partagée » par exemple ? Où sont répertoriés les projets et les appels d'offre ?

16 - Soutenir le projet « Se@nergieS » de Port de Bouc

Nos remarques / questions : Pour ce projet, est-il prévu la création d'un groupe citoyen pour un projet de grappe photovoltaïque ? Est-il prévu une réunion publique sur la présentation de l'ambition pour la production d'énergie Enr ? Y-a-t-il une ouverture vers un projet citoyen de production d'Enr ?

27 - Accompagner l'industrie vers l'économie circulaire et la transition énergétique

Notre point de vue : l'industrie est l'une des principales sources d'émission de CO2, et toute action tournée vers elle peut générer des gains importants de dépense énergétique et/ou matières premières non renouvelables.

46 - Mettre à la disposition des communes une ingénierie énergétique à la carte

Nos remarques / questions : Pourquoi ne pas ouvrir à d'autres structures (type association) pour ces études préliminaires ? Quelle communication auprès des communes est-elle prévue sur l'existence à venir de cette structure (par exemple auprès de la commune de Roquevaire qui est en demande).

54 - Elaborer le schéma directeur des énergies – réseaux et production

Nos remarques / questions : quelles sont les « autres associations » concernées ? Où peut-on trouver une liste exhaustive de ces associations ? Y-a-t-il d'autres groupes de citoyens concernés ? Quelles sont les zones prioritaires pour l'implantation d'Enr d'après le schéma (plan) ?

55 - Créer un dispositif d'appui financier et technique aux projets d'énergie renouvelable du territoire

Nos remarques / questions : Quelle est la structure qui a été créée (quel est l'EPL) ? Quels sont les interlocuteurs chez AMP Service Energie ? Que va-t-il se passer en décembre 2021 ?

56 - Favoriser les projets de production d'électricité photovoltaïque participatifs

Nos remarques / questions : c'est la première fois du document que les groupes citoyens sont cités. Quelles sont les subventions accessibles, et leurs critères d'éligibilité ?

77 - Poursuivre le projet "Nature 4 City Life"

Notre point de vue : La Métropole devrait mettre à disposition des espaces urbains pour la création de jardins partagés.

Nos remarques / questions : Végétalisation des toitures + continuité de la trame verte.

81 - Elaborer un volet paysager encadrant les projets d'implantation d'énergie renouvelable et d'infrastructures de transport

Notre point de vue : il faudrait développer la petite hydroélectricité (équipement des roues à aube existantes, par exemple) et la transformation de moulins à vent avec des aérogénérateurs (exemple de conversion réussie sur la commune des Pennes Mirabeau).

Nos remarques / questions : Existe-t-il un volet de valorisation paysager autour des projets existants ?

84 - Mise en œuvre d'une politique offensive et efficace en matière d'Éducation à l'Environnement et Développement Durable

Notre point de vue : La Métropole devrait augmenter la visibilité des projets citoyens d'Enr auprès des étudiants et du grand public.

Nos remarques / questions : Pourquoi « Graine PACA » et le « CPIE », dont ces actions font partie de leurs missions, ne sont pas citées ? L'Education Nationale n'étant pas destinée à communiquer auprès du Grand Public, pourquoi les associations ne seraient pas sollicité sur ce point ?

95 - Mettre en place un budget participatif climat

Nos remarques / questions : NOTA = « Incitation des communes à consacrer une part de leur budget à des initiatives citoyennes. Moyenne en 2018 : 5 euros / habitant. Pour les indicateurs de suivi, comment est composé le Jury ? Comment en faire partie (votants de la société civile) ?

96 - Mobiliser la société civile dans la transition du territoire métropolitain

Notre point de vue : La Métropole devrait renforcer ses liens et ses actions avec les associations comme la nôtre.

Nos remarques / questions : NOTA : qu'est-ce que « Alternatives Territoriales Aix Marseille Provence » ? Quelles ont été les réunions sur cette action ? Cette action est-elle terminée ?

99 - Créer un label « Une génération pour réussir » pour les acteurs du territoire

Notre point de vue : cela permettrait d'augmenter la visibilité des projets.

Nos remarques / questions : est-ce que le label existe ? Quelle est la procédure pour faire la demande de labellisation de notre association ?

En conclusion, nous pensons que des projets de production d'ENR devraient être valorisés et encouragés dans ce Plan, en impliquant d'avantage les citoyens et la société civile.

En espérant que vous voudrez bien prendre en considération nos questions et nos remarques.

Les Amis de Provence Energie Citoyenne.

Energies en Transition

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

31 - DEBARD Jean-Luc - Aix-en-Provence

Date de dépôt : Le 07/10/2021 à 23:32:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Rappel des 300 propositions par diverses associations regroupée dans Alternatives Territoriales pour le PCAEM

Contribution :

Bonjour,

nous rappelons les 300 propositions réalisées par diverses associations regroupée dans Alternatives Territoriales pour le PCAEM.

Ces propositions ont été faites en 2019. Nous constatons que nos propositions n'ont pas été retenues si n'est dans la marge. Le PCAEM ne correspond pas à la hauteur des enjeux climatiques.

Les problèmes climatiques s'aggravent de jour en jour. Nous demandons urgemment de prendre en compte de manière efficace des mesures nécessaires pour faire face.

Initiée par Alternatiba, la campagne Alternatives Territoriales vise à mobiliser des groupes de citoyens désireux de s'engager dans le plaidoyer environnemental auprès des élus locaux. En effet, 50 à 70% des solutions pour le climat se situent à l'échelle locale, alors à nous de jouer !

Dans le cadre de la mise en œuvre par la métropole Aix-Marseille Provence de son Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM), notre groupe s'est constitué pour assister aux concertations et rédiger un Livret de propositions citoyen : "Pour une métropole à la hauteur des enjeux climatiques".

Ce livret, rendu public le 14 janvier 2019, répertorie un ensemble de mesures ambitieuses, exemplaires, durables et solidaires, permettant d'agir efficacement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et sur la qualité de vie des habitants.

L'objectif de ce livret est double :

D'une part, nous l'adressons aux élus et techniciens de la métropole Aix-Marseille Provence, afin d'exiger un Plan Climat à la hauteur des enjeux climatiques, un Plan Climat apte à façonner une métropole vivable pour tous dans les décennies à venir. Il servira de base à nos discussions avec nos interlocuteurs à la Métropole. Nous espérons voir le plus possible des propositions que nous portons être intégrées au texte final, qui sera voté le 28 mars 2019.

D'autre part, nous souhaitons que tous les citoyens, acteurs associatifs et élus des communes de la métropole s'approprient ce texte et l'utilisent, afin de promouvoir ces mesures fortes à tous les niveaux de la société.

Pièce(s) jointes(s) :

[Télécharger la pièce jointe originale \(AlterTerri Propositions-PCAEM-AMP_v1.0.pdf\)](#)

Document : AlterTerri_Propositions-PCAEM-AMP_v1.0.pdf, page 1 sur 44

POUR UNE MÉTROPOLE À LA HAUTEUR DES ENJEUX CLIMATIQUES

Nos 300 propositions
pour le Plan Climat Air Énergie
de la Métropole Aix-Marseille Provence

Version 1.0 – 11/01/2019

**Alternatives
Territoriales**
Aix-Marseille Provence
Groupe de travail citoyen



MANIFESTE POUR UNE SOCIÉTÉ RÉSILIENTE

Et si la planète ne nous soutenait plus ?

Nous sommes lancés dans une course contre le changement climatique qui touche chacun·e d'entre nous dans chacun des aspects de sa vie de tous les jours : ses déplacements, ses activités quotidiennes, sa santé, son bien-être.

À l'heure où les conséquences de notre mode de vie et de notre modèle économique sur le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité ne sont plus un secret pour personne, à l'heure où le GIEC remet un rapport sans précédent sur la responsabilité humaine des catastrophes d'aujourd'hui et de demain, nous n'avons plus le temps d'user d'une parole dissociée de la prise de décisions. Pour maintenir un réchauffement du globe sous le seuil des 1,5 ou 2°C, c'est l'ensemble des secteurs constitutifs d'une société qui doivent agir de concert, de manière forte. Nicolas Hulot nous l'a rappelé lors de sa démission, « les petits pas ne suffisent pas ». S'il va nous falloir nous adapter aux conséquences du changement climatique, il est primordial de s'attaquer aux *causes* de ce dérèglement et ainsi repenser nos modes de vie, de production et de consommation sous l'angle de la résilience. Le système capitaliste qui nous a mené à la situation critique dans laquelle nous nous trouvons est le même qui a engendré l'exploitation des pays du sud par les pays du nord, le même qui a généré une financiarisation de l'économie délétère pour les hommes et l'environnement, le même qui n'a fait que creuser les inégalités et injustices économiques, fiscales et sociales.

Les récentes mobilisations pour la préservation du climat et de la biodiversité rendent compte d'une prise de conscience de la société civile, qui demande à ses dirigeants de prendre leurs responsabilités et d'agir pour un avenir meilleur, qui devra se conjuguer avec sobriété énergétique et sortie des énergies fossiles. Les penseurs écologistes Rob Hopkins et Cyril Dion pour ne citer qu'eux, nous invitent à poser les pierres d'un récit désirable du futur, où le « plus » ne se mesurera plus en points de croissance, en dividendes ou en augmentation du trafic aérien, mais en gains en termes de qualité de l'air, de qualité de vie, d'alimentation, de biodiversité, d'écosystèmes préservés, de lien social... La liste est belle et longue.

Pour répondre à cet enjeu historique, les collectivités territoriales ont un rôle majeur à jouer : 50 à 70% des solutions pour le climat se situent à l'échelle locale. À ce titre, la Métropole Aix-Marseille Provence se doit de mettre en place des mesures ambitieuses, exemplaires, durables et solidaires. Nous demandons le déploiement d'un réseau métropolitain de transport public performant, la promotion des mobilités actives par la création massive de voies cyclables, la préservation des terres agricoles et le soutien à des pratiques respectueuses de l'environnement, un système alimentaire territorial garantissant un approvisionnement local, un vaste plan de rénovation énergétique du parc immobilier, la relocalisation de la production d'énergie par un développement massif des énergies renouvelables sur le territoire, ainsi qu'un coup d'arrêt à l'étalement urbain. Ce livret répertorie un ensemble de mesures destinées à réduire efficacement et rapidement les émissions de gaz à effet de serre responsables du dérèglement climatique.

Ce document a vocation à contribuer au débat : il peut être amendé et complété par le travail des associations et organisations sur les différents volets de propositions énoncées ci-après. Il témoigne de la volonté de citoyens de voir la Métropole s'engager avec exemplarité dans le développement d'un territoire résilient et compatible avec les contraintes climatiques du temps présent. Le présent document n'attend qu'une chose : être allègrement utilisé par la Métropole Aix-Marseille Provence dans le cadre du Plan Climat Air Énergie Métropolitain et par les citoyens désireux d'interpeller leurs élus afin qu'ils s'engagent à prendre des décisions d'envergure.

Devant un tel moment historique, les pouvoirs publics ne pourront agir sans la collaboration de la société civile, des associations et acteurs de terrain impliqués dans la préservation du climat et de l'environnement. Bonne nouvelle : tous sont volontaires pour apporter leurs compétences, leurs expertises et leurs espoirs d'avenir à la table des décisions.

La transition sera écologique, économique, démocratique et socialement juste, ou ne sera pas.



SOMMAIRE

Manifeste Pour une Société Résiliente	2
--	---

Plans d'action

Agriculture et alimentation	5
Bâtiment.....	8
Mobilité.....	11
Économie.....	15
Énergie.....	23
Forêt	26
Gestion des déchets.....	28
Aménagement du territoire	31
Éducation	34
Gouvernance et participation.....	37
Sources	40
Auteurs et contributeurs	42

Objectif : Rester sous les 2°C de réchauffement

Lors de la COP21 à Paris en 2015, avec le 5^{ème} rapport (AR5) du GIEC (Groupe International d'Expert du Climat) entre les mains, 196 États parmi les 197 que compte l'ONU ont ratifié la Convention Cadre des Nations Unies sur le Changement Climatique, qui définit un objectif de ne jamais dépasser +2°C de réchauffement global du climat.

Les pays ayant ratifié la Convention ont chacun dû faire la preuve de leur engagement en présentant, dès la signature, leurs intentions de contribution à cet objectif. Cependant ces engagements ne sont pas accompagnés de mécanismes contraignants, aucune sanction n'est prévue en cas de non-respect des engagements.

Ces signatures, obtenues avec tant de difficultés, montrent l'importance de cette limite de +2°C. En effet, d'après les scientifiques, cet échelon d'augmentation de température est le dernier sur lequel nous pouvons encore espérer avoir un contrôle du climat. Au-delà, nous pourrions assister impuissants à un emballement du climat, et être les spectateurs de notre propre extinction.

Durant de nombreuses années et tout au long de ses différents rapports, le GIEC a démontré sa capacité à corréler les émissions de GES (gaz à effet de serre) mondiales à l'évolution du climat. Il est donc capable de nous traduire cet objectif de +2°C en émissions nettes de GES et en concentration de ces gaz dans l'atmosphère.

Pour traduire le plus simplement possible cet objectif de +2°C, la France doit amorcer dès maintenant une réduction constante et rapide (plus tard nous commencerons, plus rapide devra être la descente) de nos émissions de GES pour atteindre Zéro Émission Nette en 2050 !

01 AGRICULTURE ET ALIMENTATION

CONSTAT

L'urbanisation croissante des territoires se fait aujourd'hui au détriment des terres agricoles. Ces dernières jouent pourtant un rôle majeur, tant du point de vue du potentiel nourricier que du point de vue des services écosystémiques rendus par ces terres en termes de régulation climatique. Depuis 2010, ce sont près de 900 hectares de surfaces agricoles qui sont déclassés chaque année sur le territoire de la Métropole Aix Marseille Provence¹. Les systèmes agricoles et alimentaires les plus écologiques (utilisant peu de produits chimiques, autonomes, biologiques, etc.) sont moins émetteurs de gaz à effet de serre. Ce sont aussi ces modèles qui sont les plus vertueux pour la santé de la population, la protection des sols, de l'eau, de l'air, de la biodiversité et la résilience des agriculteurs face aux aléas climatiques et économiques. Alors que le département des Bouches-du-Rhône est leader du bio au niveau national avec un peu plus de 22% des surfaces agricoles utiles (SAU) certifiées AB, la majeure partie de sa production est actuellement destinée à l'exportation. Par ailleurs, la Métropole Aix-Marseille Provence se situe au cœur d'un grand terroir agricole. Toutefois, moins de 10% de la production est consommée localement². L'éloignement entre lieux de production et de consommation signifie de surcroît un impact environnemental accru du fait d'un transport participant à augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

OBJECTIFS

La Métropole AMP doit se saisir de la richesse de son territoire agricole (effectif et potentiel) pour mettre en œuvre une politique ambitieuse de soutien au secteur et offrir une alimentation de qualité et de proximité à sa population. Garantir la plus grande autonomie alimentaire possible devra être un cap pour la Métropole, notamment à travers le Projet Alimentaire Territorial (PAT) qu'elle porte avec le Pays d'Arles. Soutenir les initiatives agricoles durables, ceux qui les façonnent et les structures qui les accompagnent, à travers des programmes incitatifs ambitieux (en faveur d'une agriculture biologique, de la diversification de la production, de la maîtrise énergétique), répond à une demande collective pour une alimentation de qualité accessible à tous. Favoriser l'agriculture et son accompagnement répond également à un enjeu d'insertion sociale et de lutte contre le chômage. En effet, le développement de l'agriculture locale et des filières économiques qui en découlent est source de création d'emplois non délocalisables. Parallèlement, soutenir l'agriculture urbaine durable dans le but d'autonomiser les villes au niveau alimentaire, s'inscrira dans le développement d'une économie circulaire à circuit court et participera à végétaliser la ville et ses sols, à y ramener la nature (fermes, abeilles...). Préserver et réhabiliter les zones agricoles et naturelles, c'est aussi amplifier la capacité de stockage du carbone dans le sol.



VOLET 1 - Soutenir le secteur agricole et les pratiques durables

- Mettre un coup d'arrêt à la consommation des terres arables et naturelles par la sanctuarisation des terres agricoles dans les documents d'urbanisme.
- Réaliser une étude évaluant les potentiels agricoles non exploités (création d'un observatoire du foncier agricole métropolitain) en vue d'augmenter la capacité agricole métropolitaine.
- Mobiliser la procédure des terres incultes et sous-exploitées à l'échelle communale sur le territoire métropolitain, comme argument et si nécessaire comme procédure légale, pour favoriser la remise à destination de l'agriculture de ce potentiel latent, en particulier dans le cadre des projets de ZAP (Zone Agricole Protégées).
- Réaliser une étude sur les besoins prioritaires et futurs en termes de filières productives.
- Soutenir et revitaliser les filières de commercialisation de produits régionaux tels que les oléagineux (amandes, olives, etc.), les plantes aromatiques (thym, tilleul, etc.) et les fruits à noyaux (pêches, abricots, etc.).
- Promouvoir une agriculture agroécologique et biologique (aides à la conversion complémentaires aux aides nationales, création d'un label régional), en visant au moins 50% de la surface agricole totale.³
- Élaborer des stratégies économiques et sociales permettant de rediriger la production agricole aujourd'hui dédiée à l'exportation vers le marché départemental et métropolitain.
- Accompagner la formation des agriculteurs en conversion vers l'agriculture biologique et financer la formation des candidats à l'installation en bio.
- Promouvoir l'installation d'agriculteurs à vocation métropolitaine :
 - par la mise en œuvre d'une politique d'acquisition, de préemption et de mise à disposition de terres à bas prix à coupler avec une charte d'activité qui devra être respectée pour accéder à ce dispositif (dédier la production locale à la consommation métropolitaine, agriculture biologique, efficacité énergétique, diversification des productions en tenant compte des besoins nutritifs et des variétés adaptées au climat régional).
 - par l'incitation et le soutien au test d'activité sous toutes ses formes (lieux test fixes mais aussi éphémères), ainsi qu'à l'accompagnement qui y est associé, afin de diversifier l'offre d'installation et de ce fait l'attractivité du territoire métropolitain.
- Soutenir et développer les projets d'agriculture urbaine.
- Reconnaître les services écosystémiques rendus par les projets agricoles agroécologiques (maintien de la biodiversité, préservation des paysages, valorisation des bio déchets, amélioration de la qualité des sols, etc.) et soutenir ces derniers, notamment financièrement, dans leur mise en place et leur développement.
- Soutenir financièrement les associations promouvant des pratiques durables telles que l'entretien et la valorisation des oliviers, l'installation de ruches en zone urbaine, la mise en conserve des fruits et légumes locaux, etc.
- Élaborer des stratégies renforçant les complémentarités entre agriculture rurale, périurbaine et urbaine.



VOLET 2 - Offrir à la population métropolitaine une alimentation locale, de qualité, respectueuse de l'environnement

- Introduire l'alimentation comme une dimension transversale dans les documents de planification sectoriels et territoriaux de la Métropole.
- Soutenir et aider au financement des AMAP (associations pour le maintien d'une agriculture paysanne) : mise à disposition d'au moins un local de distribution par commune et par arrondissement.
- Soutenir la création de magasins de producteurs et de plateformes locales d'approvisionnement qui rémunèrent justement les agriculteurs.
- Soutenir le développement de marchés de producteurs.
- Mesurer les impacts économiques, sociaux et environnementaux de ces modèles de distribution alternatifs en comparaison avec le modèle dominant basé sur des filières longues.
- Approvisionner les cantines collectives (système scolaire, structures publiques, maisons de retraite, entreprises) en produits issus d'une agriculture locale et biologique (pour au moins 50% de l'assiette et du verre).
- Créer des jardins partagés en zones urbaines (au moins deux par commune et par arrondissement) et installer des bacs de plantation dans les lieux publics.
- Inciter à la diminution de la consommation de viande (secteur fortement émetteur de gaz à effet de serre et grand consommateur de terres agricoles dédiées à l'alimentation du bétail) : mettre en place au moins 2 repas végétariens par semaine dans les cantines publiques et scolaires, proposer une restauration sans viande lors des événements publics. Pour les repas restants, inciter à la consommation de viande issue d'élevages extensifs, aux pratiques respectueuses de l'environnement et du bien-être animal.
- Informer et sensibiliser la population sur l'intérêt de privilégier une alimentation bio et de proximité.
- Mettre en place une TVA réduite pour les produits locaux issus de l'agriculture biologique.

Acteurs à associer

ADEAR 13, L'agence bio, Formabio, Association Bio de Provence, Bio Consom'acteurs Provence, Agribio 13, APEAS, Terroir Bio, Cité de l'agriculture de Marseille, Les paniers marseillais, InPACT PACA, AMAP de Provence, Un plus Bio, Lycées agricoles et CFPPA, MFR, Réseau des jardins solidaires méditerranéens, Aix-Marseille Université, ARPE PACA, CRIPT Paca, formations hôtellerie-restauration, Safer, Points Accueil Installation, Chambre d'agriculture, SCP, INAO, DRAAF, Filière paysanne (voir notamment sa proposition de Plan de Souveraineté Alimentaire Régional), Plateforme Paysanne Locale, ALIMENT, Ademe, GR CIVAM PACA, Terre de liens, CPIE (Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement), Pays d'Aix en Transition, AIR Climat, Incroyables comestibles Provence, etc.



02 BÂTIMENT

CONSTAT

La métropole AMP possède un bâti vieillissant. Dans les centres urbains et villageois, celui-ci est parfois laissé à l'abandon ou aux indécidables des "marchands de sommeil", comme le drame de la rue d'Aubagne à Marseille nous l'a tragiquement rappelé. Sur une grande partie du territoire, l'insalubrité le dispute à l'inefficacité énergétique. D'autre part, la réglementation en termes de rénovation énergétique est très en retard par rapport aux innovations et aux référentiels de l'éco-construction. Il en résulte que la rénovation énergétique n'est actuellement pas concurrentielle face au marché immobilier de la construction, faisant perdurer précarité et gaspillage énergétiques pour des milliers d'habitants de la métropole. Cependant, dans un souci de préservation des ressources (limitation du gaspillage d'énergie grise), le neuf ne peut pas, ne doit pas, être l'unique solution.

OBJECTIFS

C'est fondamentalement aux politiques d'affirmer un positionnement fort en faveur de la rénovation énergétique⁴, en dirigeant les financements vers celle-ci. La métropole doit prendre sa part dans l'effort de rénovation énergétique. Pour ce faire, il est indispensable d'enclencher une restructuration globale de la filière de rénovation (ingénierie, industrie, production, mise en œuvre, formation, matériaux) pour garder la maîtrise des coûts et garantir l'efficacité des chantiers. D'autre part, priorité doit être donnée à un maximum de neutralité énergétique, vers l'autoconsommation et l'autosuffisance. Enfin, nous souhaitons insister sur l'importance d'un plan de rénovation social et solidaire : la rénovation énergétique ne peut être prétexte à une exclusion des plus pauvres, et doit se faire conjointement à une politique de maîtrise des loyers.



VOLET 1 - Massifier la rénovation énergétique des bâtiments

- Agir contre la précarité énergétique auprès des entreprises, des propriétaires et des locataires.
- Mener des actions auprès des bailleurs sociaux (ex : financements conditionnés).
- Planifier un calendrier de rénovation basé sur l'urgence (priorité donnée aux bâtiments les plus énergivores).
- Réaliser un diagnostic énergétique global pour adresser le bilan énergétique du bâtiment dans son ensemble (et éviter ainsi de "bricoler" de fausses solutions).
- Isoler en priorité toutes les toitures et changer toutes les fenêtres (passoires thermiques).
- Recueillir les besoins et les suggestions des occupants des logements, une des garanties d'efficacité étant l'assurance de leur bien-être.
- Établir un programme de rénovation des bâtiments publics incluant l'autonomie énergétique (établissements scolaires, administrations locales, services techniques, piscines, gymnases, équipements sportifs, bâtiments à vocation culturelle etc.).
- Augmenter le nombre d'économes de flux afin d'effectuer des diagnostics et des bilans par poste de consommation.
- Déconstruire plutôt que démolir.
- Réaliser une étude sur les différentes possibilités en matière de séparation des matériaux lors des phases de démolition/déconstruction des bâtiments et promouvoir les choix qui maximisent la réutilisation de ces composants/matériaux.
- Soutenir les filières de réemploi afin de les rendre plus compétitives vis-à-vis des filières de matériaux neufs.
- Établir des partenariats avec les Compagnons du devoir.
- Sensibiliser et informer sur l'intérêt de la rénovation énergétique : créer un guichet unique au niveau métropolitain (Point info énergie, ANAH, ADIL...) avec des bureaux décentralisés sur tout le territoire de la métropole.
- Inclure et augmenter la participation des associations écologiques dans la gouvernance de ces organismes.
- Mettre en place des pénalités à horizon 2025 pour la location de logements aux performances énergétiques les plus mauvaises (diagnostic de performance énergétique F ou G).
- Interdire les chaudières au fioul dans tous les nouveaux logements et mettre en place un plan d'action (mesures fiscales, subventions) pour remplacer toutes les chaudières au fioul d'ici 5 ans au profit de systèmes de chauffage plus écologiques (pompe à chaleur de préférence eau-eau, chauffage collectifs au sol, chauffage solaire).



VOLET 2 - Un bâti résilient pour aujourd'hui et demain

- Encadrer la construction de nouveaux bâtiments par la définition d'objectifs chiffrés.
- Imposer une réglementation locale en matière d'isolation et de consommation d'énergie (isolation par l'extérieur, chauffage, eau chaude sanitaire) pour la construction de nouveaux bâtiments.
- Promouvoir la mise en œuvre de planchers chauffants/rafraîchissants pour les constructions neuves.
- Promouvoir des expériences de bâtiments passifs ou à bilan énergétique positif.
- Intégrer à chaque nouveau projet de construction un volet autonomisation et production d'énergies renouvelables (photovoltaïque notamment).
- Promouvoir des techniques adaptées au climat et aux ressources régionales (ensoleillement, sécheresse, vent, etc.).
- Favoriser l'intégration des énergies renouvelables dans les bâtiments (photovoltaïque, chauffe-eau solaire).
- Promouvoir les réseaux de chaleur (sources d'énergie centralisées) et imposer le raccordement des nouveaux bâtiments.
- Promouvoir chaque fois que c'est possible la géothermie sur nappe ou la thalassothermie et imposer le raccordement des nouveaux bâtiments.
- Promouvoir la végétalisation des bâtiments pour l'isolation thermique.
- Promouvoir les nouvelles filières vertes (matériaux bio-sourcés) pour la construction des bâtiments (bois, paille, isolants végétaux, etc.).
- Aider au financement des travaux par des prêts à long terme pour que les surcoûts soient amortis par les économies de consommation d'énergie.

VOLET 3 - Former les professionnels du bâtiment et les citoyens

- Adapter les formations des professionnels du bâtiment aux constructions écologiques et bioclimatiques (éco-matériaux, matériaux recyclés) et rencontrer la CAPEB (Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment) et la FFB (Fédération Française du Bâtiment) afin d'établir un/des programmes par corps de métier.
- Désigner des fonds de financement pour la mise en œuvre des plans de formation établis par les organisations professionnelles du bâtiment (ces plans ont été établis il y a quelques années mais sont toujours en attente de la désignation de fonds de financement par les collectivités et l'État pour leur mise en œuvre).
- Engager la région dans la définition du plan de formations pour les lycées professionnels.
- Recruter et former des spécialistes afin d'augmenter le contrôle des labels (Envirobat/BDM, RT2012/2020, Bâtiments à énergie positive).
- Renforcer les structures d'information et de conseil (ALEC Marseille Provence et MEHC Pays d'Aix) et en créer sur les territoires qui en sont dépourvus, en lien étroit avec les associations locales pour une plus grande proximité des citoyens.

Acteurs à associer

ALEC Marseille Provence, Ecolénergie, Maison de l'Énergie de l'Habitat et du Climat du Pays d'Aix, Les Compagnons Bâisseurs, Bâtiments Durables Méditerranéens, CFA métiers du bâtiment.



Bâtiment

03 MOBILITÉ

CONSTAT

Sur tout le territoire métropolitain, c'est l'évidence : la voiture est reine et le territoire est encore aujourd'hui façonné par elle et pour elle. Sa place est trop importante et les alternatives pour s'en libérer trop faibles. L'espace public en est devenu invivable pour les résidents, les enfants, les piétons, les cyclistes et les automobilistes eux-mêmes. Les congestions routières quotidiennes génèrent du bruit, du stress, une perte de temps (en 2015, un marseillais aura passé 153 heures dans les bouchons, soit 6 jours⁵), de la pollution (48 000 décès/an imputables à la pollution de l'air en France⁶), sans parler de son incompatibilité fondamentale avec les enjeux climatiques. De plus, depuis de nombreuses années, on assiste à une régression de l'offre TER sur tout le territoire renforçant la dépendance à la voiture. Dès lors, l'absence de transports en commun performants et d'une politique de développement des modes de déplacements actifs (piétons et cyclistes) renforce les inégalités sociales et territoriales au sein de la métropole. Le coût sanitaire de la pollution de l'air sur le plan national est estimé à 100 milliards d'euros⁷. À cela s'ajoute les coûts économiques (perte d'attractivité pour les entreprises ou les cadres), sociaux (mauvaise qualité de vie, inégalités territoriales) et environnementaux (réchauffement climatique, pollution, gaz à effet de serre).

OBJECTIFS

Une réduction drastique du nombre de voitures en circulation à l'échelle de la métropole est indispensable pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. La voiture individuelle doit devenir le dernier recours pour se déplacer. Pour les déplacements de personnes et de marchandises qui ne peuvent être abandonnés, ils doivent être à terme totalement décarbonés. La révolution de la mobilité vers plus de sobriété doit être progressive et accompagnée par les pouvoirs publics. La métropole se doit de développer un réseau de transports en commun et de déplacements actifs efficaces tout en limitant la place et l'usage de la voiture. Par chance, l'échelle de la Métropole Aix-Marseille Provence est parfaitement adaptée pour traiter cette problématique, car le territoire de la Métropole couvre plusieurs bassins de vie, d'emplois et de consommation interconnectés, entre lesquels toute une chaîne de mobilité doit être (re)construite. La colonne vertébrale doit être le rail (RER métropolitain) autour duquel une intermodalité doit s'articuler en association avec un vaste réseau cyclable métropolitain. Des mesures fortes et rapides sont à prendre, en rupture avec l'actuelle situation.



VOLET 1 - Développer l'intermodalité autour du ferroviaire

- Accélérer la réalisation des projets ferroviaires prévus dans le contrat de projets 2015/2020 et le développement des couloirs bus sur les corridors routiers et autoroutiers, menant aux villes (Marseille et Aix en particulier), pour rendre les transports collectifs routiers plus rapides que l'automobile.
- Développer la mobilité ferrée de la métropole sur le modèle du RER parisien (fréquence, fiabilité, rapidité, nombre de lignes) :
 - Le service proposé doit être vu sous la forme d'un unique réseau.
 - Les trains doivent être plus légers, plus agiles, plus rapides, plus fiables.
 - Faire du train la colonne vertébrale des déplacements dans la métropole : RER Aix-Marseille, RER Salon-La Ciotat, RER Pertuis-Aix-Aubagne-Valdonne, tram-train de la Côte Bleue via la Belle-de-Mai.
 - Relier les principales portes d'entrée de la métropole en RER. Aix-centre - Aix TGV - Marignane Aéroport - Marseille, et les zones d'activités : Les Milles, la Duranne, la ZI de Rousset. Pour cela, il est en partie possible de s'appuyer sur les lignes ferroviaires actuellement désaffectées.
 - Atteindre une fréquence d'un RER toutes les 15 minutes sur les lignes Aix-Marseille et sur les lignes Aix TGV et Marignane Aéroport.
 - Une connexion idéale entre Aix et Marseille signifie un doublement intégral de la ligne ferroviaire Aix-Marseille.
- Faire de chaque gare un point d'intermodalité, un lieu agréable et un centre d'information complet de la mobilité métropolitaine.
- Favoriser la transversalité et la complémentarité des trains et des cars entre les pôles urbains de la métropole en évitant les ruptures de charge à Marseille.
- Soigner l'accessibilité aux gares depuis le tissu urbain l'encerclant (entrée Nord/Sud ou Est/Ouest obligatoirement).
- Développer les parkings à proximité des gares SNCF.
- Développer, fiabiliser et sécuriser les parkings à proximité du Métro urbain de Marseille de façon à désengorger le centre-ville (ex. Parking-relais de La Rose).
- Développer et accélérer la réalisation des différents Transports Collectifs en Sites Propres (TCSP).
- Augmenter l'efficacité des bus urbains : voies en site propre pour les bus, priorité des bus aux feux tricolores, répression du stationnement gênant, etc.
- Assurer un cadencement soutenu de l'offre de transports collectifs sur les corridors ferroviaires et routiers de la métropole permettant d'assurer une connexion avec l'ensemble des communes, des quartiers, des lotissements, des zones d'emploi et d'éducation.
- Généraliser le ticket unique intermodal et simplifier l'offre tarifaire des transports collectifs.
- Mettre en place un Pass mobilité avec des tarifs sociaux, sans discrimination géographique à l'image de la gamme tarifaire « ZOU ! ».
- Mettre en place une offre de transport collectif à des horaires élargis adaptée à l'activité d'une métropole d'envergure.
- Prolonger et développer le réseau de tramways à Marseille pour desservir Les Catalans, la Castellane, St Antoine, le lycée Jean Perrin, l'hôpital Nord et la Rouvière, Mazargues, la Pointe Rouge, Marseille-Aubagne à partir de La Rose comme cela existait au début du 20^{ème} siècle.
- Poursuivre le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) d'Aix vers le Val Saint André.
- Privilégier systématiquement les transports en commun comme mode de déplacement principal dans tout nouveau projet d'envergure (ex : centre de recherche marine à l'Estaque).
- Améliorer l'offre de transports en commun à destination de la zone commerciale de Plan-de-Campagne depuis Aix-en-Provence et Marseille : fréquence, voies de sortie d'autoroute réservées aux transports en commun.
- Mettre en place une gratuité ou un remboursement des transports en commun pour les étudiants et personnels de l'Université Aix-Marseille (sites éloignés du centre-ville : Saint-Jérôme, Château-Gombert, Luminy, etc.).
- Développer les navettes maritimes affiliées au réseau RTM et propulsées par une énergie propre.



- Faire la promotion du site lepilote.com et ne jamais relâcher son développement et sa maintenance pour une meilleure efficacité des correspondances.
- Donner accès à une information multimodale en temps réel (via PACAmobilité) et à un guidage GPS pour les vélos (type Géo vélo).

VOLET 2 - Réduire la place et l'impact de la voiture en ville

- Créer des journées sans voitures dans les centres-villes de la métropole (ex : les Dimanches de la Canebière) avec stands présentant les alternatives à la voiture en ville.
- Engager une véritable rupture dans la politique du stationnement en libérant les trottoirs et les aménagements cyclables et en réprimant tout stationnement sauvage.
- Limiter le stationnement en ville, le rendre payant et augmenter le contrôle.
- Mettre en place des zones à trafic limité ou zones de rencontres pour privilégier d'autres modes.
- Réduire la vitesse de circulation des voitures et motos en étendant les zones 30 sur l'ensemble des centres urbains et en réduisant à 70 ou 50 km/h la vitesse sur les axes accédant aux centres urbains (afin de sécuriser les piétons et cyclistes circulant à des vitesses plus réduites).
- Mettre en place une zone à faible émissions où seront progressivement interdits les véhicules diesel puis essence, idéalement d'ici 2025 ou 2030 dans un périmètre suffisamment grand pour protéger la population de la pollution de l'air : l'essor simultané des alternatives de mobilité et des véhicules à faibles et très faibles émissions rendra cette mesure acceptable (des aides financières au changement de véhicules selon 2 critères principaux - absence d'alternatives et manque de revenus - pourraient être apportées par la métropole pour faciliter la transition).
- Créer une maison de la mobilité afin de conseiller et accompagner les automobilistes vers d'autres modes de transports.
- Accompagner le changement de mobilité (ex : "Je plaque ma caisse" à Grenoble) en (ré)compensant l'abandon d'un ancien véhicule polluant par un avantage tarifaire pour l'accès aux services de transports en commun et de vélo.
- Développer l'autopartage (sur le modèle de la coopérative Citiz Provence) comme substitut à l'achat, notamment pour les usages de proximité (également accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple).
- Adapter tous les parkings à proximité des accès autoroutiers pour le covoiturage : arrêts minutes, abris pour les passagers en attente, renforcement de la signalisation.
- Mettre en place des feux tricolores intelligents ou un plan d'amélioration du réseau pour lutter contre le problème des bouchons dans la métropole, très émetteurs de GES.
- Inciter les entreprises ayant le plus d'employés dans la région à encourager le covoiturage ou même la mise en place de bus d'entreprises réservés aux salariés.

VOLET 3 - Favoriser les mobilités actives (vélo, marche à pied)

- Intégrer une ligne budgétaire de 30M€/an dédiée aux modes de déplacements actifs (piéton et cycliste) dans le budget de la Métropole.
- Étoffer les services en charge du développement du vélo sur la métropole.
- Déterminer un plan vélo métropolitain (en lien avec les associations réunies par RAMDAM) ambitieux, en tenant compte du schéma régional des véloroutes et voies et du schéma directeur départemental, permettant la réalisation d'un vaste réseau cyclable : mise en œuvre du schéma de développement des aménagements cyclables, raccordement des tronçons isolés, mise en place de lignes cyclables express, établissement d'un calendrier de programmation des travaux.
- Agir en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables dont ceux situés dans le cadre du partage de la voirie.
- Développer les réseaux de vélos en libre-accès (y compris dans les quartiers éloignés du centre-ville) et augmenter le nombre de bornes dans les lieux fréquentés.



- Aider à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) pour faciliter le report modal.
- Développer la location annuelle de vélos (classiques et électriques) à prix modique.
- Installer des Maisons du Vélo à côté de chaque gare, et à défaut dans chaque quartier d'un rayon de quelques kilomètres, avec atelier de réparation.
- Développer le vélo-cargo : le transport d'enfants ou de charges plus ou moins lourdes est tout à fait possible avec des vélos adaptés et polyvalents.
- Mettre à disposition des places de stationnement vélo sécurisées dans toutes les gares et lieux de l'intermodalité de la métropole (ainsi que dans les zones de bureaux et de commerces) et dans les parkings voitures des villes pour les résidents ne disposant pas de garage.
- Autoriser et faciliter l'accès des vélos à bord des cars interurbains et des tramways.
- Développer massivement les espaces piétonniers au cœur des villes.
- Rendre la Corniche de Marseille inaccessible aux voitures afin de transformer cet élément majeur du patrimoine en un axe alliant transport en commun (de préférence par tram) et transports actifs (voies cyclables et large promenade piétonne donnant accès à la mer pour les sites d'intérêt).
- Moderniser la voirie et les aménagements urbains pour permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

VOLET 4 - Diminuer le transport routier de marchandises et le décarboner

- Mettre en œuvre un service public ferroviaire métropolitain de transport de marchandises et de logistique urbaine : plateformes ferroviaires (Miramas, Aix-Marchandises, Vitrolles, Arenc, etc.), navettes ferroviaires inter-plateformes, centres de distribution urbains embranchés fer, espaces logistiques urbains aux portes des quartiers, cargo-tram, camions électriques, vélo-cargos, etc.
- Initier une démarche auprès de l'État et des autres collectivités concernées (Région, Département 83 et 06, Métropole Niçoise) afin d'initier un programme pour désengorger l'axe routier Italie-Espagne de transport de marchandises : ferroutage sur voie ferrée Italie-Espagne.
- Définir des objectifs quantifiés, en fonction du type d'application et des différentes typologies de trajets, pour chacune des différentes alternatives de remplacement du moteur à combustion par des solutions non polluantes (véhicules électriques, véhicules GNV et véhicules à Hydrogène/piles à combustible).
- Décarboner les véhicules de services urbains et de collecte des ordures.
- Mettre en œuvre dès maintenant le développement de véhicules à propulsion non polluante (électrique GNV et hydrogène) par un soutien au remplacement des véhicules des flottes captives (services techniques des collectivités, voitures partagées, hôpitaux, casernes, La poste, collecte des déchets, flottes privées de livraison de colis, etc.).
- Planifier et organiser le déploiement de stations de distribution des nouveaux carburants (électricité, GNV, hydrogène).
- Favoriser le travail de proximité : télétravail, bureaux délocalisés, espaces de travail partagé (coworking) au niveau des gares et plates-formes d'intermodalité.

✱ **Projets climaticides** : stop à la création de zones d'activités excentrées des centres urbains.

Acteurs à associer

RAMDAM (Rassemblement d'Associations pour les Modes de Déplacements Alternatifs dans la Métropole Aix-Marseille Provence) regroupant ADAVA, Action Vélo, Collectif Vélos en Ville, Vélo Sapiens, Les Vélos des Étangs, APROVEL (Association pour la Promotion du Vélo) ; Plateforme inter-associative de propositions sur le PDU métropolitain (FNE).



04 ÉCONOMIE

VOLET 1 - INDUSTRIE : Agir sur les pratiques industrielles

CONSTAT

Le territoire métropolitain et départemental, en particulier sur le pourtour de Fos-sur-Mer se caractérise par une forte implantation des industries lourdes (centrales à charbon, raffineries pétrolières, pétrochimie, sidérurgie...), aux conséquences environnementales, atmosphériques et sanitaires (pour les salariés et les populations voisines) désastreuses. Le projet de raffinerie d'huile de palme de la Mède (Total) pour la fabrication de "biocarburants" participera de la déforestation, en Asie notamment. De même, la reconversion de la centrale à charbon de Gardanne en unité biomasse est problématique : elle est génératrice de pollution atmosphérique pour les riverains et participe à la déforestation en France ainsi que dans les pays exportateurs de biomasse (Brésil, Canada, USA). Par ailleurs, tandis que le transport maritime est responsable de 3% des émissions mondiales de CO₂⁸ et d'une pollution aux microparticules en mer et à quai, l'orientation Ambition métropolitaine 2040⁹ prévoit une augmentation du trafic maritime pour le GPM (Grand Port Maritime de Marseille). À l'heure où la planète et le climat nous supplient de relocaliser nos économies, cette direction n'est pas tenable.

OBJECTIFS

Le secteur industriel a un rôle majeur à jouer dans la transition écologique de nos sociétés. Qu'il s'agisse d'adaptation ou de reconversion, il nous faut construire une industrie propre, locale et porteuse d'emplois. S'engager vers la sortie du plastique par exemple a nécessairement une incidence sur le secteur de la pétrochimie : il pourrait alors être opportun de reconvertir ces sites en zones dédiées à la production d'énergies renouvelables. Notre modèle économique souffre également de la délocalisation des industries de production et de transformation. La relocalisation et la pérennisation de ces filières apparaissent indispensables pour penser l'industrie de demain, que nous souhaitons écologiquement résiliente, socialement utile et donc tournée en priorité vers nos besoins en termes d'agriculture, de rénovation énergétique, de transports en commun et d'énergies renouvelables.



MESURES

- Relocaliser les industries de transformation.
- Favoriser l'économie circulaire industrielle :
 - Par le partage et l'échange de ressources de réseaux énergétiques ou de fluides communs.
 - Par le développement de synergies entre différents types d'activités industrielles (études d'opportunité et de faisabilité) afin de réduire les consommations énergétiques (échanges d'énergie, de chaleur et/ou de froid, etc.) et les besoins en termes de circuit de distribution.
 - Par l'échange et la réutilisation de déchets valorisés, de façon à réduire les besoins en matériaux de base.
- Poursuivre les opérations d'électrification du Grand Port Maritime de Marseille.
- Dépolluer les anciennes friches industrielles et lutter contre l'insolvabilité organisée par les entreprises pour la remise en état des sites pollués.
- Conditionner l'accès des cargos et ferries au GPMM à l'utilisation de filtres à particules en sortie de cheminées ou de gaz naturel liquide, et inscrire le GPMM dans la démarche Zone d'Émissions Contrôlées en Méditerranée.
- Mettre en place des mesures anti-pollution drastiques pour l'usine Arcelor-Mittal de Fos-sur-Mer.
- Réduire les subventions publiques pour les industries et usines les plus polluantes ainsi que pour les entreprises qui investissent dans les énergies fossiles.
- Mener ces actions en concertation avec l'Institut Éco-citoyen de Fos-sur-Mer et AtmoSud (qui devront être associés aux réunions décisionnaires concernant les projets industriels).

Projets climaticides :

- ✖ Dans le cadre des Contrats de Transition Écologique (CTE), la Métropole doit s'opposer aux projets de reconversion nocifs pour le climat et la qualité de l'air, notamment :
 - le projet de reconversion par Uniper-Eon à Gardanne d'une centrale au charbon en centrale à biomasse devant brûler de grandes quantités de bois.
 - le projet de reconversion par Total de la raffinerie de La Mède en une production de diesel à partir d'huile de palme et autres agro-carburants.
- ✖ Interdire à l'entreprise Alteo le rejet à terre de ses boues rouges, en mer des eaux polluées et l'extraction de « terres rares » de Mange Garri.

Acteurs à associer

Institut Eco-citoyen de Fos-sur-Mer, GPMM, Ministère de la Transition écologique et solidaire, Conseil économique, social et environnemental.



VOLET 2 - TOURISME : Pour des pratiques touristiques responsables

CONSTAT

L'industrie touristique via le développement exponentiel du transport aérien et des croisières représente une source majeure d'émissions de gaz à effet de serre. La Méditerranée est la région du monde qui accueille le plus de touristes et la métropole Aix-Marseille à elle seule est visitée par 7 millions de touristes chaque année dont 1.5 millions de croisiéristes en 2017 (soit une augmentation de 25% en 5 ans)¹⁰. La métropole AMP mais plus généralement le département et la région, a fait du tourisme un des fers de lance de son économie. La richesse de ses sites naturels et culturels en fait un haut lieu du tourisme national et international. L'afflux de touristes en période estivale engendre une forte augmentation de la dépense énergétique, des déplacements et de l'utilisation en ressources naturelles (en eau tout particulièrement). À cela s'ajoute des conséquences plus visibles encore : artificialisation de nos côtes, perte de la biodiversité marine, érosion du littoral.

OBJECTIFS

Le tourisme est une vitrine pour notre région, il se doit d'être exemplaire et ambitieux dans son engagement dans la lutte contre le dérèglement climatique. Parce que les villes et les territoires doivent en priorité être pensés pour ceux qui y vivent, l'impact environnemental et social du tourisme devra toujours être prévalent dans la prise de décisions. Par conséquent, la recherche d'un développement toujours plus important du croisiérisme, rimant avec augmentation du niveau de pollution en mer et sur côtes, n'est pas compatible avec l'impératif de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Un tourisme écoresponsable et de proximité est possible, soutenons-le.



MESURES

- Favoriser le tourisme de proximité et l'éco-tourisme.
- Créer une charte engageant les hôteliers, restaurateurs et professionnels du tourisme dans des démarches responsables (gestion de l'énergie, de l'eau, des déchets, utilisation de produits locaux, participation à la monnaie locale, information et sensibilisation des touristes sur les vulnérabilités du territoire, incitation à l'utilisation de transports doux par la mise à disposition de vélos, etc.).
- Stopper le développement du croisiérisme et la quête déraisonnable d'un accueil exponentiel du nombre de touristes.
- Lutter contre la pollution des navires de croisières : augmenter les contrôles anti-pollution, interdire l'utilisation de fuel, rendre obligatoire l'utilisation d'un système d'alimentation électrique à quai, généraliser la mise en place d'épurateurs, instaurer un bonus/malus dans les tarifs des droits portuaires en fonction du niveau d'émissions de GES et de particules fines¹¹.
- Augmenter la fréquence des trains desservant les plages et zones touristiques de la région (direction Côte bleue et Cassis notamment) et proposer des billets uniques (RTM + SNCF).
- Mettre en place une interdiction de circulation des voitures individuelles (hors riverains) pour certaines voies congestionnées comme le Chemin des Goudes à Marseille, avec mise en service de navettes à haute régularité en période estivale et création de pistes cyclables.
- Augmenter le nombre de navettes de transports en commun villes-calanques.

Acteurs à associer

Boud'mer, professionnels du tourisme, de l'hôtellerie et de la restauration, RTM, SNCF, Parc national des Calanques, GPMM.



VOLET 3 - La monnaie locale, soutien à l'économie locale

CONSTAT

Aujourd'hui, le développement économique des territoires ne peut plus se faire au détriment de la qualité de vie et de l'environnement. Le renchérissement des énergies fossiles oblige également à relocaliser les échanges économiques afin de produire ce qui peut l'être au plus proche du consommateur. Les PME et petits entrepreneurs subissent la concurrence croissante des multinationales, notamment *via* le commerce en ligne. Dans le même temps, la compréhension des rouages de l'économie semble réservée à une poignée d'initiés pour la plupart des citoyens qui se sentent impuissants. Il apparaît alors primordial d'imaginer, d'expérimenter et de valider de nouveaux modèles et outils afin de favoriser une économie de proximité vertueuse sur nos territoires. La création d'une monnaie locale permet de se réapproprier l'outil monétaire, donc d'avoir prise sur l'économie.

OBJECTIFS

Les monnaies locales complémentaires font partie de la boîte à outils indispensable pour un développement territorial accélérant la transition écologique et solidaire. Il s'agit de localiser les échanges économiques vitaux dans nos territoires de vie, de renforcer la circulation des richesses réelles entre les acteurs économiques locaux, de maintenir et développer un tissu d'acteurs économiques du territoire porteur d'emplois, de renforcer la résilience de l'activité locale face aux aléas du système monétaire, et de réduire l'empreinte écologique des échanges économiques.



MESURES

- Sensibiliser les citoyens à l'existence des monnaies locales : La Roue dans la métropole.
- Promouvoir l'adhésion des collectivités locales (intercommunalités et mairies).
- Inciter les agents, les élus, les fournisseurs à adhérer à la monnaie locale.
- Intégrer la gouvernance de ces projets avec les autres parties prenantes de l'économie locale (citoyens, organisations marchandes ou non, partenaires financiers).
- Débloquer des aides financières pour le développement de ces projets (notamment le volet monnaie numérique).
- Intégrer les encaissements en monnaie locale par les services publics locaux en régie (piscines, médiathèques, centres de loisirs, cantines scolaires, transports, stationnement, eau potable, etc.).
- Inclure dans la passation des marchés publics des critères sociaux et environnementaux : les concéder prioritairement à des prestataires acceptant d'être rémunérés au moins pour partie en monnaie citoyenne locale.
- Encourager l'investissement local, notamment en monnaie locale et citoyenne, pour appuyer la création d'entreprises porteuses d'innovations favorisant une production soutenable sur chaque territoire.
- Mettre en place des paiements en monnaie locale des indemnités des élus, des subventions des associations et des factures des entreprises, à condition que ces personnes physiques et morales soient adhérentes de la monnaie locale.

Acteurs à associer

La Roue Monnaie Locale Complémentaire et Citoyenne en Provence - Alpes du Sud, collectivités locales, infrastructures publiques, associations de commerçants.



VOLET 4 - Une transition écologique créatrice d'emplois

CONSTAT

Le taux de chômage sur le territoire de la Métropole AMP dépasse les 15% et les 18% pour la seule ville de Marseille¹². Alors que nos gouvernements s'entêtent à vouloir relancer l'économie avec des outils et des visions dépassés, force est de constater que les politiques publiques menées ces dernières années ont échoué à infléchir la tendance du chômage. On observe par ailleurs ces derniers temps un questionnement profond chez les salariés quant à l'*utilité sociale* de leur travail, lequel peut être déclencheur de reconversions professionnelles. Ce besoin de sens s'est récemment trouvé confirmé par le *Manifeste étudiant pour un réveil écologique*, signé par plus de 25.000 étudiants français, appelant les pouvoirs publics à acter la transition écologique et engageant les signataires à ne pas travailler pour des entreprises polluantes et irresponsables du point de vue environnemental.

OBJECTIFS

Selon l'Ademe, la transition énergétique serait susceptible de créer 900.000 emplois d'ici 2050 au niveau national¹³. S'il faut néanmoins établir une cartographie de la création d'emplois en termes d'entrée et de sortie (les années à venir verront aussi la destruction d'emplois dans différents secteurs), le bilan s'annonce très positif à la fois quantitativement et qualitativement car nous parlons d'emplois permettant de vivre décemment, d'emplois locaux non délocalisables, directs et indirects ou induits dans la plupart des secteurs d'activité. En effet, les emplois à créer ne se situent pas seulement dans les secteurs que l'on identifie spontanément comme "verts" (recyclage, énergies renouvelables, économies d'énergie, agriculture biologique et paysanne, transports en commun, etc.), mais également dans le "verdissement" de certaines productions industrielles, ainsi que dans l'accompagnement de la transition (recherche, administration territoriale, formation, éducation, travail social, culture). Il est donc essentiel que la métropole s'engage résolument dans les études et les programmes qui permettront d'aller vers une transition profitable aux habitants et propre à répondre à des enjeux sociétaux majeurs. Faire le pari de la transition écologique c'est aussi faire le pari de l'emploi.



MESURES

- Mandater le Conseil de développement de la métropole AMP pour établir périodiquement un état des lieux et un rapport d'orientation sur l'activité économique et l'emploi dans la perspective de la transition écologique.
- Accompagner les organismes d'orientation et de formation professionnelle vers les emplois liés à la transition écologique et à son environnement administratif.
- Co-construire des filières de formations professionnelles avec les établissements d'enseignement (métiers du bâtiment, agriculture, ingénierie de l'énergie et des transports, gestion des déchets, etc.).
- Soutenir la formation continue des métiers amenés à évoluer pour répondre aux nouvelles exigences de performance écologique et énergétique.
- Encourager et accompagner les démarches de reconversion professionnelle.
- Flécher les services civiques vers des missions liées au secteur de la transition écologique.
- Inscrire la Métropole dans la démarche « Territoire à énergie positive (TEPos) » à horizon 2050 (dans laquelle s'est engagée la Région Occitanie)¹⁴.
- Inscrire la Métropole dans la démarche « Territoires zéro chômeur de longue durée » (TZCLD) accompagnée par l'association TZCLD.

Acteurs à associer

Association TZLCD, Ademe, CESE, Pôle Emploi, organismes de formation.



05 ÉNERGIE

CONSTAT

Nos sociétés d'abondance consomment et gaspillent une trop grande quantité d'énergie. Le territoire de la métropole AMP est énergétiquement dépendant puisqu'il ne produit qu'une partie minime (14%)¹⁵ de sa consommation. Les secteurs les plus énergivores sur lesquels il est prioritaire d'agir sont l'industrie (52% des consommations métropolitaines), le transport routier (23%) et le résidentiel (14%)¹⁶. En matière de production d'électricité la métropole, tout comme la Région Paca, est fortement déficitaire : elle importe plus de 40% de l'électricité qu'elle consomme¹⁷, majoritairement d'origine nucléaire. La part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie est seulement de 4% pour la Métropole AMP¹⁸ contre 16% à l'échelle nationale¹⁹ alors que notre région possède pourtant un formidable potentiel (notamment éolien et solaire).

OBJECTIFS

La maîtrise de l'énergie, du double point de vue de sa production et de sa consommation, a un rôle majeur à jouer dans la lutte contre le changement climatique et la précarité énergétique. Parler de maîtrise de l'énergie c'est d'abord parler de réduction de la consommation. Viser la sobriété énergétique apparaît alors comme le premier levier essentiel d'une politique énergétique durable. Cette politique doit aller de pair avec une planification de sortie des énergies fossiles et nucléaire et une montée en puissance des énergies renouvelables pour atteindre 100% de la production énergétique en 2050²⁰. Afin de promouvoir l'autonomie des territoires et des populations, ainsi qu'un rendement optimal de la production énergétique, il est urgent pour les politiques publiques de mettre en œuvre le chantier de la relocalisation, suivant un principe de circuit court entre production et consommation de l'énergie.



VOLET 1 - Vers la sobriété et l'efficacité énergétique

- Mettre en œuvre un plan type Negawatt²¹ à l'échelle métropolitaine.
- Intégrer à l'ensemble des services métropolitains et des instances décisionnaires un principe d'utilité sociale de la dépense énergétique.
- Réaliser une étude identifiant les postes de dépense énergétique climato-incompatible (vitrines et bureaux allumés durant la nuit, éclairage public excessif...).
- Interdire et supprimer les écrans vidéo publicitaires.
- Interdire aux commerçants de tenir les portes ouvertes alors que le local est chauffé et régulation de l'usage de climatiseurs en été et des chauffages d'extérieurs en terrasse l'hiver.
- Initier des projets d'agri-énergie (couplage de production agricole et de panneaux solaires), avec pour objectif de se passer des énergies fossiles dans l'agriculture, de créer des revenus complémentaires pour les agriculteurs afin de contribuer à la pérennisation de leurs exploitations et d'accroître l'autonomie énergétique de ces exploitations.
- Viser la haute performance énergétique pour les collectivités territoriales et les infrastructures publiques.
- Prendre en compte l'ambition environnementale et énergétique dans tous les projets d'initiative métropolitaine.
- Augmenter le nombre d'économes de flux à destination des collectivités et des entreprises (chargés d'identifier les postes énergivores et de proposer des solutions de réduction de la consommation).
- Mettre en place des éco-défis (établissements d'enseignement, entreprises, commerces, restaurants, structures culturelles) pour inciter les métropolitains à réduire leur consommation d'énergie.
- Réduire et/ou couper l'éclairage public entre minuit et 5h (intérêt double pour l'économie et la vie de la faune) et opter pour des systèmes économes (LED, alimentation solaire).
- Alimenter des infrastructures (piscines, bureaux, administrations) par l'énergie produite des data centers, des laveries, fournils, etc.
- Réduire les subventions au projet ITER au profit de subventions pour des projets d'énergies renouvelables (solaire, éolien, etc.).

VOLET 2 - Développement des productions locales d'énergies renouvelables

- Augmenter la part des énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique pour atteindre 100% d'ENR en 2050 (en cohérence avec l'orientation Ambition métropolitaine 2040 qui propose d'atteindre 60% en 2040)²².
- Établir un plan de développement pluriannuel des énergies renouvelables sur le territoire de la Métropole de façon à réduire la dépendance énergétique du territoire en matière de production d'électricité tout en arrêtant de façon définitive les productions à base de combustible fossile.
- Recenser les sites propices par filière (éolien sur terre et en mer, photovoltaïque classique et agricole), et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition de foncier dédié aux ENR (en privilégiant les sites déjà anthropisés afin de préserver les terres agricoles, forestières et les friches).
- Mettre en place un cadastre solaire et éolien (pouvant être visualisé en trois dimensions, permettant d'évaluer le potentiel solaire des façades des bâtiments).
- L'ensemble des services des collectivités publiques devront choisir un fournisseur d'électricité 100% renouvelable (type Enercoop, IleK, ou Énergie d'ici).



- Prioriser la réalisation d'installations locales de production d'énergie :
 - Soutenir financièrement et encourager le développement de projets de production ENR citoyens (exemple des projets cofinancés par Énergie Partagée).
 - Développer la création de Sociétés Publiques Locales (SPL), Sociétés d'Économie Mixte (SEM) et Sociétés Coopératives d'Intérêt Collectif (SCIC) à vocation de production d'énergie renouvelable.
- Promouvoir la géothermie, la production de biogaz, l'aérothermie, le stockage de chaleur et de froid.
- Inciter au remplacement des chaudières à combustible fossile par des pompes à chaleur.
- Promouvoir et soutenir le développement de la filière éolienne (sur terre et en mer) :
 - De façon à valoriser le potentiel régional exceptionnel en matière de gisement de vent que nous offrent le couloir Rhodanien et le delta du Rhône (la métropole se doit d'intervenir de façon à réduire les blocages, en particuliers ceux dus aux zones militaires qui créent un frein à ce déploiement).
 - Le golfe du Lion est l'une des deux zones maritimes les plus ventées de toute l'Europe, la métropole doit encourager le développement d'une nouvelle filière industrielle de production d'énergie à travers l'installation d'éoliennes flottantes au large de son territoire.
- Promouvoir et soutenir le développement du solaire thermique et photovoltaïque sur le territoire de la métropole :
 - Imposer l'installation de chauffe-eau solaires sur toute nouvelle construction et réhabilitation lorsque l'orientation des toitures et l'absence de masques (obstacles au rayonnement solaire) le permet (examen des pièces de chaque permis de construire déposé à réaliser par les services administratifs concernés sur la base d'une étude réalisée par un installateur ou un bureau d'études agréé).
 - Utiliser l'ensemble des toitures de bâtiments qu'ils soient publics, commerciaux ou industriels afin de maximiser la puissance photovoltaïque en toiture sur le territoire de la Métropole.
- Développer l'installation de systèmes locaux de stockage d'électricité (batteries stationnaires, power-to-gas, station de transfert d'énergie par pompage, volants d'inertie, super condensateurs, CAES, etc.) de façon à compenser l'intermittence des productions ENR qu'elles soient d'origine éolienne ou photovoltaïque.
- Corréler au mieux les pics de production des énergies renouvelables avec la consommation énergétique des établissements publics (notamment en termes de chauffage).

VOLET 3 - Vers des zones d'activité à énergie positive

- Mettre en place des programmes de reconversion des zones d'activité en sites à énergie positive.
- Encourager la mise en place de systèmes de récupération d'énergie.
- Promouvoir l'utilisation des ENR ainsi que leur stockage pour l'alimentation des zones d'activité.
- Promouvoir le photovoltaïque (valorisation des espaces en toiture, ombrières).
- Conditionner les aides publiques aux zones d'activités et entreprises à leur engagement vers la transition énergétique et la gestion vertueuse de leurs déchets.

Acteurs à associer

Fournisseurs d'énergie renouvelable (Enercoop, IleK, Énergie d'ici), ALEC, MEHC (Maison Énergie Habitat Climat), Negawatt, Énergie partagée (aide à la production locale d'électricité), entreprises locales spécialisées dans les énergies renouvelables, associations d'entreprises et de commerçants.



Énergie

06 FORÊT

CONSTAT

La forêt représente 40% du territoire de la métropole AMP. Sa richesse est inestimable (la forêt française capte 15% de nos émissions de gaz à effet de serre²⁴) mais elle subit pourtant d'importantes agressions, au premier rang desquelles le feu, l'urbanisation et l'industrialisation. Ces agressions ont largement contribué à la réduction et à l'appauvrissement des forêts et des sols forestiers mais aussi de toute la biodiversité qui y était associée. La volonté des pouvoirs publics français va pourtant dans le sens d'une forte augmentation de la récolte de bois au moment même où le postulat affirmant que brûler de la biomasse forestière à la place d'énergies fossiles comme une des solutions pour réduire les émissions de CO₂ est largement battu en brèche par de nombreuses études. Selon Greenpeace, la déforestation est responsable d'environ 15% des émissions mondiales de GES presque autant que l'ensemble des moyens de transports réunis²⁵. La forêt est pourtant l'un de nos principaux atouts pour amortir les conséquences du changement climatique. Il est donc urgent de réagir face à cette industrialisation croissante de la forêt qui a déjà commencé à dégrader les fonctions environnementales et sociales remplies par celle-ci : stockage du carbone, protection de l'eau, des sols, de l'air, biodiversité, paysages, accueil du public²³.

OBJECTIFS

Les zones forestières sont de véritables trésors de biodiversité, tant du point de vue de la flore que de la faune, et rendent d'immenses services à l'environnement et aux hommes. Leur fonction de stockage du carbone, dans les sols et dans la biomasse, est essentielle à la régulation du climat. Les forêts jouent aussi un rôle majeur dans la création d'humidité et la diminution de la chaleur. À ce titre, les activités humaines doivent être respectueuses de ces écosystèmes essentiels à l'épuration de l'eau et de l'air notamment. Il est grand temps que la forêt soit reconnue comme un bien commun naturel, lequel doit faire l'objet d'une gestion durable. Bannir les coupes rases et imposer la futaie irrégulière sont parmi les mesures que nous devons mettre en œuvre au plus vite pour assurer la pérennité la forêt, respecter sa productivité naturelle et continuer à bénéficier des services qu'elle nous rend. Dans cette perspective, l'énergie biomasse qui contribue à la déforestation et génère une dépense d'énergie colossale (faible rendement énergétique, acheminement du bois par camions), est de toute évidence une fausse bonne idée.



VOLET 1 - Clarifier et soutenir les bons usages de la filière bois

- Affirmer la solidarité du territoire de la Métropole AMP avec les pays et territoires impactés par une déforestation massive, notamment en interdisant l'utilisation du bois à des fins de production d'électricité.
- Interdire les coupes rases et obliger à une gestion des forêts en futaie irrégulière, pour une gestion durable permettant le maintien de la biodiversité et des capacités de stockage du carbone.
- Soutenir la production et l'utilisation de bois d'œuvre en aidant à la création d'une scierie sur la métropole (le bois d'œuvre crée 40 fois plus d'emplois que la filière bois énergie).
- Orienter les productions de bois-énergie en circuits courts (plateformes locales bois-énergie, réseaux locaux de chaleur, cogénération).

VOLET 2 - Préserver et protéger les zones forestières

- Imposer des débroussaillages sélectifs et précis pour permettre la régénérescence des petits arbres qui poussent seuls.
- Diversifier les essences plantées pour apporter davantage de feuillus qui garantissent une meilleure protection incendie.
- Lancer des études sur l'amendement des terrains érodés suite aux passages répétés du feu par exemple.
- Pomper l'eau de la galerie de la mer avec des panneaux photovoltaïques pour arroser une partie de la Chaîne de l'Étoile.
- Maintenir les postes ONF pour la gestion des forêts communales et domaniales.
- Former les personnels des entreprises intervenant en forêt à la connaissance des espèces forestières.
- Prioriser le débardage en traction animale.
- Protéger et étendre les trames vertes.
- Créer des Réserves de vie sauvage (espaces naturels non gérés : aucune intervention humaine, interdiction de la chasse, de toute forme d'agriculture, d'élevage ou de d'activité de foresterie) : par l'acquisition ou par le soutien financier à des associations comme l'ASPAS (association pour la protection des animaux sauvages). Selon l'ASPAS, une forêt vieille d'un siècle ne possède que 10% de sa biodiversité potentielle. Il est important de laisser les forêts vieillir et s'auto-renouveler (les arbres qui meurent et se décomposent à terre sont une richesse pour le sol et la biodiversité), d'autant que plus un arbre est vieux plus il fixe le CO₂.

✳ **Projet climaticide** : centrale à biomasse de Gardanne.

Acteurs à associer

ONF, syndicats de l'ONF, RAF (Réseau pour les Alternatives Forestières), fédérations des métiers du bois, organismes de formation aux métiers forestiers.



Forêt

07 GESTION DES DÉCHETS

CONSTAT

En 2016, chaque habitant du département des Bouches-du-Rhône a trié en moyenne seulement 23 kg d’emballages ménagers, une performance largement inférieure à la moyenne nationale (47,6 kg/habitant)²⁶. La production de déchets dans la métropole ne faiblit pas. En 2013 pour l’agglomération marseillaise, les ordures ménagères (hors collecte sélective) représentaient 413 kg/hab/an et les encombrants sur voie publique 17 kg/hab/an²⁷. Ainsi, la métropole accuse un retard dans son service de collecte et de recyclage. Les déchets sont une source de pollution sur terre et en mer sur laquelle il est possible d’agir. Réduire les déchets à la source permet de diminuer en amont les émissions liées à la production des biens ainsi que les émissions liées au transport et au traitement des déchets générés en fin de vie des produits.

OBJECTIFS

La diminution des déchets (au niveau des collectivités et des particuliers) et l’amélioration des services de collecte et de recyclage doivent apparaître dans le PCAEM comme des objectifs prioritaires. S’engager dans une réelle politique de réduction de la production de déchets signifie parallèlement la structuration d’une économie circulaire, laquelle constitue une alternative au modèle classique contribuant à l’épuisement des ressources. Elle considère le déchet comme une ressource en soi. Ce changement de positionnement et de modèle permettra de créer de nouvelles activités économiques au service de la valorisation et de la transformation des déchets. À titre d’exemple, la réparation de produits usagés, de réutilisation ou de recyclage, générerait 25 fois plus d’emplois que la mise en décharge (stockage)²⁸. Il convient également de mettre en œuvre une politique dédiée aux déchets organiques en les intégrant au réseau de collecte. Le compostage est un secteur d’avenir en milieu urbain, il contribue à la réduction des déchets à la source et les transforme en richesse, en promesse de fertilité. Il constitue un potentiel énorme pour les jardins et fermes urbaines et la source partielle d’une autonomie alimentaire future, en plus d’assurer des revenus pour la Métropole. L’engagement du territoire doit viser à terme le 100% composté, en déployant une stratégie à plusieurs niveaux : en direction des particuliers, mais aussi des commerces et entreprises, et faisant intervenir divers acteurs.



VOLET 1 - Réduire la production de déchets

- Engager immédiatement la métropole dans l'abandon des plastiques à usage unique (gobelets, couverts, bouteilles, pailles, assiettes) au sein des services métropolitains et lors des événements de la métropole anticipant sur la directive européenne prévoyant l'interdiction ou la réduction de plastiques à usage unique d'ici à 2020.
- Favoriser la consigne des emballages et bouteilles en verres en lançant un appel à projet pour la consigne sur le territoire et en soutenant les entreprises existantes²⁹.
- Proposer un système de consigne des emballages (boîtes, bouteilles et bocaux) commun aux restaurateurs de la vente à emporter, afin de les inciter à bannir les emballages jetables.
- Établir des liens entre les acteurs de l'économie circulaire (ateliers participatifs de réparation, ressourceries, AMAP, etc.) et les filières de collecte.
- Encourager les ménages, en renforçant les campagnes de sensibilisation, à privilégier la consommation d'eau du robinet.
- Élargir la collecte séparée des recyclables déjà adoptée dans les stations de métro à tous les lieux publics.
- Interdire véritablement l'usage de sacs en plastique dans les marchés et les commerces.
- Lutter contre le gaspillage alimentaire en incitant les établissements de restauration collective (établissements scolaires, cantines d'entreprises, hôpitaux, maisons de retraite, centres de loisirs, restaurants, bars, fast-foods, etc.) à mettre en place des plans d'actions en ce sens³⁰.
- Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation (affichage devant les lieux recevant du public, lieux culturels et de loisirs, restaurateurs, établissements d'enseignement, administrations, plages) à la pollution aux mégots et rendre obligatoire l'installation de cendriers muraux devant ces lieux et partout en ville.

VOLET 2 - Collecter et recycler

- Étendre et renforcer le service de collecte du recyclage à tout le territoire métropolitain.
- Étendre le champ des objets et matériaux à recycler en modernisant les infrastructures (variété des plastiques, plâtre, encombrants, meubles/bois, polystyrène par exemple).
- Augmenter les jours de déchetterie mobile et rendre plus efficient le service de collecte à la demande des encombrants.
- Développer les filières de collecte, de tri et de réemploi en soutenant les expérimentations et initiatives existantes.
- Mettre des locaux à disposition des structures proposant des services (payants et/ou participatifs) de réparation et de réutilisation des objets et électroménagers.
- Agir vis-à-vis de tous les producteurs de déchets en les incitant à pratiquer la collecte sélective, notamment des papiers-cartons (entreprises, associations).
- Soutenir les associations et entreprises locales proposant des services de collecte spécifique (ex : Oléo-Déclit, pour l'huile alimentaire), par le biais d'aides financières et d'accompagnements personnalisés.
- Inciter les restaurateurs et hôteliers à appliquer les consignes de tri sélectif.
- Permettre à toutes les entreprises, notamment du bâtiment, de porter leurs productions dans les déchetteries (sans avoir à verser les gravats dans des bennes, mais en les déposant sur une zone spécifique) en faisant payer en fonction du poids : incitation à une réduction à la source du déchet (= taxe incitative), en accord avec une récente directive européenne³¹.
- Faire appliquer les sanctions prévues par la loi pour les dépôts sauvages d'ordures ménagères ou déchets du bâtiment.



VOLET 3 - Valoriser les déchets : vers une économie circulaire

- Établir un guide citoyen et promouvoir le secteur de la valorisation des déchets : lieux de réemploi, points de collecte, associations ressources.
- Organiser une filière pour les déchets verts de la collectivité (entretien des espaces verts).
- Mettre en place au moins une recyclerie par commune et par arrondissement.
- Transformer les déchetteries en centres de consigne où les habitants et entreprises qui apporteront des produits triés selon les indications (ex : séparation des cartons avec les papiers, des bouteilles selon leur couleur). De même sur les sites de compostage municipaux, ou l'on pourra apporter papiers, cartons et autres produits compostables.
- Mettre en place un plan de collecte des bio-déchets :
 - Promouvoir et mettre à disposition des habitants des composteurs collectifs (pieds d'immeubles, écoles, jardins partagés).
 - Cartographier les sites de compostage collectif à destination des futurs usagers et évaluer les implantations possibles.
 - Mettre en place une campagne organisant la collecte de tous les bio-déchets compostables issus de la restauration collective, et leur répartition sur les sites de compostage.
 - Mettre en place des plateformes municipales ou intercommunales de compostage et organiser la redistribution selon les besoins des communes (espaces verts, jardins partagés), ainsi que la revente de compost de qualité pour les agriculteurs locaux et fermes urbaines en devenir.

✖ **Projet climaticide** : l'incinérateur de déchets de Fos-sur-Mer.

Acteurs à associer

Zéro Waste Marseille, Yoyo, Aremacs, Eco Emballages, Oléo-Déclic, Centre national d'information sur les déchets, France Nature Environnement, Bourse des déchets, Réduisons nos déchets, Recyclop, Un déchet par jour, Greenminded, Ecoscience, Collectif cantine sans plastique, Groupe Énergies Renouvelables Environnement et Solidarités (GERES), Graine PACA, La boîte à compost, Recyclodrome, Repair café Pays d'Aix, Repair café Marseille, Réseau des Ressourceries, La nouvelle mine.



08 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

CONSTAT

Entre 2006 et 2015, en moyenne 146 hectares nouveaux ont été consommés chaque année par l'urbanisation sur le territoire de Marseille Provence³². L'étalement urbain conduit d'une part à une artificialisation des sols, à une disparition progressive des espaces naturels à la limite des villes mais aussi à une augmentation et un allongement des déplacements préjudiciables pour le climat. De plus, la destruction d'espaces verts au sein même de certaines communes outre le fait d'impacter le cadre de vie des citoyens métropolitains, favorise la création d'îlots de chaleur dégradant la qualité de vie des habitants.

OBJECTIFS

La maîtrise de l'urbanisation est fondamentale pour adapter le territoire aux évolutions climatiques et pour limiter l'impact sur les populations. Il apparaît urgent d'inverser la tendance au mitage et à l'étalement urbain et nécessaire de reconstruire la ville sur elle-même pour tous et toutes sans exclure les plus pauvres. Les services rendus par la nature au territoire métropolitain sont multiples : régulation de la température, ombrage, cadre de vie, effet anti-stress, écri de biodiversité, stockage du CO₂, atténuation des risques inondations. Dès lors, dans un avenir où les chaleurs estivales vont être de plus en plus fortes et fréquentes, la préservation des espaces naturels, le maintien et la création de trames vertes et bleues ainsi que la végétalisation des villes sont des objectifs majeurs pour lutter contre les îlots de chaleur et rendre les centres urbains vivables. Il apparaît donc indispensable d'inscrire l'enjeu climatique dans les documents d'urbanisme et de penser "climat" avant toute intervention d'aménagement.



VOLET 1 - Urbaniser la ville autrement pour tous

- Freiner les nouvelles constructions en limitant les droits à construire dans le futur PLUI : endiguer l'artificialisation des sols sur le long terme, avec la mise en place de dispositifs réglementaires de protection et d'outils d'intervention foncière (droit de préemption de la SAFER, droit de préemption urbain des communes/EPIC, PAEN - périmètres de protection des zones agricoles et naturels périurbains -, ZAP - zones agricoles protégées, ENS - espaces naturels sensibles, ZAD - zone d'aménagement différé).
- Densifier la ville en prenant en compte les dents creuses et les friches dans les stratégies d'aménagement : en intégrant des espaces de « respiration » comme des espaces verts, des places et placettes, en respectant l'usage initial du sol et en évitant l'imperméabilisation.
- Revitaliser les centres bourgs.
- Éviter le bitume en voirie et utiliser des matériaux moins polluants (en matière recyclée) et renvoyant moins de chaleur en appliquant de la peinture ou en intégrant des colorants clairs dans la matière brute.
- Utiliser une pierre plus claire (calcaire, granit) pour la fabrication de pavés sur des voies piétonnes afin de réduire la chaleur de surface.
- Installer des revêtements perméables permettant à l'eau de percoler à travers le pavé ou la végétation.
- Requalifier et dépolluer les friches industrielles en sites naturels.
- Diminuer la place dévolue à la publicité dans l'espace public en faveur d'une information d'intérêt public.

VOLET 2 - Végétaliser la ville

- Fixer à 30% d'espaces végétalisés de pleine terre dans les documents d'urbanisme³³.
- Créer un maximum possible de trames vertes et bleues afin de permettre aux écosystèmes et aux espèces animales et végétales de se développer et de se déplacer le long de corridors écologiques.
- Mettre en place une politique de réserve foncière pour la création de parcs et espaces publics végétalisés.
- Aménager des îlots de fraîcheur : végétaliser le plus d'espaces publics possibles, sanctuariser les arbres et interdire leur coupe, réglementer et réduire l'utilisation des climatiseurs en zones urbaines, installer des velums ou tentures dans les rues exposées pour éviter les rayons directs du soleil, créer des "canopées urbaines" pour rafraîchir les espaces minéralisés. Ces structures ultralégères et modulables pouvant héberger des plantes grimpantes là où des arbres ne peuvent être plantés et ainsi lutter contre les îlots de chaleurs.
- Mettre en place des partenariats métropole-entreprise pour la végétalisation et le maraîchage des toitures d'entreprise.
- Maintenir et créer des espaces de biodiversité (zone vertes tampons, corridors écologiques).
- Fixer des objectifs de plantation d'arbres chaque année (espèces adaptées au climat méditerranéen) en imposant un minimum d'arbres dans les espaces publics (écoles, places, rues, etc.).
- Dédier un espace à la végétalisation au sein de chaque établissement scolaire (arbres, fleurs, potagers pédagogiques) pour sensibiliser les élèves aux enjeux environnementaux et mailler le territoire métropolitain d'îlots végétalisés.
- Végétaliser les palissades, murs anti-bruit, ponts et pylônes de béton en bordure des voies rapides : ce sont des filtres naturels de particules fines.
- Mettre en place un "permis de végétaliser" aux collectifs d'habitants et associations qui souhaitent végétaliser les espaces publics : afin d'accompagner ce permis, la métropole doit fournir sur demande les bacs et kits de plantation, avec de la terre et des graines.



VOLET 3 - Intégrer une nouvelle méthodologie de travail

- Réaliser des analyses croisées des enjeux climat-air-énergie et urbains, de type AEU2 ou utilisation d'outils d'aide à la décision comme GES-Urbanisme (CEREMA) ou d'outils de modélisation de l'impact de la politique d'urbanisme sur la qualité de l'air pour l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU, SCOT), et sur les secteurs à enjeux pour les traduire en orientations d'aménagement opposables.
- Mobiliser l'ensemble des services techniques pour favoriser une approche transversale des politiques locales dans les documents d'urbanisme : créer ainsi une synergie en faisant travailler ensemble les aménageurs urbains, les services de gestion des espaces verts et de planification territoriale autour des problématiques liées aux changements climatiques.
- Dédier un service au sein de la métropole ayant pour rôle d'étudier tous les projets d'urbanisme au regard du paramètre îlot de chaleur/îlot de fraîcheur.
- Transcrire les enjeux climat-air-énergie dans les opérations d'aménagement : la métropole doit introduire des clauses relatives et des exigences liées à l'énergie et aux impacts climatiques des futurs projets de construction dans les contrats, concours et appels d'offres qu'elle lance.
- Porter une attention particulière à la conception inclusive des villes, qui prend en compte différents paramètres de confort thermique selon le climat et la morphologie existante des villes et favoriser un aménagement du territoire visant la bonne circulation des vents (la morphologie urbaine peut notamment générer des canyons urbains où la chaleur et les polluants atmosphériques restent captifs).
- Conditionner les aides publiques à un projet à une desserte efficace en transports en commun et modes actifs, à la maîtrise des déchets, au développement d'une économie circulaire, à la baisse des consommations d'énergie.
- Respecter l'avis des associations environnementales sur les différents plans et schémas d'aménagement (le SRADET et ses déclinaisons PCAEM, SCOT, PLU).
- Sensibiliser et former des élus et techniciens aux enjeux croisés de l'urbanisme durable et de l'énergie.

Projets climaticides :

- ✖ Stopper l'agrandissement de l'aire de déchargement et stockage des containers à Fos-sur-Mer et mettre un terme au projet de ZAC de la gare TGV d'Aix-en-Provence.
- ✖ Stopper le projet de parking Longchamp au profit d'un parking à Marseille.

Acteurs à associer

Terres en ville, Hortis, Cité Verte (guide des bonnes pratiques en règle d'aménagement du territoire), Observatoire des Villes Vertes, FNJFC (fédération nationale des jardins familiaux et collectifs), Nature for city life, ALEC, collectif Laisse béton, Cap au nord, STOP Parking Longchamp, association Sites et Monuments, Urban Canopee, collectif Pays d'Aix en Transition, Observatoire régional de la Biodiversité PACA.



09 ÉDUCATION

CONSTAT

L'éducation à l'environnement est un élément essentiel de la réponse au changement climatique. Elle a pour mission d'accompagner les citoyens, jeunes et moins jeunes, dans la compréhension scientifique du système Terre et des causes du dérèglement climatique d'une part, de ses effets sur nos vies et sur l'ensemble des écosystèmes d'autre part, et sur les moyens à notre disposition pour y faire face et préserver la biodiversité. L'enjeu d'une éducation à l'environnement et au développement durable (EEDD) ambitieuse n'est ni plus ni moins qu'une garantie de prise de conscience et de changements des comportements et modes de vie. « Toute personne a le devoir de prendre part à l'amélioration de l'environnement [...]. L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente charte » (extrait de la Charte de l'environnement adossée à la Constitution).

OBJECTIFS

Afin que tous les citoyens disposent des clés pour comprendre le changement climatique, il apparaît indispensable que les pouvoirs publics initient des programmes d'éducation et de sensibilisation à destination de tous les publics. La connaissance est la première étape indispensable à l'engagement et à l'action. La réussite d'un PCAEM ambitieux, parce qu'elle demandera l'adhésion active des habitants, ne pourra se concrétiser sans une véritable politique d'Éducation à l'Environnement et au développement durable. Pour ce faire le rôle des associations est primordial, les soutenir dans leur travail d'accompagnement des citoyens permettra de révéler le pouvoir d'agir des habitants sur leur quotidien mais aussi de faire évoluer le rapport aux institutions.



VOLET 1 - Au sein du conseil de territoire de la métropole

- Travailler en Conseil de territoire à l'émergence d'une politique de l'éducation à l'environnement et au développement durable, par l'adoption d'une délibération affirmant la volonté de la métropole de participer à l'effort mondial en matière d'éducation à l'environnement et au développement durable (Charte de l'environnement adossée à la Constitution).
- Mettre en œuvre un programme obligatoire de formation continue à destination des élus sur le changement climatique et les solutions et initiatives à mettre en œuvre pour engager les territoires vers la résilience (menant par exemple à la réalisation d'un projet visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur leurs territoires).
- Inscire dans les attributions d'un(e) vice-président(e) la compétence "Éducation à l'Environnement".
- Consacrer une ligne budgétaire et un volet d'action éducation à l'environnement et au développement durable dans toutes les politiques actuelles et futures conduites par la métropole.
- Définir une politique régionale de l'éducation à l'environnement et au développement durable avec l'ensemble des parties prenantes du territoire.

VOLET 2 - Au sein du système scolaire

- Prévoir dans le PCAEM un volet destiné aux élèves et étudiants du territoire (réseaux d'enseignement public et privé).
- Concevoir avec les acteurs de l'éducation les outils de travail à l'attention des élèves et étudiants de l'élémentaire jusqu'au supérieur qui seront partagés et portés par les enseignants (impacts du changement climatique sur le territoire et actions de résilience à mettre en œuvre).
- Mettre en place des actions régulières de sensibilisation à l'environnement et au changement climatique dans les écoles primaires, collèges et lycées (en généralisant le travail mené sur le territoire du Pays d'Aix au niveau du primaire).
- Créer un réseau d'éco-établissements : des mini-réseaux au niveau local qui intégreront un réseau global ayant pour but de permettre la capitalisation des connaissances par communication et l'échange de bonnes pratiques et des ressources.
- Créer un poste de représentant éco-environnemental au sein des instances décisionnaires et consultatives des établissements scolaires (ex : les conseils de vie collégienne et lycéenne).
- Recruter parmi les élèves un référent Projet développement durable dans chaque établissement scolaire et universitaire de la région, afin de favoriser l'émergence d'initiatives éco-responsables.
- Généraliser les enseignements de développement durable et d'écologie dans toutes les filières du supérieur et en particulier pour les écoles de commerce, d'ingénieurs et d'architectes.
- Créer un pôle changement climatique au sein de l'Université Aix-Marseille où pourront collaborer chercheurs, enseignants, élus, associations et citoyens.
- Créer des jardins et/ou potagers pédagogiques dans tous les établissements scolaires et universitaires : répondant à une double nécessité pédagogique (connaissance de la biodiversité et de son cycle) et environnementale (îlots de fraîcheur et de capture du CO₂).



VOLET 3 - L'éducation environnementale pour les citoyens, les entreprises et le secteur public

- Créer des délégations à l'environnement et à l'éco-citoyenneté au sein de tous les conseils citoyens des communes de la métropole.
- Prioriser la professionnalisation des animateurs d'éducation à l'environnement.
- Soutenir et développer les activités de l'association Graine PACA.
- Imaginer des projets écologiques co-conçus et mis en œuvre par des collectivités territoriales, des acteurs privés et des citoyens.
- Mener une campagne de sensibilisation sur le tri sélectif et les points de collecte (affichage public et partenariat avec les syndicats de copropriété).
- Développer les potagers urbains et la culture sur toiture.
- Mettre en place des modules réguliers de formation au compostage domestique et collectif.
- Créer des postes d'“ambassadeurs de l'énergie” ayant pour mission de sensibiliser et de conseiller les particuliers sur leur consommation d'énergie.
- Mobiliser les filières universitaires en sciences de l'éducation sur l'éducation environnementale.
- Créer des modules de formation “jardins d'avenir” à destination des particuliers (économie de la ressource en eau, sortie des pesticides, permaculture, etc.).
- Former à la sobriété numérique et à l'archivage économe (le stockage d'emails et de documents est fortement consommateur d'énergie).

Acteurs à associer

Éducation nationale, Graine Paca, Collectif français de l'Éducation à l'environnement vers un Développement Durable, Colinéo, Les petits Débrouillards, HEKO Permaculture, Réseau école et nature, conseils citoyens, Aix-Marseille Université, comités d'entreprises, associations de sensibilisation et de préservation de l'environnement.



10 GOUVERNANCE ET PARTICIPATION

CONSTAT

La mise en œuvre d'un plan tel que le PCAEM, parce que son périmètre d'action est global, requiert la participation et l'adhésion d'un très grand nombre d'acteurs. La problématique du climat et de la préservation de l'environnement et d'un mode de vie soutenable concernent chacun d'entre nous. Nos modèles politiques sont aujourd'hui affaiblis et ne répondent plus aux attentes de la société civile qui souhaite participer activement aux décisions publiques.

OBJECTIFS

Le changement climatique et ses conséquences menacent dès aujourd'hui le quotidien et les activités de l'ensemble des pans de la société, et n'est à ce titre pas un sujet comme les autres. Il est un sujet prioritaire et devra être positionné en tête de l'ordre du jour des agendas politiques. Sachant que 50 à 70% des solutions pour le climat se situent à l'échelle locale, c'est l'ensemble de la société civile qui devra participer aux processus de prise de décisions relatifs aux projets métropolitains, ceci dans le cadre d'une véritable démocratie locale.



VOLET 1 - Cadre politique du PCAEM

- Rendre le PCAEM opérant à chaque échelon territorial de la métropole.
- Décrire précisément dans le PCAEM les moyens humains et financiers alloués à sa mise en œuvre au sein des services de la métropole, des mairies et des conseils.
- Prévoir que le sujet PCAEM soit à l'ordre du jour de chaque conseil métropolitain et de chaque conseil municipal des communes de la métropole.
- Chaque délibération soumise au vote des élus à l'échelle de la métropole, des conseils de territoires, des mairies et arrondissements, doit préciser quel est l'impact climatique et environnemental du projet (en termes de biodiversité, de consommation d'énergie, de qualité de l'air...).
- Mettre en place un droit de veto écologique dans les instances décisionnaires de la métropole, des conseils et des communes.
- Créer une Haute Autorité Indépendante de la Transition Énergétique (Idée 1 du Manifeste de Negawatt).
- Mettre en place l'Observatoire du Plan Climat Air Énergie Métropolitain en partenariat avec AtmoSud, l'Agence locale de l'énergie (Alec) et le CESE régional.
- Intégrer les objectifs du PCAEM dans toute la commande publique d'AMPM, des conseils de territoires et des mairies.

VOLET 2 - Moyens humains et financiers

- Inscrire dans le PCAEM le détail des moyens (effectifs) alloués par la métropole, les mairies, les conseils de territoire, etc., en décrivant les domaines de compétences et les missions confiées.
- Inscrire dans le PCAEM le détail des moyens financiers dédiés aux actions.
- Identifier quels types de financements peuvent être obtenus auprès de l'UE, l'État, la Région.
- Réaliser une analyse financière des budgets de la métropole pour :
- Identifier les dépenses non conformes aux objectifs/actions du PCAEM et les réorienter.
- Étudier de quelle manière, d'ici 2 ans, 10 ans, 15 ans, les dépenses de la métropole peuvent évoluer pour renforcer la capacité de financement de l'action dans le domaine du climat.
- Mettre en place des indicateurs par secteur de façon à pouvoir mesurer l'efficacité des actions/mesures prises au fil du déploiement du PCAEM (suivi de la qualité de l'air, déploiement des ENR, productions relocalisées, nombre de bâtiments réhabilités par secteur, nombre d'emplois verts créés directs et indirects, etc.).
- Établir un calendrier de réalisation et de mise en place des actions/mesures du PCAEM. Un calendrier général sera établi, il sera décliné par secteur pour permettre un suivi plus efficace.
- Conditionner les financements de la métropole à des critères en faveur de l'air, du climat, de l'efficacité énergétique.
- Conditionner la participation au financement des manifestations (festivals, événements sportifs et culturels, salons, etc.) à des critères très stricts en matière écologique (transports, vaisselle, sanitaires, déchets, offre de restauration sans viande, etc.).
- Créer un fonds financé par les acteurs privés soucieux de contribuer aux objectifs du PCAEM.



VOLET 3 - Création d'un comité de suivi

- Ce comité issu de la société civile sera associé à l'ensemble des phases de réflexions, de propositions, de prises de décisions et de mises en œuvre des mesures relatives au PCAEM.
- Il sera composé de particuliers, d'associations, d'acteurs publics et privés, de chercheurs et de représentants du milieu éducatif.
- Il aura un droit de parole, de vote et de veto au même titre que l'ensemble des parties prenantes des assemblées décisionnaires.
- Ce comité de suivi sera doté de moyens humains, financiers et numériques.
- Le comité de suivi aura entre-autre la charge de suivre et vérifier l'atteinte des objectifs du PCAEM déclinés pour chaque secteur : les indicateurs seront revus périodiquement ; les blocages, les freins et les retards seront analysés ; des recommandations seront faites de façon à surmonter les difficultés ; il conviendra également d'identifier et de souligner les avancées d'une part et ce qui peut être accéléré d'autre part.

VOLET 4 - Mobilisation des citoyens

- Associer les citoyens à la conception et à la mise en œuvre d'initiatives vertueuses pour le climat.
- Prévoir un plan d'information ambitieux : campagne dédiée aux impacts du réchauffement climatique, engagements pris par la collectivité et actions requérant la participation des citoyens.
- Dédier un site internet à la réalisation du PCAEM.
- Bulletin d'information régulier sur la mise en œuvre du PCAEM.

Acteurs à associer

Mairies, Conseil de développement de la métropole, commissions locales d'information, conseils citoyens, associations locales, collectifs citoyens, collectif Alternatives Territoriales Aix Marseille.





SOURCES

- ¹ Rapport Grec Sud, *La Métropole Aix-Marseille Provence face au défi du changement climatique*, 2018
- ² La fabrique du projet - Synthèse des ateliers pour esquisser le projet d'Aix-Marseille-Provence (en ligne) : <http://lafabriqueduprojetamp.agam.org/PDF/La-Fabrique-acte1-synth%C3%A8se-FINAL-web.pdf>
- ³ Audrey Garric, "Une agriculture 100% biologique pourrait nourrir la planète en 2050", *Le Monde*, 14/11/17 : https://www.lemonde.fr/planete/article/2017/11/14/une-agriculture-100-biologique-pourrait-nourrir-la-planete-en-2050_5214822_3244.html
- ⁴ Laury-Anne Cholez, « La rénovation thermique, un formidable potentiel négligé par le gouvernement », *Reporterre*, 06/12/18 : <https://reporterre.net/La-renovation-thermique-un-formidable-potentiel-neglige-par-le-gouvernement>
- ⁵ Etude GPS Tom Tom : <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/a-paris-et-marseille-on-a-passe-6-jours-dans-les-bouchons-en-2015-22-03-2016-5649027.php>
- ⁶ Etude Santé Publique France, 2016
- ⁷ Chiffre Ministère de la Transition écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques-publiques-reduire-pollution-lair>
- ⁸ Agnès Sinaï, « L'Organisation maritime internationale tente d'enrayer les émissions de gaz à effet de serre des navires », *Actu Environnement*, 13/04/18
- ⁹ Ambition métropolitaine 2040 : <https://madeinmarseille.net/actualites-marseille/2018/07/Ambition-m%C3%A9ropolitaine-2040.pdf>
- ¹⁰ Observatoire local du Tourisme de la ville de Marseille
- ¹¹ "L'insoutenable pollution de l'air du transport maritime", FNE : https://www.fne.asso.fr/dossiers/linsoutenable-pollution-de-lair-du-transport-maritime-navire-bateaux-croisi%C3%A8res?fbclid=IwAR2YM0dwAojNKWW_yDf1twxH83MCne9sUf0ROUJFcZYAQswaikspidZvik
- ¹² Chiffre Insee
- ¹³ Transition énergétique et emplois au niveau local : une opportunité pour les territoires, Ademe : <https://presse.ademe.fr/2018/09/etudes-transition-energetique-et-emplois-au-niveau-local-une-opportunite-pour-les-territoires.html>
- ¹⁴ L'initiative prometteuse de la région Occitanie : https://www.laregion.fr/IMG/pdf/scenariorepos_brochure2017.pdf
- ¹⁵ AtmoSud, Métropole/Agam
- ¹⁶ Diagnostic air climat énergie du PCAEM de la métropole Aix Marseille Provence - Air PACA, 2018
- ¹⁷ ORECA-PACA, chiffres pour 2016 : <http://oreca.maregionsud.fr/production-denergie-regionale.html#.XDNj6lxKjIV>
- ¹⁸ AtmoSud, Métropole/Agam
- ¹⁹ Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2016
- ²⁰ "Électricité : un essor massif des énergies renouvelables, l'option la plus compétitive pour la France selon l'Ademe", Agence France Presse, 10/12/18 : https://www.connaissancedesenergies.org/afp/un-essor-massif-des-energies-renouvelables-loption-la-plus-competitive-pour-la-france-etude-181210-0?utm_source=newsletter&utm_medium=fil-info-energies&utm_campaign=newsletter/le-fil-info-energies-10-dec-2018
- ²¹ Manifeste Negawatt – Les 10 mesures : <https://negawatt.org/Les-10-mesures-du-Manifeste-negaWatt-174>
- ²² Gary Dagorn, "Le 100% d'électricité renouvelable, un objectif ambitieux mais réalisable", *Le Monde*, 12/12/18 : https://www.lemonde.fr/climat/article/2018/12/12/le-100-d-electricite-renouvelable-un-objectif-ambitieux-mais-realizable_5396242_1652612.html?utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1544606650
- ²³ Documentation relative à la gestion et à la protection forestière : <http://www.sosforet.org/nos-16-propositions/>
<https://sosforetdusud.files.wordpress.com/2018/09/la-biomascarde-continue-1.pdf>
<http://alternativesforestieres.org/Manifeste-pour-la-foret>
<https://marche-pour-la-foret.webnode.fr/files/200002879-3f02e3fbb/Manifeste%20de%20Tron%C3%A7ais-0.pdf>
<http://alternativesforestieres.org/IMG/pdf/marche.pdf>
Menaces sur la forêt française, un documentaire de Benoît Grimon, 2015 : <https://www.benoitgrimon.com/video-3/#more-67>
Le Temps des forêts, de François Xavier Drouet, 2018
- ²⁴ Chiffre Ministère de l'Agriculture et de l'alimentation
- ²⁵ Préserver les forêts pour relever le défi climatique, Greenpeace, 03/12/17 : <https://www.greenpeace.fr/preserver-les-forets-pour-relever-le-defi-climatique/>
- ²⁶ Observatoire régional des déchets Provence Alpes Côte d'Azur

²⁷ Métropole Aix-Marseille Provence, « Trions nos déchets », les chiffres clés : <http://trionsnosdechets-mpm.fr/les-chiffres-cles?fbclid=IwAR3awJ-5x44yQBIs5gIp-jwZK3VwJEjfrReBjPT3exGwFdx2fcTpwwsu8H6w>

²⁸ Étude France Stratégie, Ministère de la Transition écologique et solidaire : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/leconomie-circulaire>

²⁹ Voir le travail d'Ecoscience

³⁰ Guide de l'ADEME pour leur mise en œuvre : https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/reduire-gaspillage-alimentaire-en-restauration-collective_010256.pdf

³¹ Directive européenne votée en décembre 2018 : <https://www.zerowasteFrance.org/loi-finances-2019-fiscalite-decharges-incinerateurs-tgap-dechets/>

³² Marseille Provence - Diagnostic territorial et environnemental du PLUI : <http://www.marseille-provence.fr/index.php/documents/plui-1/panneaux-diagnostic/territoire/4333-territoire-5/file>

³³ Avis du Conseil économique, social et environnemental



AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

Auteurs :

Alain Bourrelly (Ecopolénergie, Attac), Joseph Cavallo (Collectif Climat Pays d'Aix), Dominique Claraz (Alternatiba Marseille, Pacte Finance Climat), Jean-Luc Debard (Ecopolénergie, CEPG, Collectif Climat Pays d'Aix), Charlene Fleury (Alternatiba Marseille), Julie Gautier (Alternatiba Marseille), Joël Martine (Attac), Estelle Moulard-Delhaye (Alternatiba Marseille), Nicolas Nace (Alternatiba Marseille), Fabien Sanial (Alternatiba Marseille), Véronique Sinou (Les Amis de la Terre).

Avec les contributions de :

Anne-Marie Alary (Collectif Climat Pays d'Aix), Nicolas Bernard (Alternatiba Marseille), Didier Bonfort, Prune Catoire, Stéphane Coppey (FNE 13), Mathilde Crampon, Angie Diop (Alternatiba Marseille), Clément Garnier (ALIMENT : Association Libre du Manger Équitable, Naturel et Territorial dans les Bouches-du-Rhône), Johan Laflotte (Alternatiba Marseille), Jeanne Lapujade (ALIMENT), Maëlig Le Cunff (ADEAR), Gildas Lemaître, Lorelei Limousin (Réseau Action Climat), Jean-Yves Petit (RAMDAM), Gilles Meuriot (Pays d'Aix en Transition), Damien Rabourdin (La Roue, Monnaie Locale Complémentaire et Citoyenne en Provence - Alpes du Sud), Jean Reynaud (Les Amis de la Terre), Zéro Waste Marseille.

« Alternatives Territoriales » est une campagne de :



Alternatives Territoriales

Aix-Marseille Provence

contact

alterterri@alternatibaoli.org

<https://alternatiba.eu/marseille/>

<https://www.facebook.com/AlternativesTerritorialesAMP/>

32 - BLANC Serge BLANC

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 08:40:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisances sonores des 2 roues

Contribution :

Les 2 roues font énormément de bruit dans Venelles ainsi que sur l'autoroute entre Les Logissons et la sortie vers la route des Alpes.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

33—BENOIT Grégory

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 08:23

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Au delà du scandale écologique actuel sur l'état de la Ville et de ses plages, dont la métropole est en partie responsable,

Voici mes propositions :

- . Nettoyage permanent des plages avec des agents car les plages de Marseille sont globalement sales.
- . La ville est également toujours très sale. Faire passer plus souvent les équipes de ramassage de déchets serait très utile !

- . Rajout de nombreux points de poubelle avec tri sur les plages et sur les bords de plage et partout dans la ville

- . Interdiction de fumer (pas de mégots), d'animaux de compagnie et des enceintes de musique sur les plages.

- . Grosse campagne de prévention sur jeter les déchets par terre = direct à la mer !

- . Limiter au maximum les allers venues des bateaux, limiter la vitesse dans tous les ports, contrôle anti pollution.

Le tout doit se faire avec des agents qui verbalisent vraiment les contrevenants pour faire respecter la mer Méditerranée et la beauté de la ville.

Sinon quasi aucune piste cyclable sécurisée dans Marseille, seule ville en France sans vrai réseau... !

Les plages du 06 ont une longueur d'avance sur les plages du 13.

Il ne tient qu'à vous de bien mieux les préserver, question de volonté politique !

Bien à vous

De manière constructive pour que la Métropole et la ville bougent dans le bon sens !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

34 –association « Martigues, préservons nos espaces naturels tous ensemble » et CIQ La Couronne Carro

Date de dépôt : Le 06/10/2021 à 17:30

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet : Prolongation de la RD9E Lavera/La Couronne

Contribution :

Je réside à La Couronne-Carro. Commune de Martigues.

Suite au déclenchement récent de travaux inscrits dans le PLU, engendrant l'abattage des pins centenaires de la rue de la gare à Martigues-la Couronne et la dégradation de la chesnaie classée et ce malgré le traumatisme récent engendré par les incendies dans le secteur, une mobilisation des habitants s'est mise en place.

Je m'interroge sur le bien-fondé des autres projets dessinés dans le PLU, et de leur maintien sous le spectre des urgences climatiques du XXIème siècle et la préservation des espaces naturels.

J'aimerais notamment évoquer l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pont-route, 2 bassins de rétention) budget 50 Millions d'euros. Ci joint la fiche descriptive du projet émanant du conseil départemental.

Ce projet découle d'une projection du développement industriel qui ne semble pas avoir été réexaminé au regard de l'évolution réelle de la zone (expansion industrielle du site de Lavera ne semblant plus d'actualité, besoin d'évacuation d'urgence à ce jour déjà couvert car non cité dans le PPRT à l'étude)

Ce projet consiste en un doublement de voies qui sont déjà largement dimensionnées et très bien entretenues.

Ce projet ne prend nullement en compte la protection des espaces naturels vierges, or la loi d'orientation du 24 décembre 2019 demande la création de zones à faibles émissions. Aujourd'hui le projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets, adopté en première lecture, fixe un objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols sur les dix prochaines années. Ce projet engendre l'artificialisation de 75 000 m2 de terrains aujourd'hui classés en zone naturelle.

Au vu de la situation actuelle en France et dans le monde, tant financière (dette Covid) que sociale (état des hôpitaux) ou écologique (état d'urgence climatique), il me paraît essentiel de reconsidérer les priorités dessinées dans le PLU qui pourraient être reprises dans le PDU à la lumière de ces éléments.

En conclusion, est-il possible d'inclure les objectifs de la loi d'orientation du 24 décembre 2019 et du projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets dans les projets du PDU.

Aujourd'hui pour faire face à ce projet, nous, collectif d'habitants constituons deux associations:

- Martigues, préservons nos espaces naturels tous ensemble
- Le CIQ La Couronne Carro.

35—Emilie BOURGEOIS

littoraldelaveraalacouronne@gmail.com

Date de dépôt : Le 07/10/2021 à 10:19

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Dans le document de synthèse PCAEM,

Nous notons la volonté de désimperméabiliser les sols lorsque cela est possible, et d'amener l'arbre en ville

> Axe 2 : Favorisons un aménagement résilient face aux changements climatiques

- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie métropolitaine de désimperméabilisation et de préservation des sols naturels - Faire de l'eau pluviale un atout d'adaptation au changement climatique, - Mieux maîtriser les phénomènes de ruissellement et de risque d'inondations, - Rafraîchir la ville, - Réduire les pollutions des milieux aquatiques. Portage : AMP Direction de l'Assainissement et du Pluvial, Service GEMAPI, Direction stratégie et cohérence territoriale Coût : 10 000 €

Nous notons la volonté de développer le feroutage

> Axe 3 : Offrons de vraies alternatives pour une mobilité durable

- Étudier la possibilité d'utiliser les infrastructures ferroviaires pour un usage mixte - transport de fret et transport de voyageurs

Nous notons la volonté de préserver les espaces naturels

>Axe 11 : Préservons la biodiversité, les ressources naturelles et les milieux aquatiques et terrestres

- Développer les solutions fondées sur la nature - Préserver les écosystèmes fonctionnels et en bon état écologique ; - Améliorer la gestion d'écosystèmes pour une utilisation durable par les activités humaines ; - Restaurer les écosystèmes dégradés ou favoriser la création d'éco-systèmes (ex : création

d'îlots de fraîcheur). Portage : AMP DGA Agriculture, Forêts, Paysages et Espaces naturels – Direction de la Mer, du Littoral, des Milieux aquatiques, des Ports et de l'Énergie Coût : Non défini
Nous notons la volonté de préparer les acteurs métropolitains aux risques naturels liés au changement climatique

>Axe 12 : Mobilisons les acteurs autour des enjeux climat-air-énergie sur le territoire

- Préparer les acteurs métropolitains aux risques naturels liés au changement climatique - Former le personnel des services métropolitains ; - Sensibiliser puis former les élus ; - Introduire l'adaptation dans les pratiques professionnelles. Portage : AMP- Direction Stratégie environnementale Coût : 400 000

Au vu de ces différents axes nous souhaitons mettre en lumière un projet départemental allant à l'encontre du plan climat : l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (budget 50 Millions d'euros. Ci joint la fiche descriptive du projet) et vous demander votre soutien pour l'annuler :

- Axe 2 : Pour des raisons de cohérence, la volonté de désimperméabiliser les sols devrait être couplée avec une volonté d'empêcher de nouvelles imperméabilisations.

- o Le projet représente 5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pontroute, 2 bassins de rétention

- Axe 3 : Pour des raisons de cohérence, que la volonté d'utiliser des voies ferroviaires soit soutenue par l'annulation de la construction d'une route parallèle à la voie ferrée

- o Le projet longera une voie ferrée existante et récemment rénovée

- Axe 11 : d'avoir un véritable engagement sur la protection des espaces naturels sauvages de notre territoire

- o Le projet est situé dans le seul espace qui a été préservé des feux ces dernières années, des espèces rares sont présentes (notamment l'aigle de Bonelli)

- qu'au titre de l' Axe 12 : Mobilisons les acteurs autour des enjeux climat-air-énergie sur le territoire, une commission soit créée pour examiner ou réexaminer tout projet et tout investissement afin de s'assurer qu'une lecture du projet sous le regard de son impact climatique soit effectué. A ce jour, trop de projets portent encore les dynamiques d'un autre temps. Il faut absolument que tout nouvel investissement soit examiné sous le prisme du réchauffement climatique.

Pièce(s) jointes(s) : projet LAVERA et lettre enquête publique PDU

36– Mireille TAVERNIER

194 chemin de Morgiou

13009 MARSEILLE

Date de dépôt : Le 7 octobre 2021

Lieu de dépôt : par courrier

Objet :

Contribution :

- ENQUETE PUBLIQUE : PLAN C.A.E. AMP

Je suis favorable à TOUT ce qui peut servir à protéger la Nature : air, eaux, sols, faune, flore, grands espaces naturels, car la vie normale de l'être humain en dépend.

- Des TRANSPORTS PUBLICS décarbonés, fréquents et rapides, confortables, propres et sûrs, sont indispensables dès maintenant. C'EST PRIORITAIRE.
- Protéger les rares « POUMONS VERTS » dont les Marseillais.e.s disposent ; pour les 8 et 9èmes arrondissements, il faut préserver le Parc de la Mathilde (Cabot-Redon) et les pinèdes du Roy d'Espagne, entre autres. Bravo pour le Parc de la Jarre : exemple à suivre et à promouvoir partout.
- RENOVER les logements, mais il faut que les démarches soient simples et claires pour les propriétaires : il est très compliqué de se renseigner sur les aides promises.
- Réhabiliter les centres-villes (logements, écoles, etc...) plutôt que de construire en dehors des villes (mitage des espaces verts existants ; règne du TOUT-VOITURE : trajets longs, fréquents ; épuisants et coûteux, en plus d'être polluants).
- Développer une « CEINTURE VERTE » de parcs et jardins en périphérie proche (cf Parcs Bortoli, la Jarre, Pastré, la Mathilde) et à proximité des habitations. Car le Parc des Calanques est surfréquenté ; de plus, il est difficile d'accès pour les enfants très jeunes, les PMR, les seniors,

etc... En plus, il nécessite un équipement spécifique de randonneur. Enfin, on ne peut pas vraiment y aller pour une « petite » heure... Et si l'on habite vers la Capelette, la Pomme, Menpenti, Pont de Vivaux, la Timone, le seul endroit un peu à l'abri des voitures/scooters/fourgonnettes de livraison, eh bien c'est le CIMETIERE !!! Car le Parc du XXVIème Centenaire n'est pas très proche.

- VEGETALISER INTELLIGEMMENT tous les endroits qui peuvent l'être avec des plantes peu gourmandes en eau, nécessitant peu de travaux (tonte, taille, ratissage des feuilles, etc...) et peu combustibles. En effet, les végétaux produisent de l'oxygène, réduisent les effets de canicules et isolent du bruit. Ils semblent aussi apaiser les humains, ce dont Marseille a bien besoin...
- Je ne crois pas que les fermes urbaines soient une bonne idée. Le chant du coq Maurice va réveiller à des heures indues les jeunes cadres dynamiques, connectés et branchés mais stressés et épuisés ; les travaux agricoles génèrent bruit et poussières, etc... ; les parcelles sont petites, le terrain est cher ; ces propriétés sont privées et donc inaccessibles aux promeneurs ; et surtout, le choix de fruits et légumes est plus restreint que sur un MARCHÉ de producteurs locaux (et si possible bio). De surcroît, prix de l'eau et montant des taxes aussi rendront ces produits plus chers.
- Je préfère la solution de fermes PERI-URBAINES, constituant une « CEINTURE VERTE » extérieure (OUTER BELT) située au-delà de « l'inner belt » de parcs et jardins.

37 - CORONA Thomas-Club de la croisière Marseille

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 15:06

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Le projet de PCAE identifie expressément, dans son axe 5, les activités portuaires et aéroportuaires comme un levier important pour la stratégie environnementale métropolitaine. Celles-ci concentrent de multiples enjeux, sur l'ensemble des sujets qui sont au cœur du PCAE : gaz à effet de serre (GES), consommation d'énergie, développement des énergies renouvelables, amélioration de la qualité de l'air, exposition au bruit, stockage du CO2, adaptation au changement climatique, etc.

Parmi ces activités, la croisière constitue une filière majeure de l'industrie touristique et maritime locale. Conscient de son impact environnemental et des problématiques qu'il soulève en termes de santé publique et de qualité de vie, le secteur est déjà passé à l'action pour réduire ses émissions de GES et de polluants atmosphériques. Pour ce faire, les compagnies ont investi dans différentes innovations technologiques : scrubbers, propulsion au Gaz Naturel Liquéfié (GNL), pots catalytiques, etc. Les acteurs de notre territoire ont aussi leur rôle à jouer, en créant toutes les conditions nécessaires pour inciter les opérateurs à réduire leur empreinte environnementale.

Dans cette logique, le Club de la Croisière Marseille Provence a pour mission principale d'encourager et de coordonner tous les acteurs du marché dans la phase de transition éco-énergétique déjà entamée, comme rappelé dans le projet de PCAE métropolitain (p. 33). Je souhaite ainsi saisir l'occasion de cette enquête publique pour rappeler les actions mises en place par notre association et ses partenaires et les perspectives pour ces prochaines années, dans l'optique de contribuer au diagnostic de l'impact environnemental des activités du territoire et nourrir la feuille de route qui vise à le réduire. Je tiens également à rappeler que notre association avait formulé des observations pour l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains (PDU) métropolitain (cf. annexe n°1), dont certaines s'articulent directement avec la présente contribution.

Pièce(s) jointes(s) : Contribution du Club de la Croisière Marseille Provence dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de PDU métropolitain et la Charte Bleue

38 – PIMENTEL Cyril- Vélo en ville

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 15:48

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Notre association, le Collectif Vélos en Ville a, depuis 15 ans, pour mission de développer les alternatives à la voiture particulière et principalement les modes actifs dont le vélo en favorisant son utilisation quotidienne comme mode de transport. C'est à travers ce prisme que nous analysons donc une fois de plus, ce nouveau Plan Climat Air Énergie Métropolitain comme nous avons déjà pu le faire par le passé. De nombreuses études nous renseignent sur les différents objectifs opérationnels à poursuivre pour favoriser l'utilisation des modes actifs et du vélo en particulier. Ces objectifs principaux se traduisent à leur tour par deux indicateurs principaux : la part modale de la voiture et la part modale pour le vélo.

Pièce(s) jointes(s) : contribution au PCAEM

39 – PAQUET Lionel

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 16:17

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet : Prolongation de la RD9E LAVERA/La Couronne

Contribution :

Je réside à Carro, commune de Martigues.

Suite au déclenchement récent de travaux inscrits dans le PLU, engendrant l'abattage des pins centenaires de la rue de la gare à Martigues-la Couronne et la dégradation de la chesnaie classée et ce malgré le traumatisme récent engendré par les incendies dans le secteur, une mobilisation des habitants s'est mise en place.

Je m'interroge sur le bien-fondé des autres projets dessinés dans le PLU, et de leur maintien sous le spectre des urgences climatiques du XXIème siècle et la préservation des espaces naturels.

J'aimerais notamment évoquer l'aménagement de la RD9E et sa prolongation vers Lavera (5,4 km de voirie, chaussée de 7 m, plateforme de 13 m, reprise de plusieurs échangeurs, 2 viaducs, 1 pont-route, 2 bassins de rétention) budget 50 Millions d'euros. Ci joint la fiche descriptive du projet émanant du conseil départemental.

Ce projet découle d'une projection du développement industriel qui ne semble pas avoir été réexaminé au regard de l'évolution réelle de la zone (expansion industrielle du site de Lavera ne semblant plus d'actualité, besoin d'évacuation d'urgence à ce jour déjà couvert car non cité dans le PPRT à l'étude)

Ce projet consiste en un doublement de voies qui sont déjà largement dimensionnées et très bien entretenues.

Ce projet ne prend nullement en compte la protection des espaces naturels vierges, or la loi d'orientation du 24 décembre 2019 demande la création de zones à faibles émissions. Aujourd'hui le projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets, adopté en première lecture, fixe un objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols sur les dix prochaines années. Ce projet engendre l'artificialisation de 75 000 m2 de terrains aujourd'hui classés en zone naturelle.

Au vu de la situation actuelle en France et dans le monde, tant financière (dette Covid) que sociale (état des hôpitaux) ou écologique (état d'urgence climatique), il me paraît essentiel de reconsidérer les priorités dessinées dans le PLU qui pourraient être reprises dans le PDU à la lumière de ces éléments.

En conclusion, est-il possible d'inclure les objectifs de la loi d'orientation du 24 décembre 2019 et du projet de loi du 4 mai 2021 de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience face à ces effets dans les projets du PDU.

40 - HEBRAUD Alexia-GERES

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 17:15

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Axe 6 : Maîtrisons les impacts air, énergie, bruit sur les équipements et le bâti

De par notre expérience dans l'animation de dispositifs en direction des habitants pour réduire les consommations d'énergie dans le logement et augmenter le confort (Animation de deux Espaces Info Energie et actions de lutte contre la précarité énergétique des ménages), nous pensons qu'il est indispensable de compléter toutes les mesures concernant l'efficacité énergétique des bâtiments par un accompagnement des usagers dans le changement de leurs pratiques (les usagers peuvent être des habitants ou des professionnels et agents publics - cf Axe 1), ainsi que la prise en compte de leur besoin en phase de conception des bâtiments et équipements. En effet, au-delà de la nécessité d'adopter des « éco-gestes » permettant de réduire les consommations d'énergie, les nouvelles constructions et les rénovations du bâti comportent de nouveaux dispositifs énergétiques passifs (« bioclimatiques ») ou non, qui nécessitent de faire évoluer leur utilisation et qui doivent être conçus avec les usagers. Pour le Geres, cet accompagnement à la maîtrise d'usage, qui peut d'ailleurs concerner tous les flux dans un bâtiment, conditionne la réussite des actions sur le sujet. Elle est d'ailleurs progressivement intégrée dans les labels de qualité environnementale (cf.Bdm)

Axe 9 : Accompagnons une agriculture et des pratiques alimentaires plus durables

La transition écologique en agriculture passera par l'utilisation d'équipements de production agricole durables, sobres en énergie et en matières premières, et bien entendu des changements de pratique. Pour information, le Geres développe et diffuse avec l'IRAEE (Inter-Réseau régional Agriculture Energie Environnement et climat), des solutions low tech (les serres bioclimatiques), un outil d'auto-diagnostic Energie et Gaz à effet de serre pour identifier les points d'amélioration sur une exploitation agricole, des solutions alternatives au brûlage de résidus agricoles dans les champs pour éviter la pollution atmosphérique, etc... Les conseillers agricoles impliqués dans l'IRAEE sont des personnes ressources pour la transition agricole auprès des exploitants, et le réseau déploie des formations et des actions de terrain pour tester des solutions.

Axe 4 : Accompagnons la transition des moteurs économiques

Concernant le point « Accompagnement de la cité des énergies sur la biomasse », nous espérons que la valorisation des biomasses résiduelles en énergie sera traitée car il nous semble urgent aujourd'hui de développer des filières telles que la méthanisation et faire des tests d'utilisation de résidus ligneux (agricoles et déchets verts) comme combustibles. En effet, des quantités très importantes de déchets organiques issues des ménages vont devoir être traitées à partir de janvier 2024. Par ailleurs, il est essentiel de contribuer à la production d'énergie renouvelable locale pour atteindre les objectifs du territoire. Ces solutions doivent être adoptées en priorité et en complément des actions de retour au sol des biomasses résiduelles (par compostage, utilisation de broyat de déchets verts...), afin de respecter la hiérarchie de valorisation des déchets organiques et de limiter la concurrence des filières sur le territoire.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

41 - MIGNOT Severine-Port de Bouc

Date de dépôt : Le 08/10/2021 à 18:00

Lieu de dépôt : Sur l'adresse mail planclimat

Objet :

Contribution :

Pièce(s) jointes(s) : Un courrier de la commune destiné à Martine VASSAL

ANNEXE 2 : ANALYSE CONTRIBUTIONS ALTERNATIVES TERRITORIALES

Analyse générale :

- La plupart des thèmes du plan d'actions proposé par Alternatives territoriales se retrouvent dans la programmation du PCAEM à l'exception des sujets suivants :

- Tourisme responsable
- Monnaie locale
- La formation et la création d'emplois

ces sujets étant trop éloignés du champ d'intervention d'un plan climat ;

L'échelle/le niveau d'intervention des actions entre les deux programmes est différent. Les actions proposées par Alternatives territoriales sont plus précises/opérationnelles que celles du PCAEM qui proposent des actions plus stratégiques. Toutefois elles répondent aux mêmes enjeux.

L'analyse de la Métropole a été mise à jour à la veille de l'adoption du PCAEM (Novembre 2021).

Agriculture et alimentation

Volet 1 soutenir le secteur agricole et les pratiques durables

Proposition d'Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
	Projet Alimentaire territorial : la Métropole, en co-pilotage avec le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays d'Arles, ont adopté la stratégie et la feuille de route 2021-2024 le 15 04 2021. Le PAT est labellisé au niveau 2 par le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. Une plateforme numérique répertorie toutes les réalisations. https://pat-ampmetropole-paysdarles.jenparle.net/
	Enjeu cohérent avec la stratégie du PCAEM
Réaliser une étude évaluant les potentiels agricoles non exploités (création d'un observatoire du foncier agricole métropolitain) en vue d'augmenter la capacité agricole métropolitaine.	Action en cours par le service agriculture (action redynamisation des friches) Cf Action 61 PCAEM Repenser l'occupation du sol et le choix des cultures
Mobiliser la procédure des terres incultes et sous-exploitées à l'échelle communale sur le territoire métropolitain, comme argument et si nécessaire comme procédure légale, pour favoriser la remise à destination de l'agriculture de ce potentiel latent, en particulier dans le cadre des projets de ZAP (Zone Agricole Protégées).	Action 61 PCAEM Action en cours par le service agriculture (avec redéploiement en culture)
Réaliser une étude sur les besoins prioritaires et futurs en termes de filières productives.	Action en cours dans le cadre du Programme Alimentaire Territorial (PAT)
Soutenir et revitaliser les filières de commercialisation de produits régionaux tels que les oléagineux (amandes, olives, etc.), les plantes aromatiques (thym, tilleul, etc.) et les fruits à noyaux (pêches, abricots, etc.).	Enjeu identifié dans le PAT
Promouvoir une agriculture agroécologique et biologique (aides à la conversion complémentaires aux aides nationales, création d'un label régional), en visant au moins 50% de la surface agricole totale.	Action 62 PCAEM Développer et diversifier les agricultures respectueuses de l'environnement / pratiques agroécologiques
Élaborer des stratégies économiques et sociales permettant de rediriger la production agricole aujourd'hui dédiée à l'exportation vers le marché départemental et métropolitain.	Cœur du PAT
Accompagner la formation des agriculteurs en conversion vers l'agriculture biologique et financer la formation des candidats à l'installation en bio.	Action en cours par service agriculture (Espace test) + action financée par le Département 13 et l'Europe
Promouvoir l'installation d'agriculteurs à vocation métropolitaine : par la mise en œuvre d'une politique d'acquisition, de préemption et de mise à disposition de terres à bas prix à coupler avec une charte d'activité qui devra être respectée pour accéder à ce dispositif (dédier la production locale à la consommation métropolitaine, agriculture biologique, efficacité énergétique, diversification des productions en tenant compte des besoins nutritifs et des variétés adaptées au climat régional). par l'incitation et le soutien au test d'activité sous toutes ses formes (lieux test fixes mais aussi éphémères), ainsi qu'à l'accompagnement qui y est associé, afin de diversifier l'offre d'installation et de ce fait l'attractivité du territoire métropolitain.	Action en cours par service agriculture + Sous action de l'action 61 PCAEM
Soutenir et développer les projets d'agriculture urbaine.	Action 66 PCAEM Accompagner à la qualité environnementale des projets d'agriculture urbaine
Reconnaître les services écosystémiques rendus par les projets agricoles agroécologiques (maintien de la biodiversité, préservation des paysages, valorisation des bio déchets, amélioration de la qualité des sols, etc.) et soutenir ces derniers, notamment financièrement, dans leur mise en place et leur développement.	Action 75 PCAEM Développer les solutions fondées sur la nature
Soutenir financièrement les associations promouvant des pratiques durables telles que l'entretien et la valorisation des oliviers, l'installation de ruches en zone urbaine, la mise en conserve des fruits et légumes locaux, etc.	Action en cours par service agriculture (financement des CETA notamment)
Élaborer des stratégies renforçant les complémentarités entre agriculture rurale, périurbaine et urbaine	

Volet 2 : Offrir à la population métropolitaine une alimentation locale, de qualité respectueuse de l'environnement

Proposition d'Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Introduire l'alimentation comme une dimension transversale dans les documents de planification sectoriels et territoriaux de la Métropole.	Ambition du PAT

Soutenir et aider au financement des AMAP (associations pour le maintien d'une agriculture paysanne) : mise à disposition d'au moins un local de distribution par commune et par arrondissement.	Action en cours par les Conseils de territoire
Soutenir la création de magasins de producteurs et de plateformes locales d'approvisionnement qui rémunèrent justement les agriculteurs.	Action en cours par la Direction agriculture de la Métropole
Soutenir le développement de marchés de producteurs.	Action en cours par Direction agriculture de la Métropole : Halle des producteurs Terres de Provence – Marseille La Barasse, Plan de Campagne,
Mesurer les impacts économiques, sociaux et environnementaux de ces modèles de distribution alternatifs en comparaison avec le modèle dominant basé sur des filières longues.	Contenu dans les bilans des opérations
Approvisionner les cantines collectives (système scolaire, structures publiques, maisons de retraite, entreprises) en produits issus d'une agriculture locale et biologique (pour au moins 50% de l'assiette et du verre).	Action du PAT
Créer des jardins partagés en zones urbaines (au moins deux par commune et par arrondissement) et installer des bacs de plantation dans les lieux publics.	De compétence communale , favorisé par la Métropole (Nature en ville, Agriculture urbaine)
Inciter à la diminution de la consommation de viande (secteur fortement émetteur de gaz à effet de serre et grand consommateur de terres agricoles dédiées à l'alimentation du bétail) : mettre en place au moins 2 repas végétariens par semaine dans les cantines publiques et scolaires, proposer une restauration sans viande lors des événements publics. Pour les repas restants, inciter à la consommation de viande issue d'élevages extensifs, aux pratiques respectueuses de l'environnement et du bien-être animal.	Sous action de l'action 63 PCAEM Soutenir les initiatives de commercialisation et de consommation durable
Informier et sensibiliser la population sur l'intérêt de privilégier une alimentation bio et de proximité.	Sous action de l' action 63 PCAEM
Mettre en place une TVA réduite pour les produits locaux issus de l'agriculture biologique.	Cette action n'est pas de la compétence de la Métropole

Bâtiment

Volet 1 : Massifier la rénovation énergétique des bâtiments

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Agir contre la précarité énergétique auprès des entreprises, des propriétaires et des locataires.	Action 45 PCAEM Animer le service public de la rénovation énergétique de l'habitat ET l'ensemble des dispositifs de l'ANAH
Mener des actions auprès des bailleurs sociaux (ex : financements conditionnés).	Action 51 PCAEM Pérenniser et développer des réseaux de chaleur dans le parc social et actions du PLH
Planifier un calendrier de rénovation basé sur l'urgence (priorité donnée aux bâtiments les plus énergivores).	Action 45 PCAEM et l'ensemble des dispositifs de l'ANAH
Réaliser un diagnostic énergétique global pour adresser le bilan énergétique du bâtiment dans son ensemble (et éviter ainsi de "bricoler" de fausses solutions).	Action 45 PCAEM et l'ensemble des dispositifs de l'ANAH
Isoler en priorité toutes les toitures et changer toutes les fenêtres (passoires thermiques).	La Métropole incite les propriétaires à Action 45 PCAEM et l'ensemble des dispositifs de l'ANAH
Recueillir les besoins et les suggestions des occupants des logements, une des garanties d'efficacité étant l'assurance de leur bien-être.	Action 45 et l'ensemble des dispositifs de l'ANAH ET dispositifs SLAME
Établir un programme de rénovation des bâtiments publics incluant l'autonomie énergétique (établissements scolaires, administrations locales, services techniques, piscines, gymnases, équipements sportifs, bâtiments à vocation culturelle etc.).	Action 46 PCAEM Favoriser l'accès des communes à une ingénierie énergétique pour leurs batiments publics et 47 Accompagner les communes pour leurs travaux de rénovation énergétique
Augmenter le nombre d'économes de flux afin d'effectuer des diagnostics et des bilans par poste de consommation	Action 47 PCAEM
Déconstruire plutôt que démolir.	La décision appartient au maitre d'ouvrage
Réaliser une étude sur les différentes possibilités en matière de séparation des matériaux lors des phases de démolition/déconstruction des bâtiments et promouvoir les choix qui maximisent la réutilisation de ces composants/matériaux.	Prévu dans le plan départemental des déchets du BTP porté par le CD13
Soutenir les filières de réemploi afin de les rendre plus compétitives vis-à-vis des filières de matériaux neufs.	Action 58 PCAEM et Axe 4 du (PMPDMA) : Donner une seconde vie aux produits et objets, en promouvant les solutions de réparation/valorisation et en mailler le territoire pour atteindre une certaine proximité
Établir des partenariats avec les Compagnons du devoir.	Pourquoi ?
Sensibiliser et informer sur l'intérêt de la rénovation énergétique : créer un guichet unique au niveau métropolitain (Point info énergie, ANAH, ADIL...) avec des bureaux décentralisés sur tout le territoire de la métropole.	Action du PCAEM 45 et création de Allo, Renov Energie !
Inclure et augmenter la participation des associations écologiques dans la	Action 97 PCAEM Impliquer les acteurs métropolitains dans le

gouvernance de ces organismes.	suivi et l'évaluation du PCAEM
Mettre en place des pénalités à horizon 2025 pour la location de logements aux performances énergétiques les plus mauvaises (diagnostic de performance énergétique F ou G).	Disposition de la loi Climat Energie, Pas de la compétence de la Métropole
Interdire les chaudières au fioul dans tous les nouveaux logements et mettre en place un plan d'action (mesures fiscales, subventions) pour remplacer toutes les chaudières au fioul d'ici 5 ans au profit de systèmes de chauffage plus écologiques (pompe à chaleur de préférence eau-eau, chauffage collectifs au sol, chauffage solaire).	Dispositif en vigueur à partir de janvier 2022, et aides financières locales (CD13, ANAH, Pays d'Aix)

Volet 2 - Un bâti résilient pour aujourd'hui et demain

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Encadrer la construction de nouveaux bâtiments par la définition d'objectifs chiffrés.	Action 44 PCAEM charte de la construction et de la rénovation du bâti durable
Imposer une réglementation locale en matière d'isolation et de consommation d'énergie (isolation par l'extérieur, chauffage, eau chaude sanitaire) pour la construction de nouveaux bâtiments.	Action 44 PCAEM et dispositif d'incitation
Promouvoir la mise en œuvre de planchers chauffants/rafraîchissants pour les constructions neuves.	Il n'y a pas de solution unique
Promouvoir des expériences de bâtiments passifs ou à bilan énergétique positif.	Action 44 PCAEM et dispositif d'incitation notamment par la Région Sud
Intégrer à chaque nouveau projet de construction un volet autonomisation et production d'énergies renouvelables (photovoltaïque notamment).	Action 55 PCAEM Créer un dispositif d'appui financier et technique aux projets d'énergie renouvelable du territoire Développer le photovoltaïque en toiture pour diminuer le reste à charge des programmes de rénovation
Promouvoir des techniques adaptées au climat et aux ressources régionales (ensoleillement, sécheresse, vent, etc.).	Action 44 PCAEM
Favoriser l'intégration des énergies renouvelables dans les bâtiments (photovoltaïque, chauffe-eau solaire).	Action en cours (aides financières pays d'aix et CD13) et actions 55 PCAEM + Action 44
Promouvoir les réseaux de chaleur (sources d'énergie centralisées) et imposer le raccordement des nouveaux bâtiments.	Actions 55 PCAEM + 6 réseaux de chaleur existants sur AMP
Promouvoir chaque fois que c'est possible la géothermie sur nappe ou la thalassothermie et imposer le raccordement des nouveaux bâtiments.	Actions 55 PCAEM + réseaux thalassothermie à Marseille
Promouvoir la végétalisation des bâtiments pour l'isolation thermique.	Action 44 PCAEM
Promouvoir les nouvelles filières vertes (matériaux bio-sourcés) pour la construction des bâtiments (bois, paille, isolants végétaux, etc.).	Action 44 PCAEM
Aider au financement des travaux par des prêts à long terme pour que les surcoûts soient amortis par les économies de consommation d'énergie.	Relations avec le secteur bancaire dans le cadre du Service public de la rénovation énergétique

Volet 3 - Former les professionnels du bâtiment et les citoyens

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Adapter les formations des professionnels du bâtiment aux constructions écologiques et bioclimatiques (éco-matériaux, matériaux recyclés) et rencontrer la CAPEB (Confédération de l'Artisanat et des Petites Entreprises du Bâtiment) et la FFB (Fédération Française du Bâtiment) afin d'établir un/des programmes par corps de métier.	Action 45 PCAEM dans son volet animation des professionnels, en relation permanente avec les fédérations, l'ADIL organise des formations
Désigner des fonds de financement pour la mise en œuvre des plans de formation établis par les organisations professionnelles du bâtiment (ces plans ont été établis il y a quelques années mais sont toujours en attente de la désignation de fonds de financement par les collectivités et l'État pour leur mise en œuvre).	A étudier
Engager la Région dans la définition du plan de formations pour les lycées professionnels.	Compétence de la Région
Recruter et former des spécialistes afin d'augmenter le contrôle des labels (Envirobat/BDM, RT2012/2020, Bâtiments à énergie positive).	Compétence de l'Etat
Renforcer les structures d'information et de conseil (ALEC Marseille Provence et MEHC Pays d'Aix) et en créer sur les territoires qui en sont dépourvus, en lien étroit avec les associations locales pour une plus grande proximité des citoyens.	Action 45 PCAEM, ALEC et MEHC couvrent l'ensemble du territoire

Mobilité

VOLET 1 - Développer l'intermodalité autour du ferroviaire

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Accélérer la réalisation des projets ferroviaires prévus dans le contrat de projets 2015/2020 et le développement des couloirs bus sur les corridors routiers et autoroutiers, menant aux villes (Marseille et Aix en particulier), pour rendre les transports collectifs routiers plus rapides que l'automobile.	poursuite de la création d'une voie en site propre sur l'A7 entre Aix et Marseille
Développer la mobilité ferrée de la métropole sur le modèle du RER parisien (fréquence, fiabilité, rapidité, nombre de lignes) :	Action 22 PCAEM Etudier la possibilité d'utiliser les infra ferroviaires pour un usage mixte – transport de fret et transport de voyageur
Le service proposé doit être vu sous la forme d'un unique réseau.	Action de l'Agenda Mobilité : Pass Provence
Les trains doivent être plus légers, plus agiles, plus rapides, plus fiables.	Compétence Région
Faire du train la colonne vertébrale des déplacements dans la métropole : RER Aix-Marseille, RER Salon-La Ciotat, RER Pertuis-Aix-Aubagne-Valdonne, tram-train de la Côte Bleue via la Belle-de- Mai.	Action 22 PCAEM ET les RER sont de compétence régionale
Relier les principales portes d'entrée de la métropole en RER. Aix-centre - Aix TGV - Marignane Aéroport - Marseille, et les zones d'activités : Les Milles, la Duranne, la ZI de Rousset. Pour cela, il est en partie possible de s'appuyer sur les lignes ferroviaires actuellement désaffectées.	Action 22 PCAEM
Atteindre une fréquence d'un RER toutes les 15 minutes sur les lignes Aix-Marseille et sur les lignes Aix TGV et Marignane Aéroport.	Compétence Région
Faire de chaque gare un point d'intermodalité, un lieu agréable et un centre d'information complet de la mobilité métropolitaine.	Action PDU de développement des pôles multimodaux (ex : Gardanne)
Favoriser la transversalité et la complémentarité des trains et des cars entre les pôles urbains de la métropole en évitant les ruptures de charge à Marseille.	Action de l'Agenda Mobilité : Pass Provence et harmonisation des horaires
Soigner l'accessibilité aux gares depuis le tissu urbain l'encerclant (entrée Nord/Sud ou Est/Ouest obligatoirement).	Action PDU de développement des pôles multimodaux autour des gares
Développer les parkings à proximité des gares SNCF.	Action PDU de développement des pôles multimodaux autour des gares
Développer, fiabiliser et sécuriser les parkings à proximité du Métro urbain de Marseille de façon à désengorger le centre-ville (ex. Parking-relais de La Rose).	Actions PCAEM / PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Développer et accélérer la réalisation des différents Transports Collectifs en Sites Propres (TCSP).	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Augmenter l'efficacité des bus urbains : voies en site propre pour les bus, priorité des bus aux feux tricolores, répression du stationnement gênant, etc.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Assurer un cadencement soutenu de l'offre de transports collectifs sur les corridors ferroviaires et routiers de la métropole permettant d'assurer une connexion avec l'ensemble des communes, des quartiers, des lotissements, des zones d'emploi et d'éducation.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE) + Action 22
Généraliser le ticket unique intermodal et simplifier l'offre tarifaire des transports collectifs.	Action de l'Agenda Mobilité : Pass Provence
Mettre en place un Pass mobilité avec des tarifs sociaux, sans discrimination géographique à l'image de la gamme tarifaire « ZOU ! ».	Action de l'Agenda Mobilité : Pass Provence
Mettre en place une offre de transport collectif à des horaires élargis adaptée à l'activité d'une métropole d'envergure.	Action du PDU
Prolonger et développer le réseau de tramways à Marseille pour desservir Les Catalans, la Castellane, St Antoine, le lycée Jean Perrin, l'hôpital Nord et la Rouvière, Mazargues, la Pointe Rouge, Marseille- Aubagne à partir de La Rose comme cela existait au début du 20ème siècle.	Action de l'Agenda Mobilité
Poursuivre le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) d'Aix vers le Val Saint André.	Mise en service le 2 septembre 2019 mais pas vers le Val Saint André
Privilégier systématiquement les transports en commun comme mode de déplacement principal dans tout nouveau projet d'envergure (ex : centre de recherche marine à l'Estaque).	
Améliorer l'offre de transports en commun à destination de la zone commerciale de Plan-de-Campagne depuis Aix-en-Provence et Marseille : fréquence, voies de sortie d'autoroute réservées aux transports en commun.	Action du PDU
Mettre en place une gratuité ou un remboursement des transports en commun pour les étudiants et personnels de l'Université Aix-Marseille (sites éloignés du centre-ville : Saint-Jérôme, Château- Gombert, Luminy, etc.).	Gratuité des transports à l'étude
Développer les navettes maritimes affiliées au réseau RTM et propulsées par une énergie propre.	Existent entre l'Estaque et le Vieux port

Faire la promotion du site lepilote.com et ne jamais relâcher son développement et sa maintenance pour une meilleure efficacité des correspondances.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Donner accès à une information multimodale en temps réel (via PACA mobilité) et à un guidage GPS pour les vélos (type Géo vélo).	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)

VOLET 2 - Réduire la place et l'impact de la voiture en ville

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Créer des journées sans voitures dans les centres-villes de la métropole (ex : les Dimanches de la Canebière) avec stands présentant les alternatives à la voiture en ville.	Quelques initiatives existent, compétence des villes
Engager une véritable rupture dans la politique du stationnement en libérant les trottoirs et les aménagements cyclables et en réprimant tout stationnement sauvage.	Actions du PDU : espaces publics
Limiter le stationnement en ville, le rendre payant et augmenter le contrôle.	Actions du PDU : espaces publics
Mettre en place des zones à trafic limité ou zones de rencontres pour privilégier d'autres modes.	Action 24 PCAEM Accompagner la création d'une ZFEM
Réduire la vitesse de circulation des voitures et motos en étendant les zones 30 sur l'ensemble des centres urbains et en réduisant à 70 ou 50 km/h la vitesse sur les axes accédant aux centres urbains (afin de sécuriser les piétons et cyclistes circulant à des vitesses plus réduites).	Actions du PDU : espaces publics
Mettre en place une zone à faible émissions où seront progressivement interdits les véhicules diesel puis essence, idéalement d'ici 2025 ou 2030 dans un périmètre suffisamment grand pour protéger la population de la pollution de l'air : l'essor simultané des alternatives de mobilité et des véhicules à faibles et très faibles émissions rendra cette mesure acceptable (des aides financières au changement de véhicules selon 2 critères principaux - absence d'alternatives et manque de revenus - pourraient être apportées par la métropole pour faciliter la transition).	Action 24 PCAEM
Créer une maison de la mobilité afin de conseiller et accompagner les automobilistes vers d'autres modes de transports.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Accompagner le changement de mobilité (ex : "Je plaque ma caisse" à Grenoble) en (ré)compensant l'abandon d'un ancien véhicule polluant par un avantage tarifaire pour l'accès aux services de transports en commun et de vélo.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Développer l'autopartage (sur le modèle de la coopérative Citiz Provence) comme substitut à l'achat, notamment pour les usages de proximité (également accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple).	Actions 19 PCAEM / PDU Renforcer les dispositifs en faveur du covoiturage
Adapter tous les parkings à proximité des accès autoroutiers pour le covoiturage : arrêts minutes, abris pour les passagers en attente, renforcement de la signalisation.	Actions PCAEM /PDU (Améliorer l'offre de transport collectif – REM PEM TE)
Mettre en place des feux tricolores intelligents ou un plan d'amélioration du réseau pour lutter contre le problème des bouchons dans la métropole, très émetteurs de GES.	Actions du PDU : espaces publics
Inciter les entreprises ayant le plus d'employés dans la région à encourager le covoiturage ou même la mise en place de bus d'entreprises réservés aux salariés.	Action du PCAEM 26 Innover pour une mobilité plus durable dans les zones d'activités

VOLET 3 - Favoriser les mobilités actives (vélo, marche à pied)

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Intégrer une ligne budgétaire de 30M€/an dédiée aux modes de déplacements actifs (piéton et cycliste) dans le budget de la Métropole.	
Étoffer les services en charge du développement du vélo sur la métropole.	
Déterminer un plan vélo métropolitain (en lien avec les associations réunies par RAMDAM) ambitieux, en tenant compte du schéma régional des véloroutes et voies et du schéma directeur départemental, permettant la réalisation d'un vaste réseau cyclable : mise en œuvre du schéma de développement des aménagements cyclables, raccordement des tronçons isolés, mise en place de lignes cyclables express, établissement d'un calendrier de programmation des travaux.	
Agir en faveur de la sécurisation des itinéraires cyclables dont ceux situés dans le cadre du partage de la voirie.	
Développer les réseaux de vélos en libre-accès (y compris dans les quartiers éloignés du centre-ville) et augmenter le nombre de bornes dans les lieux fréquentés.	
Aider à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) pour faciliter le report modal.	Action 18 PCAEM / PDU Plan en faveur de l'utilisation du vélo (voté le 20-06-19) 100 millions d'€

Développer la location annuelle de vélos (classiques et électriques) à prix modique.	
Installer des Maisons du Vélo à côté de chaque gare, et à défaut dans chaque quartier d'un rayon de quelques kilomètres, avec atelier de réparation.	
Développer le vélo-cargo : le transport d'enfants ou de charges plus ou moins lourdes est tout à fait possible avec des vélos adaptés et polyvalents.	
Mettre à disposition des places de stationnement vélo sécurisées dans toutes les gares et lieux de l'intermodalité de la métropole (ainsi que dans les zones de bureaux et de commerces) et dans les parkings voitures des villes pour les résidents ne disposant pas de garage.	
Autoriser et faciliter l'accès des vélos à bord des cars interurbains et des tramways	
Développer massivement les espaces piétonniers au cœur des villes.	
Rendre la Corniche de Marseille inaccessible aux voitures afin de transformer cet élément majeur du patrimoine en un axe alliant transport en commun (de préférence par tram) et transports actifs (voies cyclables et large promenade piétonne donnant accès à la mer pour les sites d'intérêt).	
Moderniser la voirie et les aménagements urbains pour permettre l'accessibilité des personnes à mobilité réduite	

VOLET 4 - Diminuer le transport routier de marchandises et le décarboner

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Mettre en œuvre un service public ferroviaire métropolitain de transport de marchandises et de logistique urbaine : plateformes ferroviaires (Miramas, Aix-Marchandises, Vitrolles, Arenc, etc.), navettes ferroviaires inter-plateformes, centres de distribution urbains embranchés fer, espaces logistiques urbains aux portes des quartiers, cargo-tram, camions électriques, vélo-cargos, etc.	Action 20 PCAEM Etudier la mise en œuvre d'un service métropolitain de fret ferroviaire
Initier une démarche auprès de l'État et des autres collectivités concernées (Région, Département 83 et 06, Métropole Niçoise) afin d'initier un programme pour désengorger l'axe routier Italie-Espagne de transport de marchandises : ferroutage sur voie ferrée Italie-Espagne.	?
Définir des objectifs quantifiés, en fonction du type d'application et des différentes typologies de trajets, pour chacune des différentes alternatives de remplacement du moteur à combustion par des solutions non polluantes (véhicules électriques, véhicules GNV et véhicules à Hydrogène/piles à combustible).	?
Décarboner les véhicules de services urbains et de collecte des ordures.	Action 59 PCAEM Optimiser les services de collecte des déchets + Action 17 Assurer la transition énergétique de la flotte des bus et cars métropolitains et développer les transports urbains et interurbains
Mettre en œuvre dès maintenant le développement de véhicules à propulsion non polluante (électrique GNV et hydrogène) par un soutien au remplacement des véhicules des flottes captives (services techniques des collectivités, voitures partagées, hôpitaux, casernes, La poste, collecte des déchets, flottes privées de livraison de colis, etc.).	Action 17 + dont aide à l'acquisition des VE par le CD13 et installation d'IRVE
Planifier et organiser le déploiement de stations de distribution des nouveaux carburants (électricité, GNV, hydrogène).	Action 17 PCAEM + dont aide à l'acquisition des VE par le CD13 et installation d'IRVE + Action 29 Développer une filière hydrogène sur le territoire métropolitain + Station d'avitaillement en cours + acquisition de véhicules
Favoriser le travail de proximité : télétravail, bureaux délocalisés, espaces de travail partagé(coworking) au niveau des gares et plates-formes d'intermodalité	Action 3 PCAEM Mettre en œuvre le télétravail + Action 4 PCAEM Elaborer et mettre en œuvre un plan de déplacement des agents métropolitains

Economie

VOLET 1 - INDUSTRIE : Agir sur les pratiques industrielles

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Relocaliser les industries de transformation.	Compétence privée
Favoriser l'économie circulaire industrielle : Par le partage et l'échange de ressources de réseaux énergétiques ou de fluides communs. Par le développement de synergies entre différents types d'activités industrielles (études d'opportunité et de faisabilité) afin de réduire les consommations énergétiques	Action 27 du PCAEM Accompagner l'industrie vers l'économie circulaire et la transition énergétique et adoption en octobre 21 de la feuille de route Economie circulaire, Action 31 du PCAEM Favoriser le développement de

(échanges d'énergie, de chaleur et/ou de froid, etc.) et les besoins en termes de circuit de distribution. Par l'échange et la réutilisation de déchets valorisés, de façon à réduire les besoins en matériaux de base.	produits biosourcés autre qu'alimentaire à travers une plateforme dédiée
Poursuivre les opérations d'électrification du Grand Port Maritime de Marseille.	Action 39 PCAEM Accompagner l'activité portuaire vers une transition énergétique
Dépolluer les anciennes friches industrielles et lutter contre l'insolvabilité organisée par les entreprises pour la remise en état des sites pollués.	Opérations d'aménagement hors PCAEM
Conditionner l'accès des cargos et ferries au GPMM à l'utilisation de filtres à particules en sortie de cheminées ou de gaz naturel liquide, et inscrire le GPMM dans la démarche Zone d'Émissions Contrôlées en Méditerranée.	Action 39 PCAEM
Mettre en place des mesures anti-pollution drastiques pour l'usine Arcelor-Mittal de Fos-sur-Mer.	De compétence Etat
Réduire les subventions publiques pour les industries et usines les plus polluantes ainsi que pour les entreprises qui investissent dans les énergies fossiles.	De compétence Etat
Mener ces actions en concertation avec l'Institut Éco-citoyen de Fos-sur-Mer et AtmoSud (qui devront être associés aux réunions décisionnaires concernant les projets industriels).	Action 91 Etudier les particules ultrafines - Expositions, réactivité, sources. Action 92 Biosurveiller les polluants de l'air en mélange : exposition des populations et effets sur le vivant. Action 93 Etudier le transfert des polluants atmosphériques au sein des organismes : pollution et imprégnation humaine. Action 88 Réduire les pollutions en santé-environnement à travers le projet « REPONSE »

VOLET 2 - TOURISME : Pour des pratiques touristiques Responsables

Non traité dans PCAEM

VOLET 3 – La monnaie locale, soutien à l'économie locale

Non traité dans PCAEM

VOLET 4 – Une transition écologique créatrice d'emplois

Non traité dans PCAEM

Énergie

VOLET 1 - Vers la sobriété et l'efficacité énergétique

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Mettre en œuvre un plan type Negawatt à l'échelle métropolitaine.	PCAEM / Ambition 1 neutralité carbone à l'horizon 2050
Intégrer à l'ensemble des services métropolitains et des instances décisionnaires un principe d'utilité sociale de la dépense énergétique.	?
Réaliser une étude identifiant les postes de dépense énergétique climato-incompatible (vitrines et bureaux allumés durant la nuit, éclairage public excessif...).	Action 49 PCAEM Consommer juste pour un éclairage durable ; Action 76 Construire une trame noire à l'échelle de la Métropole, l'éclairage public est majoritairement de compétence communale
Interdire et supprimer les écrans vidéo publicitaires.	Action 2 SPASER pour les équipements métropolitains,
Interdire aux commerçants de tenir les portes ouvertes alors que le local est chauffé et régulation de l'usage de climatiseurs en été et des chauffages d'extérieurs en terrasse l'hiver.	Action Commerce engagé + Action 45 CEP petit tertiaire
Initier des projets d'agri-énergie (couplage de production agricole et de panneaux solaires), avec pour objectif de se passer des énergies fossiles dans l'agriculture, de créer des revenus complémentaires pour les agriculteurs afin de contribuer à la pérennisation de leurs exploitations et d'accroître l'autonomie énergétique de ces exploitations.	Actions PCAEM 55
Viser la haute performance énergétique pour les collectivités territoriales et les infrastructures publiques.	Action 44 PCAEM
Prendre en compte l'ambition environnementale et énergétique dans tous les projets d'initiative métropolitaine.	Actions PCAEM Axe 1 Plaçons l'exemplarité au cœur de l'action publique aux différentes échelles

Augmenter le nombre d'économes de flux à destination des collectivités et des entreprises (chargés d'identifier les postes énergivores et de proposer des solutions de réduction de la consommation).	Action 47 PCAEM + 7 économes de flux déployés Action 38 PCAEM Développer un service de Conseil en Energie Partagé pour les entreprises
Mettre en place des éco-défis (établissements d'enseignement, entreprises, commerces, restaurants, structures culturelles) pour inciter les métropolitains à réduire leur consommation d'énergie.	Action 99 PCAEM Création du label « régénération, passons à l'action »
Réduire et/ou couper l'éclairage public entre minuit et 5h (intérêt double pour l'économie et la vie de la faune) et opter pour des systèmes économes (LED, alimentation solaire).	Action 76 du PCAEM + compétence communale
Alimenter des infrastructures (piscines, bureaux, administrations) par l'énergie produite des data centers, des laveries, fournils, etc.	En réflexion
Réduire les subventions au projet ITER au profit de subventions pour des projets d'énergies renouvelables (solaire, éolien, etc.).	?

VOLET 2 - Développement des productions locales d'énergies renouvelables

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Augmenter la part des énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique pour atteindre 100% d'ENR en 2050 (en cohérence avec l'orientation Ambition métropolitaine 2040 qui propose d'atteindre 60% en 2040).	Ambition 3 de la stratégie du PCAEM
Établir un plan de développement pluriannuel des énergies renouvelables sur le territoire de la Métropole de façon à réduire la dépendance énergétique du territoire en matière de production d'électricité tout en arrêtant de façon définitive les productions à base de combustible fossile.	Action 54 PCAEM Élaborer le schéma directeur des énergies – réseaux et production - SDE
Recenser les sites propices par filière (éolien sur terre et en mer, photovoltaïque classique et agricole), et mettre en œuvre une stratégie d'acquisition de foncier dédié aux ENR (en privilégiant les sites déjà anthropisés afin de préserver les terres agricoles, forestières et les friches).	Action 54 PCAEM
Mettre en place un cadastre solaire et éolien (pouvant être visualisé en trois dimensions, permettant d'évaluer le potentiel solaire des façades des bâtiments).	Action 54 du PCAEM
L'ensemble des services des collectivités publiques devront choisir un fournisseur d'électricité 100% renouvelable (type Enercoop, IleK, ou Énergie d'ici).	La Métropole consomme déjà 100% d'énergie verte
Prioriser la réalisation d'installations locales de production d'énergie : (exemple des projets cofinancés par Énergie Partagée).	Actions 55 PCAEM
Développer la création de Sociétés Publiques Locales (SPL), Sociétés d'Économie Mixte (SEM) et Sociétés Coopératives d'Intérêt Collectif (SCIC) à vocation de production d'énergie renouvelable.	Actions 55 PCAEM
Promouvoir la géothermie, la production de biogaz, l'aérothermie, le stockage de chaleur et de froid.	Action 54 en cours PCAEM développement des énergies thermiques
Inciter au remplacement des chaudières à combustible fossile par des pompes à chaleur.	Actions 55 PCAEM
Promouvoir et soutenir le développement de la filière éolienne (sur terre et en mer) : De façon à valoriser le potentiel régional exceptionnel en matière de gisement de vent que nous offrent le couloir Rhodanien et le delta du Rhône (la métropole se doit d'intervenir de façon à réduire les blocages, en particuliers ceux dus aux zones militaires qui créent un frein à ce déploiement). Le golfe du Lion est l'une des deux zones maritimes les plus ventées de toute l'Europe, la métropole doit encourager le développement d'une nouvelle filière industrielle de production d'énergie à travers l'installation d'éoliennes flottantes au large de son territoire.	Action 54 cours PCAEM
Promouvoir et soutenir le développement du solaire thermique et photovoltaïque sur le territoire de la métropole	Actions 55 + 56 PCAEM
Imposer l'installation de chauffe-eau solaires sur toute nouvelle construction et réhabilitation lorsque l'orientation des toitures et l'absence de masques (obstacles au rayonnement solaire) le permet (examen des pièces de chaque permis de construire déposé à réaliser par les services administratifs concernés sur la base d'une étude réalisée par un installateur ou un bureau d'études agréé).	Actions 55 PCAEM + 45
Utiliser l'ensemble des toitures de bâtiments qu'ils soient publics, commerciaux ou industriels afin de maximiser la puissance photovoltaïque en toiture sur le territoire de la Métropole.	Actions 55 PCAEM

Développer l'installation de systèmes locaux de stockage d'électricité (batteries stationnaires, power- to-gaz, station de transfert d'énergie par pompage, volants d'inertie, super condensateurs, CAES, etc.) de façon à compenser l'intermittence des productions ENR qu'elles soient d'origine éolienne ou photovoltaïque.	Action 29
Corréler au mieux les pics de production des énergies renouvelables avec la consommation énergétique des établissements publics (notamment en termes de chauffage).	Action 54 PCAEM

VOLET 3 - Vers des zones d’activité à énergie positive

Proposition d’ Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Mettre en place des programmes de reconversion des zones d’activité en sites à énergie positive.	
Encourager la mise en place de systèmes de récupération d’énergie.	Action 54 PCAEM
Promouvoir l’utilisation des ENR ainsi que leur stockage pour l’alimentation des zones d’activité.	Action 54 PCAEM
Promouvoir le photovoltaïque (valorisation des espaces en toiture, ombrières).	Action 56 PCAEM
Conditionner les aides publiques aux zones d’activités et entreprises à leur engagement vers la transition énergétique et la gestion vertueuse de leurs déchets.	En réflexion

Forêt

VOLET 1 - Clarifier et soutenir les bons usages de la filière bois

Proposition d’ Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Affirmer la solidarité du territoire de la Métropole AMP avec les pays et territoires impactés par une déforestation massive, notamment en interdisant l’utilisation du bois à des fins de production d’électricité.	
Interdire les coupes rases et obliger à une gestion des forêts en futaie irrégulière, pour une gestion durable permettant le maintien de la biodiversité et des capacités de stockage du carbone.	Actions 82 PCAEM Améliorer la gestion, la protection et la valorisation de la forêt métropolitaine
Soutenir la production et l’utilisation de bois d’œuvre en aidant à la création d'une scierie sur la métropole (le bois d’œuvre crée 40 fois plus d'emplois que la filière bois énergie).	Action 2 + 53 PCAEM Développer la construction et la rénovation en bois local dans les bâtiments dont la métropole est propriétaire
Orienter les productions de bois-énergie en circuits courts (plateformes locales bois-énergie, réseaux locaux de chaleur, cogénération).	Action 32 PCAEM dans le cadre du PACTE Gardanne / Meyreuil

VOLET 2 - Préserver et protéger les zones forestières

Proposition d’ Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Imposer des débroussaillages sélectifs et précis pour permettre la régénérescence des petits arbres qui poussent seuls.	Actions 82 PCAEM
Diversifier les essences plantées pour apporter davantage de feuillus qui garantissent une meilleure protection incendie.	Actions 82 PCAEM
Lancer des études sur l’amendement des terrains érodés suite aux passages répétés du feu par exemple.	Actions 82 PCAEM
Pomper l'eau de la galerie de la mer avec des panneaux photovoltaïques pour arroser une partie de la Chaîne de l’Étoile.	Cette proposition ne semble pas pertinente
Maintenir les postes ONF pour la gestion des forêts communales et domaniales.	Ce n’est pas une compétence métropolitaine
Former les personnels des entreprises intervenant en forêt à la connaissance des espèces forestières.	Les compétences des entreprises forestières sont vérifiées dans les offres des marchés
Prioriser le débardage en traction animale.	Cette proposition ne semble pas pertinente
Protéger et étendre les trames vertes.	En réflexion et Action 11 Optimiser la séquestration du carbone
Créer des Réserves de vie sauvage (espaces naturels non gérés : aucune intervention humaine, interdiction de la chasse, de toute forme d'agriculture, d'élevage ou de d'activité de foresterie) : par l'acquisition ou par le soutien financier à des associations comme l'ASPAS (association pour la protection des animaux sauvages). Selon l'ASPAS, une forêt vieille d'un siècle ne possède que 10% de sa	A étudier dans le cadre de la révision

biodiversité potentielle. Il est important de laisser les forêts vieillir et s'auto-renouveler (les arbres qui meurent et se décomposent à terre sont une richesse pour le sol et la biodiversité), d'autant que plus un arbre est vieux plus il fixe le CO2.	
---	--

Gestion des déchets

VOLET 1 - Réduire la production de déchets

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Engager immédiatement la métropole dans l'abandon des plastiques à usage unique (gobelets, couverts, bouteilles, pailles, assiettes) au sein des services métropolitains et lors des événements de la métropole anticipant sur la directive européenne prévoyant l'interdiction ou la réduction de plastiques à usage unique d'ici à 2020.	Réglementation appliquée
Favoriser la consigne des emballages et bouteilles en verres en lançant un appel à projet pour la consigne sur le territoire et en soutenant les entreprises existantes.	Action 58 PCAEM Agir en faveur de la prévention des déchets + Plan de prévention des déchets ménagers et assimilés 2019-2025 (PMPDMA), approuvé lors du conseil de Métropole du 19 décembre 2019.
Proposer un système de consigne des emballages (boîtes, bouteilles et bocaux) commun aux restaurateurs de la vente à emporter, afin de les inciter à bannir les emballages jetables.	Action 58 PCAEM + PMPDMA
Établir des liens entre les acteurs de l'économie circulaire (ateliers participatifs de réparation, ressourceries, AMAP, etc.) et les filières de collecte.	Action 58 PCAEM + PMPDMA
Encourager les ménages, en renforçant les campagnes de sensibilisation, à privilégier la consommation d'eau du robinet.	Action 58 PCAEM + PMPDMA
Élargir la collecte séparée des recyclables déjà adoptée dans les stations de métro à tous les lieux publics.	Action 58 PCAEM + PMPDMA, la Métropole détient la compétence des déchets ménagers (pas professionnels). La propreté est de la compétence des villes (sauf Marseille = AMP)
Interdire véritablement l'usage de sacs en plastique dans les marchés et les commerces.	Application de la réglementation + Action Commerce engagé sur certains territoires
Lutter contre le gaspillage alimentaire en incitant les établissements de restauration collective (établissements scolaires, cantines d'entreprises, hôpitaux, maisons de retraite, centres de loisirs, restaurants, bars, fast-foods, etc.) à mettre en place des plans d'actions en ce sens.	Action 58 PCAEM + PMPDMA + PAT + Action 1 accompagner les communes sur le volet climat air énergie de leur démarche DD
Mettre en œuvre une campagne de sensibilisation (affichage devant les lieux recevant du public, lieux culturels et de loisirs, restaurateurs, établissements d'enseignement, administrations, plages) à la pollution aux mégots et rendre obligatoire l'installation de cendriers muraux devant ces lieux et partout en ville.	Action 58 PCAEM + PMPDMA

VOLET 2 - Collecter et recycler

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Étendre et renforcer le service de collecte du recyclage à tout le territoire métropolitain.	Action 59 PCAEM Optimiser les services de collecte des déchets sur le territoire métropolitain
Étendre le champ des objets et matériaux à recycler en modernisant les infrastructures (variété des plastiques, plâtre, encombrants, meubles/bois, polystyrène par exemple).	Action en cours (ex : CT film plastique)
Augmenter les jours de déchetterie mobile et rendre plus efficient le service de collecte à la demande des encombrants.	La demande est transmise à la collecte des déchets
Développer les filières de collecte, de tri et de réemploi en soutenant les expérimentations et initiatives existantes.	Action 58 PCAEM + PMPDMA
Mettre des locaux à disposition des structures proposant des services (payants et/ou participatifs) de réparation et de réutilisation des objets et électroménagers.	Soutien financiers accordés
Agir vis-à-vis de tous les producteurs de déchets en les incitant à pratiquer la collecte sélective, notamment des papiers-cartons (entreprises, associations).	Action 58 PCAEM + PMPDMA
Soutenir les associations et entreprises locales proposant des services de collecte	Soutien financiers accordés

spécifique (ex : Oléo- Déclit, pour l'huile alimentaire), par le biais d'aides financières et d'accompagnements personnalisés.	
Inciter les restaurateurs et hôteliers à appliquer les consignes de tri sélectif.	En cours sur CT1 redevance spéciale
Permettre à toutes les entreprises, notamment du bâtiment, de porter leurs productions dans les déchetteries (sans avoir à verser les gravats dans des bennes, mais en les déposant sur une zone spécifique) en faisant payer en fonction du poids : incitation à une réduction à la source du déchet (= taxe incitative), en accord avec une récente directive européenne ³¹ .	Extrait du PMPDMA : Harmoniser les modalités de gestion des Déchets d'Activités Economiques sur le territoire afin de favoriser l'émergence de solutions adaptées § Arrêt de la prise en charge par le service public des déchets des professionnels en déchèteries lorsqu'il y a une solution privée de remplacement ; § Limitation des déchets d'activités économiques, dont les déchets des établissements publics, pris en charge par le service public avec notamment l'arrêt de collecte des zones d'activités économique, mise en œuvre de la redevance spéciale forfaitaire avec plafonnement des volumes collectés. § Accompagnement des services techniques des Mairies et associations de professionnels.
Faire appliquer les sanctions prévues par la loi pour les dépôts sauvages d'ordures ménagères ou déchets du bâtiment.	c'est fait

VOLET 3 - Valoriser les déchets : vers une économie circulaire

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Établir un guide citoyen et promouvoir le secteur de la valorisation des déchets : lieux de réemploi, points de collecte, associations ressources.	<p>La politique métropolitaine de collecte et réduction des déchets est sur Le portail métropolitain de la gestion des déchets , https://dechets.ampmetropole.fr/</p> <p>Des informations géolocalisées pour les habitants dans l'appli Ma Métropole Dans Ma Poche.</p> <p>Les recycleries sont des initiatives privées soutenues par la Métropole</p>
Organiser une filière pour les déchets verts de la collectivité (entretien des espaces verts).	
Mettre en place au moins une recyclerie par commune et par arrondissement.	
Transformer les déchetteries en centres de consigne où les habitants et entreprises qui apporteront des produits triés selon les indications (ex : séparation des cartons avec les papiers, des bouteilles selon leur couleur). De même sur les sites de compostage municipaux, ou l'on pourra apporter papiers, cartons et autres produits compostables.	
<p>Mettre en place un plan de collecte des bio-déchets :</p> <p>Promouvoir et mettre à disposition des habitants des composteurs collectifs (pieds d'immeubles, écoles, jardins partagés).</p> <p>Cartographier les sites de compostage collectif à destination des futurs usagers et évaluer les implantations possibles.</p> <p>Mettre en place une campagne organisant la collecte de tous les bio-déchets compostables issus de la restauration collective, et leur répartition sur les sites de compostage.</p> <p>Mettre en place des plateformes municipales ou intercommunales de compostage et organiser la redistribution selon les besoins des communes (espaces verts, jardins partagés), ainsi que la revente de compost de qualité pour les agriculteurs locaux et fermes urbaines en devenir.</p>	

Aménagement du territoire

VOLET 1 - Urbaniser la ville autrement pour tous

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Freiner les nouvelles constructions en limitant les droits à construire dans le futur PLUI : endiguer l'artificialisation des sols sur le long terme, avec la mise en place de dispositifs réglementaires de protection et d'outils d'intervention foncière (droit de préemption de la SAFER, droit de préemption urbain des communes/EPIC, PAEN - périmètres de protection des zones agricoles et naturels périurbains -, ZAP - zones agricoles protégées, ENS - espaces naturels sensibles, ZAD - zone d'aménagement différé).	Action 8, 9, 10 PCAEM Renforcer le volet changement climatique des documents de planification et d'urbanisme opérationnel de la Métropole, Intégrer et accompagner un volet climat air énergie dans les schémas, agendas et plans sectoriels internes à la Métropole, Favoriser l'intégration des enjeux climat – air– énergie – bruit – santé dans la requalification des tissus urbains existants
Densifier la ville en prenant en compte les dents creuses et les friches dans les stratégies d'aménagement : en intégrant des espaces de « respiration » comme	Action 8, 9, 10 PCAEM + 15 Élaborer et mettre en œuvre une stratégie métropolitaine de désimperméabilisation des sols

des espaces verts, des places et placettes, en respecter l'usage initial du sol et en évitant l'imperméabilisation.	
Revitaliser les centres bourgs.	Action 8, 9, 10 PCAEM
Éviter le bitume en voirie et utiliser des matériaux moins polluants (en matière recyclée) et renvoyant moins de chaleur en appliquant de la peinture ou en intégrant des colorants clairs dans la matière brute.	Action 8, 9, 10 PCAEM
Utiliser une pierre plus claire (calcaire, granit) pour la fabrication de pavés sur des voies piétonnes afin de réduire la chaleur de surface.	Action 8, 9, 10 PCAEM + 44
Installer des revêtements perméables permettant à l'eau de percoler à travers le pavé ou la végétation.	Actions 15 PCAEM
Requalifier et dépolluer les friches industrielles en sites naturels.	
Diminuer la place dévolue à la publicité dans l'espace public en faveur d'une information d'intérêt publique.	A intégrer dans le règlement local de publicité intercommunal de la Métropole

VOLET 2 - Végétaliser la ville

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Fixer à 30% d'espaces végétalisés de pleine terre dans les documents d'urbanisme.	Action 8, 9, 10 PCAEM
Créer un maximum possible de trames vertes et bleues afin de permettre aux écosystèmes et aux espèces animales et végétales de se développer et de se déplacer le long de corridors écologiques.	Actions 73, 74 PCAEM Etude des continuités écologiques Elaboration et mise en œuvre d'un Atlas Métropolitain de la Biodiversité
Mettre en place une politique de réserve foncière pour la création de parcs et espaces publics végétalisés.	Une politique foncière en ce sens est en cours
Aménager des îlots de fraîcheur : végétaliser le plus d'espaces publics possibles, sanctuariser les arbres et interdire leur coupe, réglementer et réduire l'utilisation des climatiseurs en zones urbaines, installer des velums ou tentures dans les rues exposées pour éviter les rayons directs du soleil, créer des "canopées urbaines" pour rafraîchir les espaces minéralisés. Ces structures ultralégères et modulables pouvant héberger des plantes grimpantes là où des arbres ne peuvent être plantés et ainsi lutter contre les îlots de chaleurs.	Actions 12 PCAEM Lutter contre les Ilots de Chaleur Urbain(ICU), 78 Développer la nature en ville dans l'aménagement et la gestion des espaces, 79 Renforcer la place de l'arbre en ville)
Mettre en place des partenariats métropole-entreprise pour la végétalisation et le maraîchage des toitures d'entreprise.	Cette action relève d'initiative privée
Maintenir et créer des espaces de biodiversité (zone vertes tampons, corridors écologiques).	Actions 73, 74 PCAEM
Fixer des objectifs de plantation d'arbres chaque année (espèces adaptées au climat méditerranéen) en imposant un minimum d'arbres dans les espaces publics (écoles, places, rues, etc.).	Actions 78, 79 PCAEM Les communes font appel au Plan 1 million d'arbres de la Région
Dédier un espace à la végétalisation au sein de chaque établissement scolaire (arbres, fleurs, potagers pédagogiques) pour sensibiliser les élèves aux enjeux environnementaux et mailler le territoire métropolitain d'îlots végétalisés.	
Végétaliser les palissades, murs anti-bruit, ponts et pylônes de béton en bordure des voies rapides : ce sont des filtres naturels de particules fines.	
Mettre en place un "permis de végétaliser" aux collectifs d'habitants et associations qui souhaitent végétaliser les espaces publics : afin d'accompagner ce permis, la métropole doit fournir sur demande les bacs et kits de plantation, avec de la terre et des graines.	

VOLET 3 - Intégrer une nouvelle méthodologie de travail

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Réaliser des analyses croisées des enjeux climat-air-énergie et urbains, de type AEU2 ou utilisation d'outils d'aide à la décision comme GES-Urbanisme (CEREMA) ou d'outils de modélisation de l'impact de la politique d'urbanisme sur la qualité de l'air pour l'élaboration des documents d'urbanisme (PLU, SCOT), et sur les secteurs à enjeux pour les traduire en orientations d'aménagement opposables.	Action 8, 9, 10 PCAEM
Mobiliser l'ensemble des services techniques pour favoriser une approche transversale des politiques locales dans les documents d'urbanisme : créer ainsi une synergie en faisant travailler ensemble les aménageurs urbains, les services de gestion des espaces verts et de planification territoriale autour des problématiques liées aux changements climatiques.	Action 8, 9, 10 PCAEM

Dédier un service au sein de la métropole ayant pour rôle d'étudier tous les projets d'urbanisme au regard du paramètre îlot de chaleur/îlot de fraîcheur.	Action 8, 9, 10 PCAEM , cela se fait dans les services d'aménagement opérationnel
Transcrire les enjeux climat-air-énergie dans les opérations d'aménagement : la métropole doit introduire des clauses relatives et des exigences liées à l'énergie et aux impacts climatiques des futurs projets de construction dans les contrats, concours et appels d'offres qu'elle lance.	Actions 8, 9, 10 PCAEM + Actions 2 et 44
Porter une attention particulière à la conception inclusive des villes, qui prend en compte différents paramètres de confort thermique selon le climat et la morphologie existante des villes et favoriser un aménagement du territoire visant la bonne circulation des vents (la morphologie urbaine peut notamment générer des canyons urbains où la chaleur et les polluants atmosphériques restent captifs).	Action 8, 9, 10 PCAEM et 44
Conditionner les aides publiques à un projet à une desserte efficace en transports en commun et modes actifs, à la maîtrise des déchets, au développement d'une économie circulaire, à la baisse des consommations d'énergie.	Déjà exprimé, les aides publiques répondent à des critères votés, et /ou à des réglementations
Respecter l'avis des associations environnementales sur les différents plans et schémas d'aménagement (le SRADET et ses déclinaisons PCAEM, SCOT, PLU).	Les associations contribuent et ne remettent pas d'avis
Sensibiliser et former des élus et techniciens aux enjeux croisés de l'urbanisme durable et de l'énergie.	Action 8, 9, 10 PCAEM

Éducation

VOLET 1 - Au sein du Conseil de territoire de la métropole

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Travailler en Conseil de territoire à l'émergence d'une politique de l'éducation à l'environnement et au développement durable, par l'adoption d'une délibération affirmant la volonté de la métropole de participer à l'effort mondial en matière d'éducation à l'environnement et au développement durable (Charte de l'environnement adossée à la Constitution).	Action Apprendre pour agir en cours sur CT2 et ouverte à tous les CT Action 85 Mise en œuvre d'une politique offensive et efficace en matière d'Éducation à l'Environnement et Développement Durable + Politique d'EEDD en cours d'adoption , cf Fertiles rencontres
Mettre en œuvre un programme obligatoire de formation continue à destination des élus sur le changement climatique et les solutions et initiatives à mettre en œuvre pour engager les territoires vers la résilience (menant par exemple à la réalisation d'un projet visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur leurs territoires).	Le caractère obligatoire ne semble pas légal
Inscrire dans les attributions d'un(e) vice-président(e) la compétence "Éducation à l'Environnement".	Contenu dans la délégation Protection de l'environnement, Lutte contre les pollutions, transition écologique
Consacrer une ligne budgétaire et un volet d'action éducation à l'environnement et au développement durable dans toutes les politiques actuelles et futures conduites par la métropole.	Contenu dans la délégation Protection de l'environnement, Lutte contre les pollutions, transition écologique
Définir une politique régionale de l'éducation à l'environnement et au développement durable avec l'ensemble des parties prenantes du territoire.	Compétence Région

VOLET 2 - Au sein du système scolaire

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Prévoir dans le PCAEM un volet destiné aux élèves et étudiants du territoire (réseaux d'enseignement public et privé).	Label Régénération, passons à l'action
Concevoir avec les acteurs de l'éducation les outils de travail à l'attention des élèves et étudiants de l'élémentaire jusqu'au supérieur qui seront partagés et portés par les enseignants (impacts du changement climatique sur le territoire et actions de résilience à mettre en œuvre).	Action 84 Conseil de Développement des jeunes en cours de constitution
Mettre en place des actions régulières de sensibilisation à l'environnement et au changement climatique dans les écoles primaires, collèges et lycées (en généralisant le travail mené sur le territoire du Pays d'Aix au niveau du primaire).	Action 84 Conseil de Développement des jeunes en cours de constitution
Créer un réseau d'éco-établissements : des mini-réseaux au niveau local qui intégreront un réseau global ayant pour but de permettre la capitalisation des connaissances par communication et l'échange de bonnes pratiques et des ressources.	Label Régénération, passons à l'action
Créer un poste de représentant éco-environnemental au sein des instances décisionnaires et consultatives des établissements scolaires (ex : les conseils de vie collégienne et lycéenne).	Compétence Education nationale

Recruter parmi les élèves un référent Projet développement durable dans chaque établissement scolaire et universitaire de la région, afin de favoriser l'émergence d'initiatives éco-responsables.	Compétence Education nationale
Généraliser les enseignements de développement durable et d'écologie dans toutes les filières du supérieur et en particulier pour les écoles de commerce, d'ingénieurs et d'architectes.	Compétence AMU
Créer un pôle changement climatique au sein de l'Université Aix-Marseille où pourront collaborer chercheurs, enseignants, élus, associations et citoyens.	Compétence AMU
Créer des jardins et/ou potagers pédagogiques dans tous les établissements scolaires et universitaires: répondant à une double nécessité pédagogique (connaissance de la biodiversité et de son cycle) et environnementale (îlots de fraîcheur et de capture du CO2).	Compétence Education nationale

VOLET 3 - L'éducation environnementale pour les citoyens, les entreprises et le secteur public

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Créer des délégations à l'environnement et à l'éco-citoyenneté au sein de tous les conseils citoyens des communes de la métropole.	Compétence communale
Prioriser la professionnalisation des animateurs d'éducation à l'environnement.	Action 84 et Démarche Fertiles rencontres
Soutenir et développer les activités de l'association Graine PACA.	Adhésion de AMP
Imaginer des projets écologiques co-conçus et mis en œuvre par des collectivités territoriales, des acteurs privés et des citoyens.	Actions 1 PCAEM et Plan de mobilisation des communes pour le climat
Mener une campagne de sensibilisation sur le tri sélectif et les points de collecte (affichage public et partenariat avec les syndicats de copropriété).	Action 58 PCAEM
Développer les potagers urbains et la culture sur toiture.	Action 66 PCAEM
Mettre en place des modules réguliers de formation au compostage domestique et collectif.	Action 58 PCAEM en faveur de la prévention des déchets
Créer des postes d' "ambassadeurs de l'énergie" ayant pour mission de sensibiliser et de conseiller les particuliers sur leur consommation d'énergie.	Action 45 PCAEM volet Animation du territoire
Mobiliser les filières universitaires en sciences de l'éducation sur l'éducation environnementale.	Dans le cadre des fertiles rencontres : 3 Séminaires en 2019, 2021 : 4 séminaires, 2 cahiers pratiques ; 2022 : lancement de la plateforme service, Forum panorama
Créer des modules de formation "jardins d'avenir" à destination des particuliers (économie de la ressource en eau, sortie des pesticides, permaculture, etc.).	Réalisé par des associations soutenues ou des bailleurs sociaux (ex Famille Provence soutenu au titre de la politique de la ville)
Former à la sobriété numérique et à l'archivage économe (le stockage d'emails et de documents est fortement consommateur d'énergie).	Action 5 PCAEM Sensibiliser les agents à la maîtrise de l'énergie

Gouvernance et participation

VOLET 1 - Cadre politique du PCAEM

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Créer des délégations à l'environnement et à l'éco-citoyenneté au sein de tous les conseils citoyens des communes de la métropole.	Compétences communales
Décrire précisément dans le PCAEM les moyens humains et financiers alloués à sa mise en œuvre au sein des services de la métropole, des mairies et des conseils.	C'est changeant et ce n'est pas une action d'un PCAET
Prévoir que le sujet PCAEM soit à l'ordre du jour de chaque conseil métropolitain et de chaque conseil municipal des communes de la métropole.	Concernant les Conseils métropolitains : à chaque fois que nécessaire, concernant les communes, l'ordre du jour des CM leur appartient
Chaque délibération soumise au vote des élus à l'échelle de la métropole, des conseils de territoires, des mairies et arrondissements, doit préciser quel est l'impact climatique et environnemental du projet (en termes de biodiversité, de consommation d'énergie, de qualité de l'air...).	En réflexion pour disposer d'une analyse climat des décisions métropolitaines. Concernant les communes, cela leur appartient
Mettre en place un droit de veto écologique dans les instances décisionnaires de la	La commission Transition écologique et énergétique, cycle de

métropole, des conseils et des communes.	l'eau, mer et littoral joue ce rôle
Créer une Haute Autorité Indépendante de la Transition Énergétique (Idée 1 du Manifeste de Negawatt).	La commission Transition écologique et énergétique, cycle de l'eau, mer et littoral joue ce rôle ainsi que le Conseil de Développement
Mettre en place l'Observatoire du Plan Climat Air Énergie Métropolitain en partenariat avec AtmoSud, l'Agence locale de l'énergie (Alec) et le CESE régional.	Le comité de suivi joue ce rôle, il est composé de personnes supplémentaires.
Intégrer les objectifs du PCAEM dans toute la commande publique d'AMPM, des conseils de territoires et des mairies.	Contenu dans les Actions 1 et 2 PCAEM

VOLET 2 - Moyens humains et financiers

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Inscrire dans le PCAEM le détail des moyens (effectifs) alloués par la métropole, les mairies, les conseils de territoire, etc., en décrivant les domaines de compétences et les missions confiées.	Ce n'est pas une obligation réglementaire du PCAET
Inscrire dans le PCAEM le détail des moyens financiers dédiés aux actions.	Chaque action comporte son plan de financement (évolutif)
Identifier quels types de financements peuvent être obtenus auprès de l'UE, l'État, la Région.	Chaque pilote d'action recherche les financements appropriés
Réaliser une analyse financière des budgets de la métropole pour :	Mission du RADD
Identifier les dépenses non conformes aux objectifs/actions du PCAEM et les réorienter.	En réflexion
Étudier de quelle manière, d'ici 2 ans, 10 ans, 15 ans, les dépenses de la métropole peuvent évoluer pour renforcer la capacité de financement de l'action dans le domaine du climat.	
Mettre en place des indicateurs par secteur de façon à pouvoir mesurer l'efficacité des actions/mesures prises au fil du déploiement du PCAEM (suivi de la qualité de l'air, déploiement des ENR, productions relocalisées, nombre de bâtiments réhabilités par secteur, nombre d'emplois verts créés directs et indirects, etc.).	Fait cf Evaluation et suivi du PACEM
Établir un calendrier de réalisation et de mise en place des actions/mesures du PCAEM. Un calendrier général sera établi, il sera décliné par secteur pour permettre un suivi plus efficace.	Est contenu dans chaque action, un calendrier global pourra être établi
Conditionner les financements de la métropole à des critères en faveur de l'air, du climat, de l'efficacité énergétique.	En cours de réflexion
Conditionner la participation au financement des manifestations (festivals, événements sportifs et culturels, salons, etc.) à des critères très stricts en matière écologique (transports, vaisselle, sanitaires, déchets, offre de restauration sans viande, etc.).	Action 87 Créer une charte des manifestations éco-responsables
Créer un fonds financé par les acteurs privés soucieux de contribuer aux objectifs du PCAEM.	Action 95 PCAEM Mettre en place un budget participatif pour impliquer les métropolitains dans l'action climatique

VOLET 3 - Création d'un comité de suivi

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
<p>Ce comité issu de la société civile sera associé à l'ensemble des phases de réflexions, de propositions, de prises de décisions et de mises en œuvre des mesures relatives au PCAEM.</p> <p>Il sera composé de particuliers, d'associations, d'acteurs publics et privés, de chercheurs et de représentants du milieu éducatif.</p> <p>Il aura un droit de parole, de vote et de veto au même titre que l'ensemble des parties prenantes des assemblées décisionnaires.</p> <p>Ce comité de suivi sera doté de moyens humains, financiers et numériques.</p> <p>Le comité de suivi aura entre-autre la charge de suivre et vérifier l'atteinte des objectifs du PCAEM déclinés pour chaque secteur : les indicateurs seront revus périodiquement ; les blocages, les freins et les retards seront analysés ; des recommandations seront faites de façon à surmonter les difficultés ; il conviendra également d'identifier et de souligner les avancées d'une part et ce qui peut être accéléré d'autre part.</p>	Action 97 PCAEM Impliquer les acteurs métropolitains dans le suivi et l'évaluation du PCAEM

VOLET 4 - Mobilisation des citoyens

Proposition d' Alternatives territoriales	Correspondances PCAEM et Politiques métropolitaines
Associer les citoyens à la conception et à la mise en œuvre d'initiatives vertueuses pour le climat.	Action 97 PCAEM
Prévoir un plan d'information ambitieux : campagne dédiée aux impacts du réchauffement climatique, engagements pris par la collectivité et actions requérant la participation des citoyens.	Prévu
Dédier un site internet à la réalisation du PCAEM.	Prévu ... à la mise en œuvre
Bulletin d'information régulier sur la mise en œuvre du PCAEM.	Prévu