



# **Note de prise en compte des avis formulés sur le projet de PCAET**

---

**Décembre 2021**

## 1. Avis de l'Etat

Extrait de l'avis du 25/08/2021	Réponses à l'avis
<p>Une évaluation et un retour d'expérience du Plan Climat Energie Territorial (PCET) et des actions du programme Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) apporteront du relief à votre démarche de territoire.</p>	<p>Le bilan du PCET relève beaucoup plus d'une évaluation qualitative permettant de signaler si une action a été réalisée ou non. Les indicateurs définis à l'époque n'ont pas été qualifiés suffisamment finement pour obtenir une évaluation réaliste et pratique des objectifs. Hormis les consommations du patrimoine communal, pour lesquelles des données sont malgré tout encore manquantes ou incomplètes, il n'est pas possible de réaliser ce bilan. La définition plus précise et le suivi des indicateurs dans le PCAET devra permettre de palier à ce défaut.</p>
<p>Etendre la sensibilisation à la vulnérabilité du territoire auprès des populations et des touristes.</p>	<p><u>Plan d'actions, page 21</u>            La vulnérabilité au changement climatique fera l'objet de formations et sensibilisations des élus et techniciens des communes. L'action de communication grand public (n°10) prévue pourra intégrer ces éléments lors d'une évolution annuelle du plan d'actions du PCAET.</p>
<p>Objectif de développement de l'aérothermie à réévaluer au regard du potentiel identifié.</p>	<p><u>Stratégie, page 18 et Diagnostic, annexe 1, page 36</u>            L'objectif décliné reprend les conclusions du diagnostic EnR établi et est adapté au potentiel estimé .</p>
<p>Il est nécessaire de différencier les efforts à consentir par secteur en accord avec la stratégie nationale vers la neutralité carbone et la diminution des émissions d'un facteur 6.</p>	<p><u>Stratégie, page 12</u>            L'objectif de neutralité carbone territoriale est visé, en conjuguant les efforts de réduction des consommations, de production d'énergies renouvelables et de prise en compte des puits de carbone. Dans un premier temps, il convient de lancer la démarche de façon très opérationnelle en mobilisant les différents acteurs. La diminution des émissions d'un facteur 6 est bien intégrée par secteur.</p>

Extrait de l'avis du 25/08/2021	Réponses à l'avis
Renforcer la priorité des actions en faveur de la qualité de l'air et les compléter	<p>Les actions permettant une réduction de la pollution atmosphérique sont très étroitement liées aux actions de réduction des consommations énergétiques, notamment dans le domaine des transports, sur lequel peu d'actions ont aujourd'hui été mises en place sur le territoire. La priorité est donc donnée aux actions opérationnelles de réduction des consommations énergétiques, qui auront nécessairement un impact positif sur la qualité de l'air.</p> <p>De plus, dans le cadre de l'EES, des mesures d'évitement et de réduction ont été ajoutées aux fiches-action pour intégrer les enjeux de qualité de l'air : ajout de mesure d'évitement sur le remplacement des modes de chauffages au fioul et au bois plus anciens par des énergies renouvelables sans source de combustion, ajout de mesure d'évitement sur les émissions d'ammoniac, problématique radon incluse dans les fiches-actions sur la rénovation du bâti et la géothermie, ...</p>
Améliorer la prise en compte de la précarité énergétique des ménages à revenus modestes sur le chauffage, le confort d'été et la mobilité.	<p>La mise en place d'une PTRE au 1er janvier 2022 va s'articuler avec le PIG précarité énergétique dont la rénovation énergétique est la cible privilégiée. Le confort d'été pourra être intégré comme thématique intéressant les publics visés. La précarité liée à la mobilité sera incluse dans le plan de mobilité prévu à l'action n°6 du plan d'actions.</p>
Approfondir la réflexion sur la réduction des déplacements auto, notamment en période estivale.	<p>La stratégie de prise en compte de la mobilité sur le territoire est en cours de mise en place. L'élaboration d'un plan de mobilité va être lancé dans les prochains mois (action n°6 du plan d'actions) pour établir une stratégie mobilité territoriale, incluant les déplacements estivaux.</p>
Elargir la concertation agricole pour renforcer la séquestration carbone	<p>Les services de Cap Atlantique et de la Chambre d'Agriculture sont en étroite relation régulièrement pour développer les actions allant dans le sens d'une transition écologique de l'agriculture. La majorité des exploitants agricoles sont éleveurs bovins laitiers et développent un élevage en prairies, puits de carbone avérés. L'action n° 26 portant sur l'accompagnement d'un collectif d'exploitant aux enjeux de la transition énergétique permettra de mettre en évidence des pratiques professionnelles pouvant être déclinées sur l'ensemble du territoire.</p>

Extrait de l'avis du 25/08/2021	Réponses à l'avis
<p>Associer l'ensemble des élus et des porteurs d'action à la gouvernance de la démarche pour se positionner en coordonnateur de la transition énergétique.</p>	<p>Le comité de pilotage conçu pour suivre le PCAET est constitué de tous les élus des communes, des représentants de partenaires consulaires et associatifs ainsi que des élus des collectivités voisines. Cette instance ou d'autres structures de gouvernance propres à chaque thématique pourront être amenées à évoluer en y adjoignant des porteurs d'action publics ou privés.</p>
<p>Renforcer le dispositif d'évaluation et de suivi</p>	<p><u>Plan d'actions, pages 69-70</u>  Ce point a été détaillé pour permettre un suivi et des rendus réguliers plus pertinents sur la base d'indicateurs réalistes. Une synthèse du suivi et de l'évaluation du PCAET a été ajoutée à la fin du document plan d'actions et les indicateurs feront l'objet d'une évaluation à minima à mi-parcours du PCAET..</p>

## 2. Avis de l'autorité environnementale

Extrait de l'avis du 21/07/2021	Réponse à l'avis
<p>Qualifier plus précisément les paramètres de qualité de l'air extérieur à l'échelle du territoire y compris pour le paramètre ozone</p>	<p><u>Diagnostic, pages 19 à 21</u>            Le territoire ne possède pas de station locale de mesure de qualité de l'air. Ce niveau de détail n'est pas atteignable aujourd'hui.            La station de Pornichet qui est la plus proche du territoire mesure l'ozone et met en évidence des valeurs élevées. Bien que l'ozone soit un polluant régional, le PCAET vise à réduire les émissions de NOx issus du transport, les NOx étant des précurseurs de l'Ozone.</p>
<p>Présenter les dernières données disponibles (2018) pour la consommation et la production d'énergie, GES et polluants atmosphériques et corriger l'analyse des évolutions lorsque cela est nécessaire</p>	<p><u>Diagnostic, pages 11,17,19, 22</u>            Les données présentées ont fait l'objet d'un traitement en 2019 issu des données croisées d'Air Pays de la Loire et d'Air Breizh pour couvrir l'intégralité du territoire. Il s'agissait alors des dernières données disponibles. Les données pourront être actualisées à l'occasion du 1er bilan du PCAET au bout de 3 ans ou lors de la révision du plan, la priorité étant donnée dans un premier temps à la mise en œuvre des actions PCAET.</p>
<p>Prendre en compte le projet de SRADDET de la Région Pays de la Loire.</p>	<p>Le PCAET prend en compte les éléments du SRCAE Pays de la Loire. Le contenu détaillé du SRADDET Pays de la Loire n'étant pas disponible dans sa version arrêtée lors de l'élaboration du PCAET, c'est le projet de SRADDET qui a été pris en compte lors de l'élaboration du PCAET.</p>
<p>Procéder à un bilan précis du PCET en analysant secteur par secteur les écarts par rapport aux objectifs en matière d'économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, l'intégrer au dossier et montrer comment il a été pris en compte pour l'élaboration du PCAET.</p>	<p>Le bilan du PCET relève beaucoup plus d'une évaluation qualitative permettant de signaler si une action a été réalisée ou non. Les indicateurs définis à l'époque n'ont pas été qualifiés suffisamment finement pour obtenir une évaluation réaliste et pratique des objectifs. Hormis les consommations du patrimoine communal, pour lesquelles des données sont malgré tout encore manquantes ou incomplètes, il n'est pas possible de réaliser ce bilan. La définition plus précise des indicateurs dans le PCAET devra permettre de palier ce défaut.</p>

Extrait de l'avis du 21/07/2021	Réponse à l'avis
Prendre en compte les incidences potentielles de l'implantation de panneaux photovoltaïques au sol dans les sites Natura 2000	Cap Atlantique est la structure animatrice des sites Natura 2000. Les équipes en charge de la biodiversité et de Natura 2000 et le service Climat Energie en charge du PCAET œuvre au sein de la même direction et collaborent régulièrement sur l'ensemble des projets. L'incidence potentielle sera systématiquement étudiée et des mesures ERC seront mise en œuvre, conformément à la réglementation.
Approfondir la définition des indicateurs permettant un suivi du PCAET en précisant pour chacun une valeur de départ, une valeur cible et la façon dont les informations sont collectées et renseignées.	<u>Plan d'actions, pages 69-70</u> Ce point a été détaillé pour permettre un suivi et des rendus réguliers plus pertinents sur la base d'indicateurs réalistes. Une synthèse du suivi et de l'évaluation du PCAET a été ajoutée (pages 69-70) à la fin du document plan d'actions.
Indiquer quels indicateurs complémentaires sont retenus parmi ceux proposés par l'évaluation environnementale	Les indicateurs complémentaires sont retenus dans leur ensemble ou font l'objet de la meilleure pertinence selon les possibilités de collecte de ces indicateurs.
Adopter le principe d'un programme d'actions actualisé chaque année pour l'année en cours et les deux années à venir	<u>Stratégie, page 4</u> L'esprit du PCAET est celui d'une démarche évolutive amenée à être pilotée annuellement au regard des enjeux du territoire et d'un bilan des actions réalisées, en cours et à venir. Un comité de pilotage annuel permettra d'actualiser le programme d'actions au plus près des priorités territoriales.
Compléter le programme d'actions en identifiant les actions prioritaires et préciser les objectifs visés par les actions du plan et celles qui les prolongeront aux horizons 2024 et 2027.	<u>Stratégie, page 4</u> La planification des actions est volontairement établie pour la période 2021-2024 afin de rendre le PCAET rapidement opérationnel. Comme mentionné ci-avant, la démarche se veut évolutive et réactive. La planification 2024-2027 tout comme les actions et objectifs visés seront précisés lors du bilan du PCAET en 2023-2024.

Extrait de l'avis du 21/07/2021	Réponse à l'avis
<p>Décliner par secteur les gains escomptés en matière de réduction de la consommation d'énergie résultant des différentes sources d'améliorations possibles et démontrer la faisabilité des objectifs de réduction de la consommation énergétique aux échéances 2026, 2030 et 2050</p>	<p>Cette demande recoupe la notion d'objectifs et d'indicateurs. Ceux-ci, actualisés chaque année ou tous les deux ans, permettront de pouvoir évaluer la pertinence et la faisabilité du plan d'actions pour atteindre les objectifs sectoriels.</p>
<p>Mettre en cohérence l'objectif opérationnel de production de bois énergie avec le potentiel estimé dans le cadre du diagnostic et de faire le lien entre les objectifs fixés pour la mobilisation de la biomasse, l'objectif d'augmentation des puits de carbone, les programmes régionaux forêt bois et les schémas régionaux biomasse</p>	<p>L'objectif de production de bois-énergie dépend en grande partie du besoin local de biomasse. La présence d'équipements locaux de type chaufferies de piscines, établissement de santé, réseaux de chaleur permettra de pouvoir développer l'usage du bois énergie. La chaufferie de la piscine d'Herbignac permettra ainsi de pouvoir engager la création d'une filière locale qui pourra possiblement alimenter d'autres chaufferies locales.</p> <p>Cet usage sera corrélé avec les ressources mobilisables sous conditions d'une gestion durable de ces dernières (haies, forêts) afin de pérenniser les filières d'approvisionnement.</p> <p>Il existe en effet une particularité dans l'estimation du potentiel par le SYDELA qui estime le potentiel comme besoin et non comme potentiel disponible mobilisable sur le territoire.</p> <p>Le potentiel disponible sur le territoire sera estimé afin de mobiliser la ressource (besoin) de manière adaptée sans procéder à des importations de biomasse et sans mettre en péril la ressources ou les activités économiques ou les services écosystémiques liés à cette biomasse.</p>

Extrait de l'avis du 21/07/2021	Réponse à l'avis
<p>Relever les objectifs de réduction des émissions de GES en cohérence avec les engagements régionaux et nationaux, notamment l'objectif de neutralité carbone au niveau national en 2050</p>	<p><u>Stratégie, page 11</u>  L'objectif de neutralité carbone territoriale en 2050 est visé, en conjuguant les efforts de réduction des consommations, de production d'énergies renouvelables et de prise en compte des puits de carbone. Un tel objectif ne se décrète pas sans une mobilisation forte de tous les acteurs autour de projets fédérateurs dans tous les domaines. Cap Atlantique estime qu'il convient de lancer la démarche de façon très opérationnelle et que les premiers résultats obtenus, en continuité du PCET, permettront d'amplifier les actions au fil des ans.</p>
<p>Définir des niveaux de réduction pour les polluants atmosphériques en prenant en compte les périodes définies dans le plan national de réduction des pollutions atmosphériques et les spécificités du territoire en termes d'émissions et de potentiels de réduction</p>	<p><u>Stratégie, pages 20 à 27</u>  Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques correspondent bien aux périodes définies dans le PREPA (« objectif 2024 » correspondant bien avec « 2020-2024 »).</p>
<p>Réfléchir, dans le cadre des documents d'objectifs des sites Natura 2000, à l'évolution de la gestion des marais et des espaces utilisés pour la saliculture, en cohérence avec les scénarios de changement climatique retenus par le PCAET.</p>	<p>Les prospectives menées dans les documents actuels datant de 2007 ne mettent pas en évidence cette anticipation de l'évolution des marais salants. Leurs révisions prochaines en 2022 ou 2023 intégreront cette dimension stratégique pour l'avenir de ces sites fragiles. D'ores et déjà, la problématique de la protection des marais salants contre la mer, dans un contexte d'élévation du niveau des océans, sera prochainement intégrée dans les études et actions à venir d'un prochain Programme d'Actions de Prévention des Inondations.</p>

### 3. Avis de la Région

Courrier de la Région reçu le 21/09/2021

Avis positif, pas de remarques spécifiques

### 4. Avis du Public

Consultation du 22 octobre 2021 à 9h jusqu'au 02 décembre 2021 à 9h

#### Avis de particuliers :

Je me permets de vous transmettre ces observations après avoir lu attentivement les documents du PCAET de notre territoire.

Comme tous les pays fortement émetteurs de gaz à effet de serre, leurs régions, départements et communautés territoriales doivent rapidement se mobiliser sur des plans d'actions majeurs destinés à combattre le réchauffement climatique et ses conséquences sur l'environnement et les populations. Cap Atlantique s'inscrit dans cette démarche en organisant une consultation publique pour son Plan Climat-Air-Energie-Territorial (PCAET) 2021-2027. Si par convention ce plan doit activement contribuer à l'atteinte des objectifs nationaux (consommation d'énergie diminuée de 20% en 2030 et de 50% en 2050; consommation d'énergie fossile diminuée de 30% et neutralité carbone en 2050; trois fois plus d'énergie renouvelable produite d'ici 2030), son succès et l'atteinte de ces objectifs ambitieux dépendront essentiellement d'une adhésion forte de la population, d'un engagement déterminé des acteurs territoriaux et d'une synergie efficace entre les parties prenantes. Convaincu que Cap Atlantique est en accord avec cette analyse, je suggère :

- Qu'après la consultation publique, Cap Atlantique organise des réunions pédagogiques pour que la population puisse s'informer en connaissance de cause sur la qualité du plan et son réalisme,
- Que les objectifs du plan soient facilement mesurables tant en terme quantitatif que qualitatif et qu'un comité mixte de suivi (population et acteurs territoriaux) puisse rendre compte semestriellement à la population de la progression des différentes actions.
- Qu'en fonction des écarts constatés à la progression normale du plan, de nouvelles actions correctives puissent être décidées pour se donner de nouvelles chances de remplir les objectifs initialement définis.
- De témoigner, pour chaque commune concernée, d'une transparence quant à la mise en œuvre du plan en publiant les indicateurs de suivi des actions, les budgets engagés et la progression des initiatives sur la période 2021-2027,
- Qu'avant toute chose, un bilan réaliste et transparent du précédent plan (PCET) soit présenté à la population. En effet, 13 actions sur 34 sont reprises du PCET sans que nous ayons connaissance des objectifs atteints avec ces actions.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à mes remarques et espérant avoir un retour de votre part, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en mes très respectueuses salutations.

Philippe Bauquel  
72, route de Guerande  
44 740 Batz sur Mer.

---

Madame, Monsieur la/le commissaire-enquêteur,

Je suis très étonnée et déçue qu'aucune réunion publique n'ait été organisée dans les différentes communes de notre territoire pour aider la population à s'emparer et comprendre les textes si ardu du PCAET. Pour que ce plan atteigne ses objectifs, il me semble impératif d'avoir une adhésion massive de la population.

Au delà des initiatives pour favoriser les déplacements à vélo, aucune action concrète ne concerne la diminution de la circulation automobile qui contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre.

Il faudrait augmenter la fréquence des trains entre Le Croisic et Saint-Nazaire, inciter les voyageurs à l'utiliser en rendant le prix des voyages plus attractif et les moyens collectifs pour accéder aux gares simples et fréquents quelle que soit la commune du territoire concernée.

Au delà des actions qui contribuent à améliorer l'isolation des bâtiments publics et privés, il serait judicieux de créer des puits de carbone partout où c'est possible en incitant chaque mairie à développer un système de plantation d'arbres adaptés au territoire.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ma requête, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en mes sentiments les meilleurs.

Christine Bauquel  
72, route de Guérande  
44 740 Batz sur Mer  
Tel: 06 47 31 76 16

---

Bonjour,

Je suis membre de l'association «Terre et mer. Pour l'avenir du vivant !». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec «Les Ecologistes de la Côte Sauvage» et «Vert Pays Blanc et Noir».

Je soutiens ces réflexions et ces demandes et préciserai quelques points :

Pour la mobilité :

- Il y a urgence à diminuer la place de la voiture dans nos déplacements quotidiens qui sont souvent en solitaire; le fait d'améliorer la place du vélo ne diminuera pas significativement la place de celle-ci

- En premier lieu, augmenter la cadence des bus aux heures d'embauche et débauche (6h à 9h - 16h à 19h) et instaurer la gratuité sur ces plages horaires ce qui aurait un réel effet incitatif pour les trajets domicile-travail

- la gratuité a un coût pour la collectivité mais des choix budgétaires courageux doivent être faits pour diminuer notre impact sur la planète

Pour le logement :

- sensibiliser les habitants sur l'impact de l'imperméabilisation des sols, sur la nécessité de préserver la nature en évitant les abattages d'arbres et de haies, le goudronnage...

Merci de prendre note de ces observations.

Cordialement.

Christophe Boisureau

---

Bonjour

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Écologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes.

Cordialement

Thérèse EVIN

---

Bonjour,

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes.

Cordialement

Sylvie Godard

---

Bonjour,

Globalement, je trouve que ce projet plein de bonnes intentions n'est pas à la hauteur du point de vue des moyens qui seraient nécessaires pour lutter efficacement contre le réchauffement

climatique ou plus exactement contre la perte de biodiversité, la disparition des espèces et l'impact des activités humaines sur les écosystèmes.

Je trouve que ce projet manque d'ambition.

Par exemple, comme au pays de Galles, une interdiction de construction de toute nouvelle route et élargissement de route pourrait être mise en place. Ainsi la route de contournement de Clis entre Guérande et La Turballe serait définitivement abandonnée.

Toutes les communes du canton de Guérande (Guérande, La Turballe, Piriac-Mer, Mesquer, Assérac, Herbignac, Saint Lyphard, La Chapelle des Marais, Saint Joachim + Férel, Penestin Camoël), ne sont pas joignables par voie ferrée, la bagnole devient quasiment obligatoire, voir au moins deux par foyer, car dans le même temps aucun autocar ne permet depuis ces villes, de rejoindre Rennes ou Nantes. Pourtant aucun projet de voies ferrées dans ce PCAET !

St Nazaire est la plaque tournante des liaisons décarbonées pour le canton de Guérande, or sans une bonne voiture, cette ville est très difficile d'accès...

Ce territoire, pourtant très touristique, est dépourvu de solutions de transport décarboné et visiblement le restera, c'est une injustice, l'égalité entre les territoires n'existe pas, pourtant nous payons nos impôts et les budgets du département pour les liaisons par autocar et de la région pour les liaisons par train existent et nous y contribuons !

Il nous reste les mobilités douces, à pied ou à vélo. Mais là encore, il est impossible d'aller d'une de ces communes à l'autre en toute sécurité c'est à dire avec des pistes cyclables. Les efforts consacrés à ces déplacements sont ridicules ! Un coup de peinture sur la route partagée avec les camions et les automobiles, ce n'est pas assez ambitieux, c'est se moquer de nous ! Demandez à la région de nous donner l'argent consacré aux trains, dont nous sommes privés, pour que nous puissions au moins construire des pistes cyclables partout ! Ou alors construisez des voies ferrées...

A propos des énergies renouvelables, c'est aussi insuffisant ! A notre époque plus aucun bâtiment, plus aucune maison ne devrait être recouverte d'ardoises ou de tuiles, toutes les toitures devraient être faites de cellules photovoltaïques pour produire de l'électricité et de la chaleur. Tous les habitats nouveaux devraient être conçus pour être au moins neutres, voir à énergie positive ! Quand au parc existant il est indispensable de proposer aux propriétaires le remplacement de l'existant (ardoises ou tuiles) par des cellules installées gratuitement. C'est le prix à payer pour éviter de dépasser le seuil de +1.5° C d'ici la fin du siècle. L'argent ne coûte rien, empruntez pour ces réalisations...

De même, d'ici 5 à 10 ans, des centaines d'agriculteurs vont partir en retraite et vendre leurs exploitations, nous devons profiter de cette opportunité pour changer radicalement de modèle agricole et d'alimentation. Les terres devraient être acquises par la collectivité et partagées en une multitude de petites fermes pour faire de l'agriculture vivrière et sortir de l'agriculture intensive et chimique et de l'élevage intensif. La collectivité devrait mettre en place des filières

de formation accélérée à l'agriculture bio, et les jeunes ainsi formés se verraient attribuer les terres (2 à 3 ha, pas plus pour limiter les besoins de machines...) pour faire du maraîchage en permaculture et donc de la production bio vendue autour de la ferme sous forme d'AMAP (payés d'avance par contrats avec les mangeurs),...etc. On en est très loin dans votre projet....

Ce PCAET est un beau document, bien fait, il y a eu du travail, je le reconnais, mais ce n'est pas avec des beaux documents et de l'encre que nous inverserons la tendance, pour les générations futures. Il faut une plus grande volonté politique et une bifurcation radicale, il faut changer de système économique et de vision de la société...

Christian THOLIN

06 76 74 69 80

---

Madame, Monsieur,

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ».

A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ».

Je soutiens ces réflexions et ces demandes.

Lors de l'écoute de la matinale sur France culture le 9/11/2021 Suzan Neiman "Nous avons développé un vaccin en temps record pour éviter l'effondrement de l'économie, on ne le fait pas pour la crise climatique"...

Il me semble vraiment prioritaire de sensibiliser les citoyens face à l'érosion de la biodiversité. Il est nécessaire que les constructeurs de lotissement ne minéralisent pas complètement les sols, (trottoirs goudronnés...)

Les municipalités se doivent d'être exemplaire (éviter des patinoires en plastique ou autre...)

Merci .

Isabelle Leloup

---

Bonjour

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes.

Je tiens à appuyer les points suivants :

- La nécessité absolue de rendre les transports collectifs accessibles à tous en étant gratuits et réguliers.

- De réelles mesures incitatives pour le conducteur soliste dans sa voiture particulière.

- En terme de logement, une réflexion permanente dans toute construction nouvelle en orientant les habitats vers le soleil et la luminosité sud-est, sud, sud-ouest. On voit trop souvent des logements, même dans des éco-quartiers privés de soleil par une mauvaise exposition ou une zone d'ombre. L'accumulation des maisons dans tous les sens pour faire nombre doit être règlementée. Aucune indication dans ce sens dans le PCAET. L'isolation est une bonne chose, mais n'est pas le seul facteur d'économie d'énergie.

- En terme de traitement des déchets et de lutte contre le gaspillage, l'action n° 30 "Poursuivre et amplifier les actions de réduction des déchets" est vraiment dérisoire. Aucun budget n'est alloué. Et l'orientation est d'aboutir sur le projet de recyclerie/ressourcerie. Ce n'est pas aboutir sur une réalisation mais un simple projet !! ... en 3 ans.

Les déchetterie sont aujourd'hui des lieux du gâchis organisé où la récupération de matériaux est strictement interdite, ou la deuxième vie du mobilier consiste à jeter dans une benne son mobilier encore utilisable.

Est indiqué : De nombreuses actions sont déjà menées dans le cadre du dispositif territoire "zéro déchet zéro gaspillage" (compostage, sensibilisations, zones de gratuité, réduction du gaspillage en milieu scolaire...) et méritent d'être poursuivies et amplifiées. Ces mesures sont extrêmement ponctuelles et pas convaincantes. A titre d'exemple, une fois par an, lors de la semaine de l'environnement, une zone de collecte d'objets est mise en place et disposée sous un barnum dans une zone de gratuité. Les employés s'activent alors auprès des citoyens pour éviter de jeter de nombreux objets réutilisables... jusqu'au lundi suivant où ils nous réprimandent si nous avons le malheur de récupérer un bout de ferraille ou de carton.

L'action n°30 est peu crédible. Je souhaite un véritable projet de traitement des déchets et de lutte contre le gaspillage.

Souhaitant que soient prises en compte l'ensemble des réflexions des associations et celles-ci ci-dessus exposées brièvement.

Cordialement

Marc EVIN

---

Bonjour,

Par ce mail, je vous exprime mon avis sur le PCAET

Tout d'abord, Il est essentiel d'engager, préalablement, une large concertation citoyenne sur les enjeux et les objectifs à atteindre ; par l'absence de réunion d'information, de débat citoyen sur l'élaboration de ce PCAET.

Le suivi et l'évaluation du PCET manque de précisions, le basculement du PCET au PCAET et les actions transverses ne sont pas présentées clairement.

Je ressens beaucoup d'indignation face à la légèreté des choix et décisions pris notamment à propos du logement, de l'agriculture, du transport.

CAP Atlantique et ses 15 communes sont des territoires de Terre et Mer, auxquels je suis extrêmement attachée.

- Sur l'agriculture : il y a un manque d'actions spécifiques sur la réduction des cheptels, le développement du Bio et de l'alimentation végétarienne. Avec un port comme celui de la Turballe, alors peut être commercialisé t'il en dehors du périmètre du CAP, et c'est très bien, mais la population doit pouvoir profiter largement des produits de la mer notamment les enfants et séniors ( restaurant scolaire, hôpitaux, ehpad...)

Sur les intrants, pesticides et autres mots en "..cide", je remarque un manque de volonté forte de réduction des ces produits qui malheureusement, comme TOUT LE MONDE LE SAIT sont toxiques pour la terre, l'océan, les humains et la bio diversité.

- Sur le logement : on peut constater que ce territoire est composé à environs 50% de résidences secondaires, d'ailleurs, on a pu observer lors du confinement du printemps 2020 beaucoup de mécontentement de la part des résidents principaux.

C'est un réel soucis ; comment faire en sorte que des personnes qui ont un logement principal (pas forcément sur le territoire) aient aussi 1 voire 2 etc. logements secondaires, ou en tout cas être propriétaires de 1, 2 etc. logements, et ne pas être sollicités fiscalement pour l'amélioration des logements sociaux du territoire et des résidents modestes. De même pour les entreprises comme AirBnB, ou autres qui font pression dans ce domaine de l'immobilier, il ne faudrait pas que ce territoire devienne un Barcelone. Aussi, s'agissant de la rénovation et les projets d'habitats, même si il y a des financements France Relance par exemple, cette question doit être posée, il me semble.

- Sur le transport, il est impératif d'inciter l'usage du train, du vélo, de modes de déplacements doux et éco-durables. Inciter à la réduction des déplacements voitures (même si elles sont électriques) notamment dans certaines agglomérations du CAP tels que la Turballe, le Croisic, même Guérande. Prévoir des parkings en périphérie et développer l'usage de ces transports faibles ou neutres en émission de GES type navette. Sensibiliser plus à la réduction de la fréquentation de la voiture en ville, prévoir plus de plateau piétonnier. Développer les déplacements trains plus tard dans la journée.

- Son potentiel touristique est indéniable, aussi, les pouvoirs publics doivent absolument se soucier de le protéger, afin qu'il ne devienne pas un espace surpeuplé en période estivale, car les déplacements des professionnels sont extrêmement problématiques

- je me pose aussi des questions sur la prise en compte des problématiques d'inondations, de submersion, d'incendies, de modification des phénomènes météorologiques tels que tempête, tornade..etc. ainsi que sur la question sismique.

Je suis particulièrement déçue du manque d'ambition de ce Plan face à la crise climatique que nous vivons.

Je demande donc une révision de ce PCAET.

Cordialement

E Josso

---

Bonjour,

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes. Je tiens à appuyer les points suivants :

- les actions et les financements concernant la transition énergétique sont dérisoires au regard des objectifs à atteindre. Par ailleurs, Le dernier rapport de l'ADEME propose notamment des actions visant à transformer les résidences secondaires en résidences principales. Pourquoi cette piste n'est pas explorée ?

Très cordialement

Yves CALVEZ

---

Bonjour,

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes.

Dominique Pain

+33 641 131 038

---

Bonjour,

Voici mes réflexions concernant le PCAET :

#### 1. LE TRANSPORT

:

- Impératif de développer la part du vélo sur Cap Atlantique (pistes cyclables, vélos aux gares ...)
- Inciter la population à utiliser ce mode de déplacement quand c'est possible
- Freiner l'utilisation de la voiture par des mesures efficaces incitatives surtout l'été exemple : créer des parkings gratuits ainsi que des navettes gratuites locales qui permettraient de désengorger la côte du Croisic entre autre aux périodes d'été.

Eventuellement péage l'été pour les véhicules qui veulent à tout prix faire le tour de côte (ce qui permettrait de financer en partie les navettes gratuites)

- Développer le transport ferroviaire impératif

Informez, impliquez la population par des conférences, réunions...La population doit savoir que c'est urgent que chacun s'implique mais l'incitation doit venir AUSSI de nos maires..., responsables politiques...  
Référents par localité...

#### AGRICULTURE/ENVIRONNEMENT

- Urgent de favoriser le développement de l'agriculture BIO locale pour viser l'autonomie (création d'emploi)
- Diminuer les élevages intensifs et informer de l'urgence de consommer moins de viande
- Favoriser sur les communes les cantines BIO
- Créer des potagers dans les écoles et végétaliser un maximum les cours d'école
- Gestion collective de lieux communaux avec les habitants qui le souhaitent (forêts, fruitiers, nichoir, hôtel à insectes...)
- Créer des pelouses au lieu d'artificialiser ...

Informez, incitez...Il faut des décisions et actions rapides et efficaces.

#### LOGEMENT/ CONSTRUCTIONS

- Urgent de rénover plutôt que de construire (cf. architecte Madec, Nantes)
  - Stopper l'artificialisation des sols ou en tous cas freiner
  - Inciter au développement du photovoltaïque sur les toîts des bâtiments techniques de chaque commune
  - Inciter aux économies d'énergie (éclairage public la nuit)
  - Éviter les projets qui ne sont ni au service de l'humain, ni au service de l'environnement (ex : la 5G)
  - Nous n'avons qu'une seule planète! La sobriété doit être au rendez-vous.
- Pour cela il faut informer...conférence, réunions...tracts

Merci pour votre travail mais cette consultation publique ne touche que quelques personnes. Or la population doit comprendre les enjeux et pourrait s'approprier des initiatives.

Je vous invite à lire un livre très intéressant de Mathieu Rivat "Ces maires qui changent tout" (à la médiathèque du Croisic) aussi voir ce qui se fait sur la commune de Mouan-Sartoux.

Meilleures salutations,  
B.Champenois

---

Bonjour,

Habitant Saint Molf.

Je vous fais part de mes idées pour améliorer le développement durable et réduire notre impact sur l'environnement.

Fermer les marais salants de Guérande l'été aux passages des voitures avec un système de bornes pour permettre le passage des habitants et des professionnels travaillant sur le secteur (Paludiers, métier du batiments, ect...)

Détaxer les serres de jardin construites en dur.

Facilité l'installation ( Location bâtiments, terrain municipaux ( a tarif avantageux, taxe pro,...) d'entreprises sur des critères environnementaux.

(Poseurs de panneaux solaires, constructeur bois, maraîchage bio ect...)

Augmenter la signalisation d'itinéraire cyclable conseillés sur les routes secondaires et pistes cyclables. Avec des panneaux de distances en direction des villes. Avec une carte interactive sur internet.

Baisser le coût de la taxe d'aménagement pour les maisons équipées d'au moins 2 panneaux solaires (injection direct, revente...)

Cordialement

Lecrecq Gabriel  
8 impasse du Lavoir  
44350 Saint Molf.

---

Bonjour,

Afin que nous puissions envisager l'avenir des générations futures avec plus de sérénité , je pense qu'il est nécessaire de mettre tout en œuvre pour favoriser les déplacements à vélo. Les pistes cyclables sur le bord des routes le long des voitures, dissuadent bon nombre d'éventuels cyclistes, surtout en saison estivale, dont je fais partie. Puisqu'il existe un réseau dédié à la circulation motorisée, il devrait exister au même titre un réseau indépendant dédié aux piétons et aux cyclistes. C'est quand même incroyable que l'on ne puisse pas se déplacer de façon sécurisée à pied ou à vélo sur de relativement longues distances alors que tout le monde crie qu'il faut arrêter les déplacements motorisés.

J'aimerais que les communes mais aussi les privés soient contraints d'éteindre les éclairages extérieurs la nuit. A Ker Groaz au Croisic, le parc est éclairé toute la nuit, il y a des projecteurs au pied des arbres qui perturbent les oiseaux, c'est une aberration. Foncia qui s'occupe de la gestion de cette résidence devrait être pénalisé pour ces agissements.

Les composteurs devraient être obligatoires partout où la population a un terrain à disposition, par exemple toujours à Ker Groaz qui dispose d'un grand parc, il devrait y avoir un composteur collectif (que Foncia refuse d'installer pour raisons esthétiques !!!!!)

Si l'on veut que les populations soient dissuadées de prendre la voiture et se tournent vers les transports en communs, ces derniers doivent être TOUS GRATUITS.

Afin que les gens économisent l'eau, il n'y a qu'un moyen, qu'elle devienne très chère . Je propose donc que les 20 premiers m3 indispensables à la vie de chacun soient gratuits afin que tout le monde y ait accès mais que au delà, les prix soient exorbitants, qu'ils montent par paliers de 10 m3.

En ce qui concerne l'agriculture, les cultures conventionnelles ne devraient toucher AUCUNE subventions mais être plutôt pénalisées. C'est inadmissible

que l'Europe verse de l'argent pour soutenir la destruction du vivant sur notre planète.

L'idée se répand pourtant, mais le cycle de surconsommation de textiles continue. Les importations de textiles devraient être lourdement taxées; Qu'on en finisse avec tous ces textiles de très mauvaise qualité à prix très bas et qu'on favorise la vente de textiles d'occasion et le recyclage de ceux ci.

Vivant en bord de mer, je suis effarée par la quantité de déchets de pêche que je trouve sur les plages. Tous les jours, je ramasse environ 20 litres de morceaux de filets de pêche et autres "ficelles" synthétiques . La pêche est responsable d'une très grande partie des plastiques que l'on retrouve en mer en plus de la destruction des ressources du vivant. Je suis pour un arrêt total et une interdiction de la pêche industrielle, seuls les petits pêcheurs non industriels devraient continuer . Tout comme on a extrêmement réduit notre consommation de viande, il faut réduire le poisson.

Les dirigeants font trop de concessions aux grands pollueurs;

C'est très bien d'essayer de trouver des solutions à petites échelles, mais comme les plus grands pollueurs sont les décideurs, tant que le monde vivra sous la dictature des profits, rien de vraiment efficaces ne sera fait. De toute façon, il est déjà trop tard, nous fonçons dans le mur .

Je m'arrête là parce que c'est déjà long, mais il y aurait pourtant tellement à dire

Bon courage à vous qui allez traiter tous ces courriels

Ecologiquement votre

Sylvie Beillevert

---

Bonjour

Veillez trouver ci-dessous mes observations sur le PCAET dans le cadre de la consultation du public.

Jean François Habigand - 10 avenue de port val - 44490 Le Croisic

Après avoir parcouru les différents documents, avoir été sensibilisé à l'importance de la démarche par une présentation effectuée par les Écologistes de la Côte Sauvage, avoir lu l'analyse et les remarques du président de cette association que vous devez avoir certainement reçue et que je trouve inutile de reproduire ici, voici un simple commentaire général sur mon ressenti en tant qu'habitant du Croisic.

Je reconnait un gros travail effectué par les techniciens en charge de la réalisation des documents. Il y a de la qualité dans tout ce qui est évoqué. Mais je trouve que ce n'est qu'une déclinaison de bonnes résolutions qui ne vont pas résoudre le problème de la question climatique car on ne trouve que de très rares mesures d'évaluation. En clair ça manque énormément d'objectifs chiffrés. Et en plus on ne voit pas les moyens qui permettraient d'atteindre les objectifs qui sont mentionnés.

Ce PCAET ressemble à une « obligation légale » qu'il faut satisfaire en produisant une étude de valeur, ce qui me semble le cas, mais aussi une manière pour les élus de se donner bonne conscience !

Il existe quelques communes trop rares en France où les élus associent les citoyens aux études et moyens à mettre en œuvre pour atteindre des objectifs d'intérêt général.

Ici, rien ! Pourquoi ne pas mettre en place une sorte de convention citoyenne pour reprendre le terme utilisé pour un groupe de citoyens invités à travailler sur des propositions pour le climat, mais en espérant une meilleure prise en compte par les élus ? Alors qu'il y a sur le territoire plusieurs associations, récentes certes, mais qui sont motivées par cette question. Pourquoi ne pas les associer à l'évaluation de l'avancement du PCAET par des réunions régulières à définir avec elles pour établir des bilans et informer le public ?

Face à deux gros problèmes, pour moi, sur notre presqu'île que sont le logement et le tourisme je trouve que les mesures proposées sont négligeables face à l'importance de leur impact. Par exemple sur les logements. Il faudrait que le PCAET impose des règles contraignantes importantes pour freiner la construction de nouveaux logements. Car ces constructions inutiles de résidences secondaires, non seulement font grimper le prix moyen des logements mais ont un bilan carbone très lourd. Lorsque le logement est à vocation sociale, on va oublier les contraintes, quoique manque-t-on de tant de logements sociaux ? Mais sur les résidences secondaires que ce soient des constructions neuves ou par démolition des anciens logements il faudrait des mesures fortes.

Autre et dernier sujet que j'aborde ici, le tourisme. Pourquoi agir dans le sens d'un tourisme purement consommateur qui ne veut pas voir les problèmes qu'il provoque telle l'augmentation de la circulation automobile. N'ai-je pas lu quelque part qu'au lieu de parler de baisse de la circulation, Cap Atlantique prévoit dans les années à venir une augmentation de la circulation automobile ?

C'est un grave sujet qui ne me semble pas pris en compte alors que c'est, avec la construction de logements neufs, un des plus gros impacts dans notre région sur le climat. Il est temps de penser à inventer un nouveau tourisme, puisqu'on nous dit partout que c'est la seule ressource de nos petites communes.

Voilà dans ces quelques lignes j'espère vous avoir manifesté mon insatisfaction relative au PCAET.

Je le trouve bien trop timide et complètement inutile dans l'état actuel par manque de mesures efficaces. Ce travail est à refaire avec la participation des associations qui seraient prêtes à contribuer.

---

Suite à la lecture du PCAET, il n'est pas facile comme simple citoyen de se faire une idée précise sur ses orientations et actions précises; ne sont pas traités la promotion du ferroviaire, la réduction de la circulation automobile, la promotion du bio et de l'alimentation végétale. Merci au Maire du Pouliguen qui organise une soirée d'information et de consultation à ce sujet . des propositions : améliorer la communication, et permettre la participation des gens du territoire aux prises de décisions ( il y a beaucoup de personnes compétentes dans les domaines concernés par le PCAET, c'est dommage de ne pas enrichir ainsi la réflexion ,et d'arriver à des actions qui seront ainsi mieux acceptées par tous.

Par exemple : les actions visant à promouvoir la culture biologique ( aide aux maraîchers bio.; approvisionnement bio et local pour les cantines ; promouvoir les déplacements à vélo ( sécurisation des pistes cyclables , continuité et fléchage ), passer d'une logique de moyens ( nombre de kms réalisés ) à une logique de résultats ( part modale du vélo, nombre de passagers par voiture, part de l'alimentation végétarienne dans les cantines );

Au vu de l'immense travail qu'a dû représenter l'élaboration de ce PCAET, il serait vraiment dommage qu'il ne débouche pas sur un avenir vertueux et en accord avec les directives des différentes COP.

Bon courage.

---

Madame ,Monsieur

J'ai parcouru le pcaet cap atlantique et je souhaite vous faire part de mes réflexions: C'est un gros travail qui a été accompli et j'ose espérer que les différentes communes vont s'engager à suivre les recommandations.. Néanmoins ,si les objectifs ont été définis notamment en ce qui concerne le transport,le bâtiment et l'agriculture,en revanche les actions à mener souffrent d'indicateurs pertinents.

#### LE TRANSPORT

Réduire l'usage de la voiture:

le covoiturage: informations de la mairie pour inciter le covoiturage des résidents,liste des participants, parcours souhaité,horaires,disponibilités ...

Limiter le nombre de voitures des estivants dans le centre ville: actions à lister: navettes gratuites, parking payant pour les non résidents, durée limitée de stationnement...

L'utilisation du vélo: les actions ne se limitent pas à des nombres de kms de voies partagées qui ne suppriment pas les risques d'accident . La sécurité des cyclistes passent par des audits de

sécurité qui devront être suivis de plan d'actions avec indicateurs( ex piste cyclable débouchant sur voie de circulation voiture, ou trottoirs, analyse systématique des accidents connus ...)

La mise à la disposition de vélos, de vélos électriques par les municipalités ainsi que des zones de stationnement, sont des exemples d'actions qui peuvent être quantifiés;

Privilégier les voies ferroviaires: prendre en compte les temps d'acheminement pour se rendre en transports collectifs à une gare pour les habitants des villes n'ayant pas de gares; Des durées trop longues favorisent l'usage de la voiture.

remplacer progressivement avec des échéances précises les véhicules thermiques par des véhicules utilisant des énergies à faible émission de carbone ( cars, véhicules appartenant aux mairies, engins de nettoyage, prendre en compte dans les appels d'offre le volet environnemental ...

Limiter la circulation dans les zones de marais salants: le sel de Guérande pourrait se voir pénaliser si des analyses mettaient en évidence des métaux lourds et ou des traces d'hydrocarbures dans le sel!

l'usage des navettes électriques, des transports alternatifs, des vélos seraient à encourager.

...

## LE BÂTIMENT

Bâtiment public neuf:exiger dans les appels d'offre le respect des normes environnementales pour diminuer les dépenses énergétiques et polluantes et intégrer les apports énergétiques renouvelables

travaux de rénovation des bâtiments publics: idem appel d'offre et respect normes environnementales.

voieries: limiter les impacts carbone en recherchant des solutions pour favoriser l'usage de matériaux à moindre coût carbone et limiter l'artificialisation des sols (effet sur le coût carbone et la prévention des inondations...)

Bâtiments privés neufs

Obtention du permis de construire soumis à des règles plus strictes avec aides possibles pour limiter l'impact carbone

Faciliter l'installation de panneaux photovoltaïques individuels ou collectifs en recherchant des solutions avec les bâtiments de France dans les zones classées

## AGRICULTURE

Diminuer les élevages intensifs en facilitant leurs transitions vers des modes environnementaux plus vertueux: concertation avec les syndicats agricoles, chambre d'agriculture...

Préserver les espaces naturels déjà existants.

Encourager le bio

Favoriser les circuits courts: amap, marchés de producteurs

Favoriser la nourriture bio dans les écoles et la restauration collective

Introduire davantage des plats végétariens dans les cantines

Bonjour,

J'ai essayé de lire et de comprendre le PCAET. C'est un peu ardu pour moi.

ça m'intéresserait d'aller à une réunion d'information. Y en a-t-il de programmé ? Pouvez-vous me donner les dates et les lieux ?

En ce qui me concerne, je me pose des questions sur l'amélioration des transports moins énergivores : transports en commun, vélo, covoiturage. Comment les promouvoir ? Il y a bien quelques pistes cyclables - qui s'arrêtent net entre deux villes ; des bus - qui circulent parfois à vide ; beaucoup de personnes seules dans leur voiture - promouvoir, simplifier les trajets à plusieurs ....

Merci d'avance pour votre réponse.

Joëlle CHAUVIRÉ - Piriac

---

Bonjour,

Le PCAET ne présente pas d'objectifs chiffrés. L'évolution des pratiques est difficilement discernable étant donné l'absence des résultats du PAET précédent:

y a t-il une réelle volonté de faire avancer les choses? Il est permis d'en douter....

Avec mes encouragements pour plus de clarté,

B.Jacques

---

Bonjour, je suis Thierry Giraud pour l'association CAP PLEINE CONSCIENCE

Merci pour votre dossier sur le PCAET ; je voudrais faire des propositions face aux mesures à prendre face au réchauffement climatique. Et les objectifs du PCAET pour

- 1- Limiter l'impact du territoire sur le changement climatique
- 2- Améliorer la qualité de l'air
- 3- Adapter le territoire au changement climatique pour réduire sa vulnérabilité

Les leviers pour répondre à la réduction des gaz à effet de serre sur Piriac passe pour moi par une sensibilisation du public, en coopération avec l'ADEME et les associations environnementales locales ; pour diffuser aux habitants des outils pour qu'ils puissent mesurer leurs impacts carbone local et leurs impact carbone importé et ainsi changer leurs comportements de consommateurs.

A travers ces documents appeler les habitants et vacanciers à privilégier le train pour venir sur nos régions et pour cela baisser le prix du train si ce n'est la gratuité.

Cela demande de faciliter le transfert des voyageurs de La Baule Escoublac à nos communes par les cars Lila.

L'augmentation du prix du foncier et des locations à l'année sur nos communes, oblige les locaux à vivre à l'extérieur de nos communes et ainsi augmente le bilan carbone de nos communes et leurs habitants. Il serait peut-être bien de taxer les résidences secondaires pour financer la

transition écologique ; pour aider les locaux et favoriser les éco-villages en lien avec des activités de développement durable de nos communes.

Il serait aussi souhaitable d'avoir des poubelles de matières organiques pour favoriser le compostage et la méthanisation de nos déchets végétaux, et ainsi réfléchir à la production d'électricité locale à base de méthane.

Vue l'urgence de la problématique du changement climatique, il serait bon de créer une instance associative intégrant des associations environnementales et les communes.

Merci de votre lecture et je ne doute pas à travers le PCAET de votre volonté de ce que la jeune génération puisse vivre dans un monde harmonieux.

Thierry GIRAUD  
PIRIAC

---

Registre papier de Férel :

Proposition d'action pouvant être ajoutée pour la réduction des déchets et changements de consommation : créer des ressourceries permanentes à proximité de toutes les déchetteries et Cap permettant la récupération de matériaux de construction ainsi que les objets de consommation courante

Proposition globale pour la réduction des GES, de l'énergie...mais aussi pour communiquer et transmettre les gestes de réductions : favoriser, soutenir, faciliter l'implantation d'écolieux, espaces d'expérimentation de vis sobre, autonome (non relié aux réseaux gaz, eau, électricité), d'habitats réversibles c'est-à-dire n'étant pas posé sur des fondations, sur des espaces agricoles pour viser une résilience alimentaire par la création de potages, jardins nourriciers.

Droite d'expérimentation des communes articles L1113-1 à L 1113-7 du Code Général des collectivités territoriales :

Les communes peuvent établir des zones dites « Stecal » pour faciliter l'installation en habitat réversible des habitants en dehors des zones constructibles, c'est-à-dire dans les zones naturelles, agricoles ou forestières comme le détaille l'article L151-3. Ces exceptions s'appliquent à toutes les communes disposant d'un PLU et sont mises en place selon les volontés des élus locaux puis validées après avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Car il faut des exemples pour faire changer les habitudes consommation et favoriser l'engagement citoyen pour accélérer la transition énergétique.

Ce sont des gens comme Yves Gillen (le jardin des marais à Herbignac) et l'écoasis (ceux qui sèment à Guérande) qui rendent concrets les objectifs du GIEC.

Hélène MARCHAL 06 62 23 03 31

Est-il possible de faire un moratoire sur les habitations secondaires ?. Puisqu'il faut limiter l'urbanisation et que déjà 46% des habitations du territoire de Cap sont des habitats secondaires.

---

Philippe Ricordeau  
30 avenue de Port Val  
44 490 Le Croisic  
philricor@yahoo.fr

Le 24 novembre 2021

**Monsieur le commissaire en charge de l'enquête publique  
PCAET CAP Atlantique**

Conformément aux dispositions régissant les enquêtes publiques en matière d'environnement et notamment l'article L123-19 du code de l'environnement, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous mon avis de citoyen sur le PCAET de Cap Atlantique.

**A- Sur le choix des actions**

En mars 2019, plusieurs associations lançaient « L'Affaire du Siècle » pour lutter contre l'inaction climatique de la France et formaient un recours devant le tribunal administratif de Paris contre la « carence fautive » de l'État. Cette action soutenue en quelques semaines par plus de 2,3 millions de personnes, a permis d'obtenir le 3 février 2021 la condamnation de l'Etat. Cette action en justice s'appuyait sur les résultats d'une étude<sup>1</sup> réalisée par le Cabinet de conseil Carbone 4 (premier cabinet de conseil indépendant spécialisé dans la stratégie bas-carbone et l'adaptation au changement climatique).

Cette étude concluait que trois secteurs majeurs (transports, logements, agriculture) devaient être mis en avant dans les politiques publiques de lutte contre le réchauffement climatique. Sur ces trois secteurs, Carbone 4 recommandait de suivre quelques paramètres qualifiés de « structurants » car « *recouvrant un potentiel de l'ordre de 80 % des réductions totales attendues sur ces trois secteurs* ». Ces paramètres ont été sélectionnés par Carbone 4 « *au regard de leur dynamique d'évolution et de l'importance de leur potentiel de réduction, de sorte qu'ils joueront au premier ordre sur les émissions de GES du secteur dans la décennie à venir* ». Ces paramètres prioritaires, ainsi que les actions correspondantes, pourraient être mobilisés de façon prioritaire sur le secteur territorial de la communauté d'agglomérations de Cap Atlantique.

**A1 – Sur le transport des personnes**

Sur ce transport des personnes, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Les kilomètres de liaisons vélos traités

---

<sup>1</sup> *L'État français se donne-t-il les moyens de son ambition climat ?* Etude réalisée par Carbone 4, en février 21, à la demande des quatre associations de « L'Affaire du Siècle » (Fondation pour la nature et l'homme, Greenpeace France, Notre affaire à tous, Oxfam France) dans le cadre de leur action en justice contre l'État. Document accessible en ligne.

- Le nombre de places de stationnement vélos créées
- Le nombre de schémas vélos communaux réalisés

Pour définir ces indicateurs et orienter ses actions, Cap Atlantique s'appuie sur les résultats d'une étude, ponctuelle, réalisée en 2015, hors vacances, WE et jours fériés. Cette étude, qui demande à être actualisée, permet de conclure qu'actuellement la part modale du vélo est de 3%. Par ailleurs, le nombre moyen de passagers par véhicules peut être estimé à 1,28<sup>1</sup>. Il est à noter que cette étude ne fournit pas d'informations sur le trafic ferroviaire alors que plus de 30 000 véhicules par jour sont comptabilisés sur la portion Guérande-La Baule et près de 15 000 entre Batz-sur-Mer et Guérande.

Les préconisations de Carbone 4 s'agissant des paramètres prioritaires pour être en cohérence avec l'objectif de la stratégie nationale bas carbone sont les suivantes :

- « *La pratique du vélo va devoir fortement augmenter. Elle doit être multipliée par 4 d'ici 2030 par rapport à 2018.* »
- « *La part des véhicules à faibles émissions dans le parc total de véhicules français doit passer de quasiment 0 % aujourd'hui à 15 % en 2030* »
- « *Le nombre moyen de passagers par véhicule doit atteindre 1,74 en 2030* »
- « *Le trafic ferré doit croître de 20 % en 2030 par rapport à 2018.* »

Mes remarques, s'agissant des transports :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être actualisées et complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (trafic ferroviaire, part des véhicules à faible émissions, variabilité du constat en fonction de la période de l'année et prenant donc en compte l'impact du tourisme).
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour inciter au transport ferroviaire.
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour réduire les déplacements en voiture, particulièrement en période estivale.
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour encourager les véhicules à faible impact.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Augmenter la fréquence des transports en commun (bus, ferroviaire), y compris en soirée et proposer la mise en place de plusieurs lignes express (le Centre hospitalier de Saint-Nazaire doit pouvoir être accessible facilement à toute personne non motorisée)
- Inciter au recours en transports en communs (bus, ferroviaire) par une politique tarifaire adaptée (gratuité, au moins le week-end ou pour certaines populations),
- Aménager, en lien avec la Carène, plusieurs parkings de dissuasion articulés avec une politique d'incitation aux transports en communs (gratuité de ces parkings de dissuasion et politique tarifaire désincitative pour les stationnements en ville, hors population locale),

---

<sup>1</sup> Estimation tenant compte de la part modale des voitures située à 61% pour les conducteurs et à 16% pour les passagers

- Pénaliser progressivement l'accès du territoire aux véhicules thermiques les plus émetteurs de GES en commençant par les déplacements de loisir (à l'exclusion des véhicules professionnels).

## **A2 – Sur le logement des particuliers**

Sur les logements des particuliers, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Rénovations énergétiques réalisées (nb de logements pour 100 logements existants)

Pour définir cet indicateur et orienter ses actions, Cap Atlantique s'appuie sur une étude qui recense « 69 000 logements dont 45% de résidences secondaires. /.../ Ces bâtiments sont pour majeure partie pas ou peu isolés et présentent des étiquettes énergie oscillant entre les classes D et G. » Ces éléments permettent d'estimer à un peu plus de 20 000, le nombre de logements à rénover d'ici 2030 (peut-être moins puisque nous ne disposons pas de la répartition des différentes classes ?), soit environ 1500 par an. Il est à noter que le document du PCAET ne fixe pas d'objectif, pour un volet pourtant particulièrement sensible, et ne donne pas non plus de bilan chiffré des actions entreprises les années précédentes. Sur le site de Cap Atlantique, les éléments qui y figurent sont les suivants : « Depuis la création de Cap Info Habitat en 2014, sur près de 2 600 contacts pour des économies d'énergie, de l'adaptation, de la mise aux normes d'assainissement non collectif, 785 ménages modestes ont bénéficié de subventions pour un montant de près de 2 623 712 € (tous financeurs confondus). »

Les préconisations de Carbone 4 s'agissant des paramètres prioritaires, pour être en cohérence avec l'objectif de la stratégie nationale bas carbone sont les suivantes :

- « 4,5 millions de rénovations performantes devront être effectuées entre 2015 et 2030 pour espérer atteindre les objectifs de décarbonation du secteur résidentiel. À titre indicatif, cet objectif est sensiblement inférieur à la moyenne des trois scénarios considérés, qui préconisent un total de 6,3 millions de logements à rénover sur la période (soit 71% des logements à rénover). »
- Par ailleurs, deux autres paramètres doivent être suivis : le nombre de logements chauffés au fioul et le nombre de logements chauffés au gaz.

Mes remarques s'agissant des logements des particuliers :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (absence d'objectif sur le nombre de logements rénovés ; nombre de logements chauffés au fioul et au gaz),
- Aucune action spécifique n'est prévue pour aider à abandonner le chauffage au fioul ou au gaz.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Identifier des secteurs d'interventions prioritaires pour des projets de rénovation en repérant la précarité énergétique : réalisation d'une thermographie aérienne et croisement des données (coût estimé à 50 000 euros sur le PCAET Vallée de la Marne),
- Favoriser les rénovations vertueuses en exonérant partiellement ou totalement de la Taxe Foncière.

- Surtout, déployer un soutien financier complémentaire aux dispositifs existants,

### **A3 – Sur l’agriculture**

Sur l’agriculture, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Nombre de diagnostics réalisés

L’action prévue consiste à mesurer, sur un échantillon (10 à 15) d’exploitations laitières plusieurs indicateurs (empreinte environnementale, contributions positives, performances économiques,...).

Outre la diminution de la part de la viande dans l’alimentation des ménages (diminution d’environ 50% d’ici 2030) les préconisations de Carbone 4 s’agissant des paramètres prioritaires, pour être en cohérence avec l’objectif de la stratégie nationale bas carbone, sont les suivantes :

- « *Seules une forte réduction de la consommation et de la production de viande et des pratiques d’élevage moins intensives permettront l’atteinte des engagements nationaux de neutralité carbone* ».
- « *La part des déjections méthanisées doit passer à 30 % en 2030 contre 3 % en 2018* ».
- « *La part de l’agriculture bio doit passer à 32 % en 2030 contre 7 % en 2018* ».

Mes remarques s’agissant de l’agriculture :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être complétées car plusieurs informations d’importance sont manquantes (part des déjections méthanisées, part du bio dans la production locale, part de repas végétariens dans la restauration collective)
- Aucune action spécifique n’est prévue, identifiée comme telle, pour augmenter la part des déjections méthanisées ;
- Aucune action spécifique n’est prévue, identifiée comme telle, pour augmenter la part du bio dans la production locale ;
- Aucune action spécifique n’est prévue, identifiée comme telle, pour diminuer l’alimentation carnée dans la restauration collective ;
- Sur le secteur de l’agriculture, le PCAET ne prévoit aucune mesure structurante permettant d’être en phase avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d’exemples :

- Mettre en place au moins 3 menus végétariens par semaine dans les cantines scolaires du territoire ;
- Valoriser systématiquement (labels, promotions) les restaurateurs proposant des menus végétariens à leur clientèle (même proposition pour les produits locaux et bio) ;
- Exonérer de location les emplacements, sur les marchés, tenus par des producteurs bio ;
- Faciliter l’implantation de maraîchers bio sur le territoire (aides financières, accompagnement,...) ;
- Développer un maraichage de proximité dans les communes (jardins partagés) et généraliser l’implantation de potagers dans les écoles ;

- Débitumer une part significative (à définir) des trottoirs et/ou des cours d'école.

## **B- Sur l'élaboration du PCAET et sa gouvernance**

### ***B1 Sur le diagnostic chiffré***

En premier lieu, nous ne disposons pas du bilan quantitatif, action par action, du plan précédent PCET 2013-2020. Or, sans bilan chiffré, secteur par secteur et indicateur par indicateur, il est difficile de se prononcer sur l'efficacité et la pertinence de telle ou telle mesure proposée. Ceci d'autant qu'une partie importante des actions prévues dans le PCAET le sont en prolongement d'actions initiées dans le précédent plan (13 des 34 actions prévues sur 2021-2027 sont la poursuite des actions précédemment engagées ; par ailleurs 19 actions seulement sur les 28 décidées en 2013 ont été engagées sans que des conclusions n'aient été rendues publiques sur les raisons qui ont conduit à ne pas les mettre en œuvre). A titre d'exemple, le PCET prévoyait de renforcer le covoiturage avec, comme indicateurs, « *le nombre d'inscrits par localité* » ainsi que « *le taux d'occupation par véhicule* ». Il prévoyait également de développer les déplacements doux (vélos) avec, comme indicateurs, « *le nombre d'utilisateurs* », « *le nombre de déplacements* » et les « *distances parcourues* ». Sur le logement, le PCET prévoyait de lutter contre la précarité énergétique et d'aider aux travaux de rénovation avec, comme indicateurs, « *le nombre de logements rénovés* » ainsi que « *le montant des aides* ». Le PCET prévoyait également de réduire de 10% l'usage des intrants agricoles. Il serait extrêmement utile de savoir ce qu'il est advenu de ces différentes actions, financées par la collectivité. Enfin, le PCET a financé (100 000 euros) l'élaboration d'un « Plan de Déplacements Urbains » qu'il faudrait pouvoir consulter.

En deuxième lieu, le diagnostic sur lequel repose le PCAET n'est pas suffisamment documenté ou, du moins, les sources ne sont pas toutes disponibles facilement en accès libre. Or, il faudrait pouvoir préciser pour chaque donnée chiffrée la façon dont les informations sont collectées et renseignées. A titre d'exemple, s'agissant des chiffres de la séquestration de carbone, Cap Atlantique indique que celle-ci « *a été estimée par Air Pays de la Loire et mise à disposition de Cap Atlantique dans le cadre du DROPEC* ». Les chiffres figurant dans le diagnostic font ainsi état d'une forte progression, de 14 000 teqCO<sub>2</sub> en 2008 à de 34 000 en 2014, progression qu'il conviendrait de pouvoir discuter, et de sécuriser, compte tenu de l'extension de l'artificialisation des sols ces dernières années. A noter que le LSCOTT prévoit 30% d'habitants en plus en 2030. Or, ni les données, ni la méthode de calcul ne sont fournies ce qui conduit à questionner la crédibilité de ces chiffres. L'enjeu est d'importance puisque la séquestration du carbone a permis de couvrir en 2014, 10,5% des émissions de GES du territoire de la même année et pourrait, donc, à horizon de 2030, en couvrir près du tiers.

En troisième lieu, le diagnostic proposé repose trop souvent sur des informations anciennes et/ou parcellaires. Le diagnostic de vulnérabilité<sup>1</sup> repose ainsi sur une bibliographie (voir pages 99 et suivantes) qui date des années 2010 à 2014 alors que les connaissances en climatologie évoluent rapidement. Ainsi l'actualisation des aléas sur les submersions marines réalisée en

---

<sup>1</sup> Diagnostic de vulnérabilité au changement climatique, H Legrand, 2015,

2019<sup>1</sup> pour le site Climate Central n'est pas prise en compte dans ce document. Il en est de même des autres travaux du GIEC publiés après 2014. Les chiffres des émissions de GES datent de 2014 (p17 du Diagnostic), ceux sur la mobilité de 2015 (Diagnostic, page 14), ceux de la consommation d'énergies fossiles de 2012 (Diagnostic, pages 12-13). Ceci ne suffit pas pour connaître les dynamiques les plus récentes et surtout fait craindre une inertie considérable et dommageable dans la conduite des actions du PCAET. Ainsi, un bilan d'étape est prévu au bout de 3 ans. Mais, si l'on suit la même temporalité, les indicateurs disponibles à cette date, porteront sur les résultats obtenus en 2017 ou 2018... soit avant la mise en application de l'actuel PCAET. Sauf à revoir en profondeur les indicateurs et leurs modalités de calcul, le suivi du plan est donc quasi impossible. « *Un bilan intermédiaire au bout de 3 ans sera réalisé pour rendre compte des impacts à mi-parcours du PCAET. Une évaluation complète au bout de 6 ans sera réalisée* »

## **B2. Sur la gouvernance**

Passer d'une logique de moyens (nombre de kilomètres réalisés, nombre de dossiers traités, nombre de participants, etc) à une logique de résultats, comme le propose « La Fabrique Ecologique »<sup>2</sup>, aurait pour conséquence de chercher à mesurer précisément les performances de telle ou telle action, mais surtout de comprendre ce qui marche, ce qui ne marche pas... et pourquoi. Ceci implique un travail technique sur les différents indicateurs dont les résultats devraient pouvoir être communiqués régulièrement à la population pour faciliter l'appropriation collective des enjeux :

- en terme de lisibilité, les indicateurs « de résultats » (résultats intermédiaires, mais assimilés à des indicateurs de résultats car supposés être directement corrélés à ceux-ci) mériteraient d'être clairement différenciés des indicateurs « de moyens » : ainsi le nombre de kilomètres de pistes cyclables réalisés (indicateur de moyens) ne devrait pas être mis sur le même plan que l'indicateur portant sur la part modale sur les transports affectée aux vélos (indicateur de résultat intermédiaire)(en l'occurrence, l'indicateur de résultat final, cherché est la quantité d'émissions de GES attribuable aux transports) ;
- pour chacun de ces indicateurs, il conviendrait de disposer : de la valeur initiale, des sources de données, de la périodicité des actualisations prévues ainsi que des valeurs cibles.

Par ailleurs, l'objectif de réduction des émissions de GES signé par la France, extrêmement ambitieux, motivé par l'urgence et la gravité de la situation, suppose une modification profonde des modes de vie en développant des solidarités (covoiturages, jardins partagés, gestion collective de tiers lieux,...). Il sera très difficile, voire impossible, d'obtenir des résultats tangibles sans une appropriation réelle de ces problématiques par l'ensemble de la population avec, en préalable, un diagnostic partagé, et donc des réunions d'informations pédagogiques, nombreuses, sur le changement climatique, mais aussi un temps d'échange un peu « consistant » avec la société civile en utilisant des techniques de communication (personnes

---

<sup>1</sup> Scott A. Kulp & Benjamin H. Strauss New elevation data triple estimates of global vulnerability to sea-level rise and coastal flooding Nature Communication 29 octobre 2019

<sup>2</sup> « *Les communes, les intercommunalités et l'action climatique. Comment accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre.* » Publication définitive – Mars 2021 Note n°37 La Fabrique écologique.

relais, ambassadeurs et ambassadrices du climat, leaders d'opinion,...)<sup>1</sup>. La portée réelle d'une consultation du public, telle qu'elle est actuellement organisée<sup>2</sup>, est nécessairement très limitée et purement formelle. Il est à prévoir que seules quelques personnes particulièrement motivées participeront effectivement à cette consultation en lisant l'ensemble de la documentation qui est mise à leur disposition. Cette manière de faire est d'autant plus dommageable qu'elle n'encourage pas la réflexion collective et ne facilite donc pas l'émergence d'idées nouvelles, imaginatives, et de projets venant d'une adhésion sincère de la population<sup>3</sup>.

Une gouvernance à la hauteur des décisions à prendre, et des difficultés à venir, supposerait par exemple, comme d'ailleurs cela commence à se faire sur certains territoires :

- d'organiser régulièrement des réunions publiques d'information et de débat, impliquant le monde associatif et politique, au plus près de la population (dans les communes, voire dans les quartiers),
- de décider de la participation effective de la population à la gouvernance et au suivi du plan d'actions sous une forme à définir (conseils communaux consultatifs, convention citoyenne locale pour le climat, collège des associations,...)
- de mettre en place un débat annuel d'orientation climatique, permettant notamment de présenter l'impact des investissements envisagés sur les émissions de GES
- d'affecter un budget conséquent aux actions du PCAET (actuellement moins de 2% du budget de Cap Atlantique)
- et, enfin, pour améliorer la visibilité des orientations prises en matière de politique climatique, « *un volet supplémentaire, sans doute le plus important, pourrait être d'examiner, pour chaque projet d'équipement ou d'infrastructure décidé par la collectivité, les émissions supplémentaires et évitées pour l'investissement et le fonctionnement. Une telle démarche permettrait de prendre en compte le critère climatique dans les choix d'investissement à opérer dans le budget qui sera adopté un peu plus tard.* » In « *Les communes, les intercommunalités et l'action climatique. Comment accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre.* » Publication définitive – Mars 2021 Note n°37 La Fabrique écologique.

---

<sup>1</sup> La priorité devrait être « *l'association des citoyens aux différentes décisions à prendre, aux projets à mener et aux financements à lever* » Ceci permettant « *de mobiliser la population, de faire évoluer les comportements, de multiplier les initiatives et de lever les obstacles et les incompréhensions qui peuvent exister. Ceci suppose que la population soit informée et associée le plus en amont possible, qu'elle ait vraiment le sentiment qu'elle peut agir sur le projet, et, le cas échéant, bénéficier de ses retombées positives.* » (Les communes, les intercommunalités et l'action climatique. Comment accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Publication définitive – Mars 2021 Note n°37 La Fabrique écologique.)

<sup>2</sup> Sur internet ou en mairie (documentation papier), et limitée à 30 jours.

<sup>3</sup> « *L'association des citoyens aux projets de transition énergétique des projets d'énergies renouvelables et de rénovation énergétique est désormais fréquente. Elle est nécessaire en amont, puisqu'elle permet d'écouter et parfois de co-concevoir les projets avec les habitants.* » (Les communes, les intercommunalités et l'action climatique. Comment accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Publication définitive – Mars 2021 Note n°37 La Fabrique écologique.)

**Au total, et en synthèse, mon avis est le suivant :**

1. En l'état, plusieurs informations manquantes (bilan du PCET, données actualisées et complétées sur la mobilité,...) ne permettent pas, aujourd'hui, de se faire une idée cohérente de l'ensemble des documents disponibles et, par suite, de porter un avis pertinent sur le choix des actions et des priorités figurant dans le PCAET qui nous est proposé.
2. Pour la plupart, les paramètres retenus par Carbone 4, en appui à la démarche engagée en 2019 devant le juge administratif<sup>1</sup>, ne figurent pas dans les indicateurs de suivi du PCAET de Cap Atlantique. Ce recours administratif portait sur les engagements non tenus en matière de lutte contre les changements climatiques ; la France ayant été condamnée en octobre 2021 à réparer les conséquences de son inaction, le juge estimant que les actions mises en œuvre ne vont pas suffisamment loin dans leurs ambitions, et de ce fait mettent en péril les droits fondamentaux des citoyens.
3. Un certain nombre d'éléments laissent penser que le PCAET, tel qu'il est actuellement conçu, ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés. En effet, plusieurs secteurs d'importance ne sont pas directement traités (promotion du ferroviaire, réduction de la circulation automobile, promotion du bio et de l'alimentation végétale, identification des secteurs d'interventions prioritaires pour des projets de rénovation,...)
4. Ces craintes sont renforcées par les modalités de gouvernance du PCAET (insuffisances en matière de communication et d'information vis-à-vis du public ; absence de participation directe de la population aux décisions ; défauts techniques des indicateurs qui compliquent le pilotage de l'ensemble).
5. Enfin, s'il est vrai que le PCAET a pour finalité de préparer le territoire à relever les défis des enjeux climatiques, il est dommage de ne pas en profiter, localement, pour articuler les différentes actions programmées à une réflexion systémique plus vaste permettant de préparer le territoire à la pluralité des risques liés à l'anthropocène, en toute transparence vis-à-vis de la population : risque de rupture d'approvisionnement en eau, risque de rupture d'approvisionnement alimentaire en raison de la désorganisation des transports ou même simplement de retards dans un maillon de la chaîne, risques de pénuries sur certains biens ou services pour la population, risques de rupture dans l'alimentation électrique, risque de difficultés dans la gestion des politiques de santé en cas de catastrophe, de pandémie ou de pénuries de carburant, etc.... Le document fait déjà état des risques naturels directs (inondations, sécheresses, canicules, submersions marines...), ainsi que des risques technologiques et des pollutions<sup>2</sup> mais ceux-ci ne peuvent être dissociés des risques indirects, systémiques, éventuellement plus graves car consécutifs à l'impact des évolutions du climat sur l'organisation de la société. Les différents facteurs sont liés et ne devraient pas

---

<sup>1</sup> *L'État français se donne-t-il les moyens de son ambition climat ?* Etude réalisée par Carbone 4, en février 21, à la demande des quatre associations de « l'Affaire du Siècle » (Fondation pour la nature et l'homme, Greenpeace France, Notre affaire à tous, Oxfam France) dans le cadre de leur action en justice contre l'État. Document accessible en ligne.

<sup>2</sup> page 76 et suivantes de l'Étude Environnementale Stratégique du Plan Climat Air Energie Territorial

conduire à sous-estimer la vulnérabilité du territoire. Ces différentes problématiques sont aujourd'hui, d'ailleurs, au centre des préoccupations d'un certain nombre d'associations ou de structures qui proposent à la fois des outils de diagnostics de vulnérabilité, mais aussi tout un panel de solutions qui pourraient être rapidement mises en œuvre<sup>1</sup>. A titre d'exemple, l'association « Resiliere »<sup>2</sup> dont l'objectif est « *d'accompagner la résilience globale et collective dans les territoires à de multiples échelles pour se préparer aux risques systémiques* » ainsi que l'association « *Les greniers d'abondance* »<sup>3</sup> qui propose des diagnostics et donne des informations sur les orientations à prendre pour s'engager sur une meilleure résilience alimentaire des territoires<sup>4</sup>. Cette dimension systémique de la gestion des risques est, malheureusement, largement absente des différents documents du PCAET. Elle pourrait toutefois, ultérieurement, figurer dans les Plans Communaux de Sauvegarde (PCS), ainsi que sur les Documents d'Information Communaux sur les Risques Majeurs (DICRIM). « *Loin d'une écologie de façade ou d'un discours faussement rassurant,* » l'association Resiliere estime ainsi qu'il est temps « *de déployer les dispositifs déjà existants et d'inventer ceux nécessaires pour garantir la sauvegarde de la population et du territoire en ces temps d'accélération du réchauffement climatique et à l'aube d'une crise économique majeure. Ceci afin de co-construire une culture commune et une solidarité de terrain nous préparant à vivre avec ces crises et chocs, et non plus à uniquement les subir et réagir dans l'urgence.* »

---

<sup>1</sup> Actuellement, la dépendance aux transports longue-distance et l'insuffisance de la production et de la main d'œuvre alimentaire locale nous rendent vulnérables à des ruptures d'approvisionnement en cas d'attaque sur les structures logistiques, de décisions des pays exportateurs de limiter leurs ventes hors du territoire, grèves routières, inaccessibilité en pétrole ou autre événement imprévisible. Ceci est également valable pour les principes actifs qui composent nos médicaments qui sont produits à 80 % en Asie, en Chine et en Inde. Cette vulnérabilité s'étend d'ailleurs, également, aux structures de soins. Les soins spécialisés relèvent, sur le territoire, essentiellement du Centre Hospitalier de Saint-Nazaire et supposent donc un accès fluide, rapide, y compris pour les personnes non motorisées ce qui n'est pas le cas actuellement. L'organisation des transports en communs rend en effet très compliqué (horaires, lignes de bus) l'accès au CH de Saint-Nazaire pour une partie de la population, ce qui serait grandement aggravé en cas de pénurie de carburant.

<sup>2</sup> <https://resiliereorg.wordpress.com/>

<sup>3</sup> <https://resiliencealimentaire.org/>

<sup>4</sup> A titre d'exemples : développer des outils locaux de stockage et de transformation, manger plus végétal, créer des régies agricoles communales, former massivement aux bases du maraîchage,...

Voici ma contribution à l'enquête publique de novembre 2021 sur le PCAET de cap Atlantique.

Après avoir parcouru les différents documents, avoir été sensibilisé à l'importance de la démarche par une présentation effectuée par les Écologistes de la Côte Sauvage, avoir lu l'analyse et les remarques du président de cette association que vous devez avoir certainement reçue et que je trouve inutile de reproduire ici, voici un simple commentaire général sur mon ressenti en tant qu'habitant du Croisic.

Je reconnais un gros travail effectué par les techniciens en charge de la réalisation des documents. Il y a de la qualité dans tout ce qui est évoqué. Mais je trouve que ce n'est qu'une déclinaison de bonnes résolutions qui ne vont pas résoudre le problème de la question climatique car on ne trouve que de très rares mesures d'évaluation. En clair ça manque énormément d'objectifs chiffrés. Et en plus on ne voit pas les moyens qui permettraient d'atteindre les objectifs qui sont mentionnés. Ce PCAET ressemble à une « obligation légale » qu'il faut satisfaire en produisant une étude de valeur, ce qui me semble le cas, mais aussi une manière pour les élus de se donner bonne conscience !

Il existe quelques communes trop rares en France où les élus associent les citoyens aux études et moyens à mettre en œuvre pour atteindre des objectifs d'intérêt général. Ici, rien ! Pourquoi ne pas mettre en place une sorte de convention citoyenne pour reprendre le terme utilisé pour un groupe de citoyens invités à travailler sur des propositions pour le climat, mais en espérant une meilleure prise en compte par les élus ? Alors qu'il y a sur le territoire plusieurs associations, récentes certes, mais qui sont motivées par cette question. Pourquoi ne pas les associer à l'évaluation de l'avancement du PCAET par des réunions régulières à définir avec elles pour établir des bilans et informer le public ?

Face à deux gros problèmes, pour moi, sur notre presqu'île que sont le logement et le tourisme je trouve que les mesures proposées sont négligeables face à l'importance de leur impact.

Par exemple sur les logements. Il faudrait que le PCAET impose des règles contraignantes importantes pour freiner la construction de nouveaux logements. Car ces constructions inutiles de résidences secondaires, non seulement font grimper le prix moyen des logements mais ont un bilan carbone très lourd. Lorsque le logement est à vocation sociale, on va oublier les contraintes, quoique manque-t-on de tant de logements sociaux ? Mais sur les résidences secondaires que ce soient des constructions neuves ou par démolition des anciens logements il faudrait des mesures fortes.

Autre et dernier sujet que j'aborde ici, le tourisme. Pourquoi agir dans le sens d'un tourisme purement consommateur qui ne veut pas voir les problèmes qu'il provoque telle l'augmentation de la circulation automobile. N'ai-je pas lu quelque part qu'au lieu de parler de baisse de la circulation, Cap Atlantique prévoit dans les années à venir une augmentation de la circulation automobile ? C'est un grave sujet qui ne me semble pas pris en compte alors que c'est, avec la construction de logements neufs, un des plus gros impacts dans notre région sur le climat. Il est temps de penser à inventer un nouveau tourisme, puisqu'on nous dit partout que c'est la seule ressource de nos petites communes.

Voilà dans ces quelques lignes j'espère vous avoir manifesté mon insatisfaction relative au PCAET. Je le trouve bien trop timide et complètement inutile dans l'état actuel par manque de mesures efficaces. Ce travail est à refaire avec la participation des associations qui seraient prêtes à contribuer.

M. FENICE Daniel  
impasse du rocher  
La Turballe

**Objet : Mes réflexions sur le projet de PCAET**

La Turballe le 30/11/2021

Monsieur le Commissaire enquêteur ,

Je suis membre de l'association « Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! ». A ce titre, j'ai pris connaissance du rapport que l'association vous a transmis, ainsi que du rapport rédigé en partenariat avec « Les Ecologistes de la Côte Sauvage » et « Vert Pays Blanc et Noir ». Je soutiens ces réflexions et ces demandes. Je tiens à appuyer les points suivants .

**1)Manque d'évaluation des plans précédents :**

**Une évaluation et un retour d'expérience du Plan Climat Energie Territorial (PCET) et des actions du programme Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) auraient apporté du relief à cette démarche de territoire.**

Il faudrait ou aurait fallu **procéder à un bilan précis du PCET en analysant secteur par secteur** les écarts par rapport aux objectifs en matière d'économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, l'intégrer au dossier et montrer comment il a été pris en compte pour l'élaboration du nouveau PCAET.

**2 )Nécessité de Renforcer le dispositif d'évaluation et de suivi**

Il faudrait :

- approfondir la définition des indicateurs permettant un suivi du PCAET en précisant pour chacun une valeur de départ, une valeur cible et la façon dont les informations sont collectées et renseignées. Donner des valeurs à atteindre chiffrées en nombre ou en pourcentage , par exemple sur la rénovation énergétique des logements , en lieu et place d'objectifs comme *« le nombre de projets déposés et acceptés » ou « le nombre de kilometres de pistes cyclables réalisés »*

- adopter le principe d'un programme d'actions actualisé chaque année pour l'année en cours et les deux années à venir dans une démarche évolutive tenant compte des objectifs atteints ou encore à atteindre et d'éventuelles données objectives plus récentes . Un comité de pilotage, constitué d'élus , de spécialistes mais aussi de citoyens permettrait d'actualiser le programme d'actions au plus près des priorités territoriales.

**3) Données trop anciennes :**

*« Présenter les dernières données disponibles (2018) pour la consommation et la production d'énergie, GES et polluants atmosphériques et corriger l'analyse des*

évolutions lorsque cela est nécessaire » cette critique , formulée par l'autorité environnementale vaut aussi pour la plupart des indicateurs chiffrés sur lesquels s'appuient les diagnostics et les programmes d'action proposés . Ce problème est particulièrement criant sur le problème de la montée des eaux et des risques de submersion .

#### 4) Manque d'ambition sur plusieurs sujets importants :

Manque ambition dans la lutte contre les GES , en particulier concernant le transport . Le Prefet ,dans son analyse critique , écrit « *Relever les objectifs de réduction des émissions de GES en cohérence avec les engagements régionaux et nationaux, notamment l'objectif de neutralité carbone au niveau national en 2050* »

Il serait donc souhaitable :

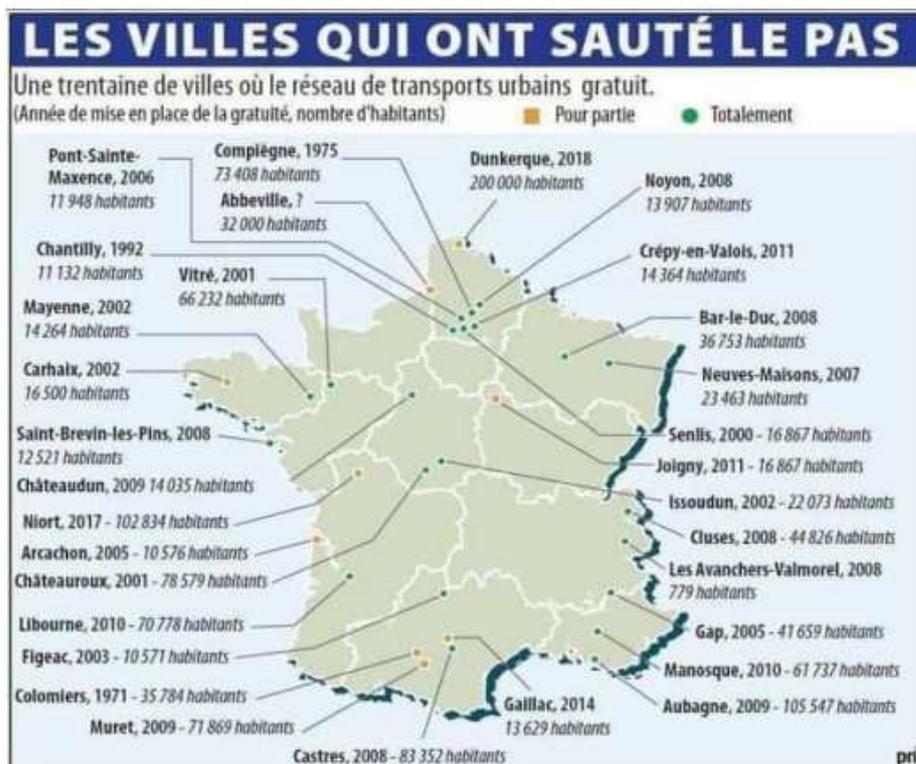
-d'approfondir la réflexion sur la réduction des déplacements auto, notamment en période estivale.

-d'étudier la possibilité de zones sans voitures ( au moins dans certains lieux à certaines périodes ) Les secteurs de Pen Bron , les Marais salants de Guérande, mais aussi les centres ville de plusieurs communes ( Le Croisic , La Turballe...) pourraient servir de lieux d'expérimentation.

-d'étudier en ces lieux la possibilité de navettes terrestres ou maritimes gratuites ou à coût extrêmement réduit pour acheminer les visiteurs .

- de réfléchir à la gratuité dans les transports publics pour tous.

De nombreuses villes ont déjà franchi le pas comme l'indique le document ci-dessous .



- de réfléchir à une « redevance Incitative » en remplacement de la « TEOM » Des Intercommunalités comme celle de Questembert dans le Morbihan l'ont mise en place depuis déjà de nombreuses années. Elle a permis de réduire les tonnages , les passages de camions et donc aussi les coûts pour les habitants. Mais surtout elle a permis de sensibiliser chacun en le rendant davantage acteur de la gestion de ses propres déchets.

-d'améliorer la prise en compte de la précarité énergétique des ménages à revenus modestes sur le chauffage mais aussi de faire un effort beaucoup plus conséquent sur le budget alloué à la rénovation des logements , cité comme mesure Phare mais doté d'un budget ridiculement bas.

#### **6 ) Trop grande opacité envers les populations :**

- Etendre la sensibilisation à la vulnérabilité du territoire auprès des populations et des touristes

- mais surtout intégrer les habitants , très en amont, à la réflexion et à la co-construction du projet, de son suivi et de son évaluation.

#### **5) Des carences :**

Alors que le diagnostic montre que Le territoire est marqué par plusieurs éléments qui pourrait affecter son dynamisme et l'emploi sur le territoire

- Vieillesse de la population
- Déficit de jeunes actifs
- Départ des jeunes
- Coût du logement
- nombre très important de résidences secondaires

Rien n'est proposé pour inverser cette tendance . Aucune action volontariste n'est mise en place pour tenter de réduire le nombre de résidences secondaires , permettre l'installation de jeunes familles aujourd'hui obligées de se loger vers l'intérieur des terres et de parcourir des kilomètres chaque jour pour venir travailler ; ce qui accroît le trafic routier , les émissions de GES et les encombrements de certains axes.

Alors que tous les indicateurs montrent que le Tourisme pèse de façon importante dans le manque de logements , dans l'augmentation des pollutions liées à la voiture individuelle et dans une gestion programmée annuellement sur de nombreux sujets ( tels que la collecte des déchets, les flux de circulation,.....) et que les études montrent toutes le souhait de la population de se rapprocher encore plus nombreux des zones littorales dans les années à venir , aucune action n'est envisagée pour tenter d'impacter cette tendance.

Au contraire les politiques menées et les budgets alloués à la promotion touristique ne font qu'aggraver cette tendance et le PCAET dans son diagnostic le prend comme un fait établi et inéluctable , voire profitable , et suggère de s'y adapter en augmentant , par exemple , les capacités de l'assainissement et propose de développer un tourisme ,soi disant plus durable , plus vert et plus flexible sur l'année, mais qui ne fera qu'augmenter le nombre de visiteurs sur la Presqu'île donc aussi le coût et la rareté du logement principal et les flux de transports avec les conséquences citées précédemment .

**Conclusion :**

Je souhaiterais que les associations citées ci-dessus puissent être reçues pour initier une réflexion collective , éclaircir et améliorer certains aspects de ce Plan et ,je l'espère, engager une collaboration durable et utile pour notre territoire

**Daniel Fenice**

Anne Duchêne  
30 avenue de Port Val  
44 490 Le Croisic  
[anne\\_duchene@yahoo.fr](mailto:anne_duchene@yahoo.fr)

Le 25 novembre 2021

Monsieur le commissaire en charge de l'enquête publique PCAET CAP Atlantique

Conformément aux dispositions régissant les enquêtes publiques en matière d'environnement et notamment l'article L123-19 du code de l'environnement, je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous mon avis de citoyenne sur le PCAET de Cap Atlantique.

Tout d'abord, je déplore l'absence de réunions d'information et de débat citoyen sur l'élaboration du PCAE de la communauté d'agglomérations de CAP Atlantique et, je demande à ce que la communauté d'agglomérations de CAP Atlantique ne pas mettre en œuvre le Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) sans engager, préalablement, une large concertation citoyenne sur les enjeux et les objectifs à atteindre.

Les objectifs du PCAET, à savoir : Réduire de 20 % en 2030 et 50 % en 2050 les consommations d'énergie ; Réduire de 30 % la consommation d'énergies fossiles ; Atteindre la neutralité carbone en 2050 ; Multiplier par 3 la production d'énergies renouvelables d'ici exigent des transitions rapides et radicales dans l'ensemble des secteurs de l'économie, qu'il s'agisse de l'énergie, de l'aménagement des terres, de l'urbanisme, des infrastructures de transports et de bâtiments, ou des systèmes industriels - elles visent à réaliser au niveau mondial des réductions d'émissions de rythme et d'ampleur considérables, de l'ordre de -5 % à -7 % par an. La décennie 2020-2030 est unanimement reconnue comme absolument cruciale pour engager l'action nécessaire au respect des objectifs de l'Accord de Paris.

#### **A - Atténuation : limiter l'impact du territoire sur le changement climatique, en agissant sur la réduction des consommations énergétique et le développement des énergies renouvelables**

##### **A1. Les émissions liées à l'agriculture et à l'alimentation**

Si l'on prend en compte toute la chaîne du champ à la fourchette, les activités agricoles et alimentaires françaises représentent 36% des émissions de gaz à effet de serre françaises, loin devant les émissions liées au transport ou encore à l'habitat. Ces émissions sont dues pour moitié à la production agricole. Le reste est lié à la fabrication d'emballage, à la transformation, au transport et à la commercialisation alimentaire (20%), au déplacement des clients jusqu'au magasin (11%), au traitement des déchets alimentaires (7%), etc.

##### **Diminuer le bilan carbone des menus**

- **Diminuer de 33% la consommation de viande (\*)** - cela revient à limiter à 3 ou 4 portions de viande ou de poisson par semaine et à 1 ou 2 produits laitiers par jour, en évitant en priorité la viande issue d'élevages industriels. Un repas avec une portion de boeuf : 6,29 kg CO<sub>2</sub> éq/repas c'est 12 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un repas végétarien : 0,51 kg CO<sub>2</sub> éq/repas - Source : Ademe, Bilan GES, 2018 **2)** Au moins 2 repas végétariens par semaine, au moins 50% d'aliments produits localement ou bio dans les restaurants scolaires et collectifs publics
- **Augmenter à hauteur de 33% la part des produits locaux (moins de 150 km) de saison ou issus d'une agriculture biologique (\*\*)** 1)
- En informant la population et les restaurateurs : **1)** Promotion des recettes végétariennes, des recettes de saison par des animations et des ateliers **2)** Communication grand public

par des documents d'informations, des communiqués de presse, l'organisation de journées de sensibilisation des particuliers et des professionnels **3) Augmenter le nombre de marchés et proposer un tarif préférentiel aux producteurs en bio pour les places de marché 4) Créer des boutiques de producteurs**

- Accompagner les agriculteurs vers une réduction de leur intrants et de leur consommation d'énergie, sensibiliser au coût écologique et économique de la puissance et du tonnage de leur matériel (consommation énergie, tassement terres agricoles ,dégradation des chemins ruraux conçus pour du matériel plus léger)

*(\*) avec un bénéfice pour la santé : les Français ont des apports en protéines presque 2 fois supérieurs à leurs besoins nutritionnels, un régime plus sobre en produits d'origine animale et plus riche en fruits et légumes frais, légumes secs et céréales complètes permettrait ainsi d'être en meilleure santé, tout en préservant le climat et la biodiversité.*

*(\*\*) l'agriculture biologique qui engendre également de multiples bénéfices sur la ressource en eau, la préservation des sols et de l'air, ainsi que sur la biodiversité.*

**Réduire de 50% la perte et le gaspillage alimentaire** responsable, selon le GIEC de 8 à 10 % de toutes les émissions induites par l'activité humaine dans le monde... C'est davantage d'émissions de gaz à effet de serre que tous les vols commerciaux au niveau mondial ! Les Nations unies estiment qu'un tiers de toute la nourriture produite dans le monde finit comme déchet avant même d'arriver à la table. Et lorsque les aliments vont à la décharge et pourrissent, ils produisent du méthane, un gaz à effet de serre encore plus puissant que le dioxyde de carbone. En France, ce sont 10 millions de tonnes de nourriture qui sont gâchées chaque année. Cela correspond à 16 milliards d'euros. Chaque citoyen français jette 29 kilos par an, soit un repas par semaine ou 108 euros. Plus largement, en prenant en compte toute la chaîne alimentaire, c'est-à-dire de la production à la consommation de la nourriture, il s'agit d'une perte de 155 kilos et 240 euros par Français et par année.

- En informant la population et les restaurateurs : **1) Promotion de la sobriété des usages animations et ateliers culinaires 2) Promotion des aliments en vrac qui permet d'acheter la quantité souhaitée, ni plus ni moins, et d'éviter d'acheter trop et de ne pas tout consommer 3) Communication grand public par des documents d'informations, des communiqués de presse, l'organisation de journées de sensibilisation des particuliers et des professionnels**
- En créant des réseaux de récupération des invendus, entre les particuliers et les entreprises locales pour partager les excédents alimentaires et éviter ainsi de les jeter.
- En compostant

## **A2. Les émissions liées à la consommation énergétique des bâtiments**

Organiser la rénovation du parc existant (public et privé) pour de réduire les coûts liés à la consommation d'énergie (chauffage, éclairage...), réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer et la qualité de l'air, notamment, par l'installations de panneaux solaires photovoltaïques ou thermiques, façades solaires : vérandas, serres, coursives couvertes, isolation par l'extérieur, éoliennes domestiques, pompes à chaleur : géothermie et aérothermie...

Rénover au moins **1000 bâtiments par an**

- En donnant la priorité aux enjeux climatiques plutôt qu'à la valorisation du patrimoine – en supprimant les contraintes liées aux AVAP (aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine - AVAP ou AMVAP) une servitude ayant pour objet de « promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces » qui limite la réhabilitation énergétique des bâtiments qu'ils soient protégés ou non.

- En informant la population : **1)** Formation "d'ambassadeurs de la rénovation énergétique" sur le modèle des ambassadeurs du tri pour faire la promotion de la sobriété des usages, **2)** Communication grand public par des documents d'informations, des communiqués de presse, l'organisation de salons professionnels, **3)** Aide à l'installation par la proposition de diagnostics, des conseils à l'installation, une aide à la maîtrise d'ouvrage, **4)** un financement par des subventions et/ou des prêts 0%
- En limitant les résidences secondaires - le territoire de Cap Atlantique comporte près de 69 000 logements dont 45% de résidences secondaires- par une majoration de la taxe d'habitation des résidences secondaires et une taxe sur les logements vacants car, l'augmentation du nombre et de la surface des logements par personne participe à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.
- Stimuler l'ajout d'un étage aux bâtiments administratifs et commerciaux : au 20ème siècle, les bâtiments publics prévoient souvent un logement à l'étage pour leurs employés. Ces logements pourraient être utilisés pour les hébergements d'urgence, les saisonniers...

### A3. Les émissions liées aux transports

La contribution des transports aux émissions nationales s'élève à 31 % en 2019. En 2019, le transport routier représente 94 % des émissions de GES du secteur des transports (54 % pour les véhicules particuliers, 20 % pour les véhicules utilitaires légers et 24 % pour les poids lourds). Sur la période 1990-2019, les émissions du secteur des transports augmentent de 9 %, malgré l'amélioration des performances techniques des véhicules (émissions de GES par km). Cette hausse incombe à l'augmentation de la demande en transport, exprimée en voyageurs.km ou en tonnes.km.

**Réduire de moitié (-50%) le trafic routier** et diminuer la dépendance à la voiture individuelle dont les méfaits sont bien connus (bruit, accidents, pollution de l'air (oxydes d'azote et particules fines) , émission de gaz à effet de serre, imperméabilisation des sols et bétonisation induite par l'expansion des routes)

- **Réduction de la place dédiée aux voitures/motos** **1)** piétonnisation permanent des centres ville et "rues des écoles" fermées temporairement la circulation dans la zone immédiate qui entoure une école aux heures de début de fin de classe **2)** Suppression de places de stationnement, augmentation du tarif de stationnement, extension de la zone payante et sanction du parking sauvage **3)** diminution la vitesse à 30 km/h en agglomération et réaménagement réduction de la largeur des rues ; élargissement des îlots de protection pour piéton ; abaissement des bordure **4)** restriction de circulation des véhicules les plus polluants notamment les camping-cars avec un itinéraire imposé, **5)** partage de l'espace public pour laisser plus de place aux modes doux, **6)** Limiter drastiquement le flux de véhicules liés au tourisme
- **Faciliter l'usage du vélo** **1)** candidater à l'appel à projet d'AVELO de l'ADEME pour obtenir un financement, **2)** intégrer des cheminements propres pour les cycles et leur donner la priorité – plutôt qu'aux voitures - avec des pistes cyclables sécurisées et non partagées, entretenir ou réhabiliter l'existant pour permettre l'utilisation toute l'année, mailler le territoire pour une pratique plus sécurisée des modes actifs et créer des pistes cyclables à proximité des pôles générateurs de trafic (écoles, commerces, administrations...) recenser les besoins en invitant les cyclistes à s'exprimer **3)** valoriser les liaisons en lien avec les stratégies touristiques (valorisation des véloroutes et voies vertes), **4)** améliorer la signalétique(continuité entre communes) pour aboutir à un réseau d'équipements dense, sûr et pratique, de nature à convaincre celles et ceux qui hésitent encore **5)** sécuriser les zones cyclables -les carrefours - et inciter les cyclistes à se rendre visible et à porter un casque sécuriser **6)** mettre en place une offre de stationnement vélo - créer des

stationnements vélos et installer des box-parking à vélos sécurisés à la place des emplacements pour automobile, **7)** proposer des systèmes de location à grande échelle, **8)** donner une aide à la remise en état des vélos, organiser ateliers de remises en selle

- **Améliorer l'offre de transports en communs locaux** avec **1)** la gratuité, **2)** développer le réseau + de lignes + fréquents, service de mini-bus à trajets variables, **3)** adhésion de la communauté d'agglomérations à la plateforme ouestgo pour la mise en relation des covoitureurs notamment pour mutualiser les trajets pendulaires domicile-travail **4)** Inciter les lieux de culture ( cinémas, théâtres...) à proposer sur le site et à l'accueil une aide au co-trajet pour que les personnes qui sont réticentes à marcher de nuit puisse des voisins pour les y accompagner à pied ou en covoiturage
  - **Améliorer l'offre ferroviaire**, - c'est ce que souhaitent 80% des français - avec **1)** une augmentation de l'offre avec + de lignes + fréquents + de trains de nuit, **2)** une tarification juste proportionnelle à la distance et inférieure à l'avion, **3)** la possibilité d'embarquer les vélos et des parkings à vélos sécurisés en gare
  - **Dynamiser les centres- bourgs** pour permettre la présence et/ou le retour des commerces de proximité
  - Organiser et financer des **formations d'éco-conduite** pour les élus, les fonctionnaires territoriaux mais, aussi à destination du public en complément de messages d'information via les médias (sites communaux mais aussi publicité dans les cinémas)
- A4. Interdire les projets climaticides** et l'artificialisation qui avance inexorablement, par petites touches goudronnées- l'extension du réseau routier passe par des centaines de projets de taille modeste, décidés au niveau local par des collectivités.

#### **A5. Diminuer les émissions « cachées »**

- Domicilier les comptes bancaires et les avoirs de Cap Atlantique dans une banque bas carbone (par exemple au Crédit Coopératif) car, l'empreinte carbone des grandes banques françaises les place ainsi en tête des entreprises ayant le plus d'impact sur le climat notamment par le poids des financements apportés aux énergies fossiles (charbon, pétrole, gaz...)
- Tourisme augmenter la taxe de séjour plafonnée à 4,20 €/j
- Traitement des déchets avec un objectif de réemploi **1)** intégrer dans les marchés publics l'utilisation de matériaux recyclés **2)** Une zone de seconde vie accolée à la déchetterie qui laisserait la possibilité aux entreprises et aux personnes qui de récupérer des objets (matériaux de construction, meubles, plantes, vélos, fond de peinture...) qui dans une déchetterie classique atterrissent dans les bennes. On peut imaginer un côté cours des matériaux avec les planches, les parpaings, les dalles... et un hangar pour les meubles et l'électroménager. <https://sain-et-naturel.ouest-france.fr/supermarche-inverse-tout-est-gratuit.html>. La sobriété est absolument à promouvoir dans nos comportements pour réduire la consommation irraisonnable de matière et d'énergie afin de limiter le réchauffement climatique. Le recyclage des matériaux de construction/démolition devrait aider pour une économie de ressources et permettre d'éviter le rejet dans l'atmosphère de quantité de dioxyde de carbone et de soufre, d'oxyde d'azote et de poussières et réduire le besoin de nouveaux terrains de décharges.
- Gérer les emballages et inciter les commerçants (y compris sur le marché et même supermarché) à accepter et à favoriser les clients apportant leur propre sachet papier (ex : Le fromager-primeur de Muzillac fait une petite réduction si le client apporte sa boîte à œufs, une boulangerie de La Roche-Bd a instauré une carte de fidélité...)
- Réduire l'allumage des panneaux lumineux d'information

- Adapter et réhabiliter les déchetteries, **1)** Broyer les gravats sur place permettrait de disposer de matériaux pour recalibrer les différents chemins ruraux et sentiers littoraux qui en ont bien besoin (économie circulaire, concassage et réemploi de gravats, Sictom sud Gironde .10 500 € d'économies par an pour le Sictom sur le transport, • 7 €/t d'économies sur le traitement des déchets inertes, Gain de 10 €/tonne pour Colas Gironde (récupère gratuitement des matériaux et les revend ensuite) chiffres 2017 **2)** Déchets verts : envisager le broyage à domicile avec prestation de paysagistes missionnés par la collectivité (pays de vannes) ou faire utiliser le broyeur communautaire l'équipe du patrimoine pour les branchages issus des haies agricoles ; (Ne pas ignorer le brûlage régulier en fin d'hiver et au printemps malgré les interdictions) **3)** Recouper les plus grosses branches à partir Ø 5 à 8 pour transformer les branches issues des élagages en un produit fini sous la forme de filets de bûches ou buchettes qui peuvent être valorisés comme combustible pour les propres besoins de l'utilisateur, ou revendus dans un réseau de stations-service, supermarchés, etc. **4)** Mieux que le recyclage, le réemploi - Valoriser les objets en bon état pour permettre leur réemploi (ex déchetterie de Chouzy-sur-Cisse (Loir-et-Cher), à la déchetterie La Janaie à Dol-de-Bretagne, tous les mercredis et vendredis après-midi, les petits objets en bon état, et le petit mobilier dont les personnes ne veulent plus sont collectés et triés par une association, dans d'autres villes, un lieu est prévu pour que chacun puisse déposer et récupérer gratuitement des objets en bon état pour leur donner une nouvelle vie. <https://www.optigede.ademe.fr/fiche/un-espace-recyclerie-en-dechetterie-mobile> -Espace réemploi directement dans la déchetterie (Matériauthèque hangar, bâtiment...) **5)** Collecte en porte à porte, envisager l'hiver un ramassage en campagne des déchets ménagers toutes les deux semaines **6)** Plusieurs initiatives de conventionnement pour des recyclages spécifiques par ex : terracycle recyclage des instruments d'écriture et aussi de contenants spécifiques (gourde de compotes et autres) <https://www.terracycle.com/fr-FR/brigades/brigade-des-instruments-decriture>

## **B- Adaptation : réduire la vulnérabilité du territoire aux effets du changement climatique**

### **Principaux enjeux du territoire :**

- Les inondations dues aux événements exceptionnels (orages violents et tempêtes) se multiplieront avec le changement climatique. D'importants dégâts socio-économiques pourraient affaiblir le territoire et ses activités ;
- Les risques de submersions et d'érosion marines pourront s'amplifier avec le changement climatique ;
- La ressource en eau sera de plus en plus rare. Une tension s'exercera entre agriculteurs et particuliers autour de cette ressource dont la qualité baissera ;
- Le risque d'incendies de forêts augmentera avec les hausses de température et l'allongement des phénomènes de sécheresse, et les habitations à proximité des massifs forestiers seront de plus en plus vulnérables ;
- Sur l'économie locale (agriculture, conchyliculture et sylviculture) fortement sensible à la ressource en eau et aux sécheresses plus importantes, ainsi qu'au phénomène de retrait gonflement des argiles qui viendra accentuer les dégâts sur les espaces agricoles et les habitats

**B1. Augmenter du double la surface des jardins partagés** pour développer l'autonomie alimentaire et donner accès la population à des fruits et légumes bios.

**B2. Equiper 5000 foyers de récupérateurs d'eau** pour prévenir les pénuries d'eau en facilitant la collecte et la récupération de l'eau de pluie - dont une partie est perdue ruisselant dans la mer. L'eau collectée participe à l'autonomie des territoires et peut être utilisée à l'arrosage et l'irrigation des potagers, l'abreuvement des animaux, des utilisations domestiques avec un traitement approprié,

le chauffage intérieur des maisons, etc... voire même comme eau potable (via un traitement éventuel)

- En informant la population : **1)** Promotion de la sobriété des usages, **2)** Communication grand public par des documents d'informations, des communiqués de presse, **3)** Aide à l'installation par la proposition de kits de collecte et de cuves en achats groupés, **4)** un financement par des subventions et/ou des prêts 0%

Guérande, le 18 novembre 2021

### Dépôt enquête publique PCAET de Cap Atlantique

envoyé par courrier électronique envoyé à l'adresse mail suivante : [pcaet@cap-atlantique.fr](mailto:pcaet@cap-atlantique.fr)

L'article 2 des statuts de l'association Vert Pays Blanc et Noir, stipule :

#### Article 2 - Objet

- Cette association a pour but, sur le territoire de la communauté d'agglomération Cap Atlantique :
- de veiller à la protection de la nature, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites, et des paysages ;
- d'œuvrer à ce que l'urbanisme reste dans le cadre d'un développement soutenable,
- d'assurer d'une manière générale la lutte contre les menaces de pollutions et de nuisances préjudiciables aux habitants et aux usagers de la nature.
- d'assurer par tous les moyens, y compris la saisine des juridictions administrative et judiciaire, la défense des intérêts collectifs de ses membres, des habitants des communes considérées, et des usagers de la nature, lorsque l'environnement, le cadre de vie, et d'une manière générale la qualité de la vie, sont en cause.

En Conséquence les remarques suivantes sont déposées au cahier d'enquête. Elles viennent se rajouter aux remarques déposées en commun par les 3 associations (LECS, T&MAV et VPBN) :

On peut louer l'existence de ce plan et le travail conséquent des équipes techniques dans son élaboration. Une nouvelle marche est franchie, mais elle nous semble largement insuffisante dans le contexte actuel du dernier rapport du GIEC. Voici quelques exemples :

**Le bilan du précédent PCET est inexistant** : Le PCET validé en 2013 n'a pas fait l'objet d'une évaluation détaillée. Sur 28 actions, 9 n'ont pas été engagées (PDU, commande publique éco-responsable par exemple...) pourquoi ? Pour les autres, sont-elles achevées, entamées ? Quel est leur niveau de réalisation ? Leurs objectifs ont-ils été atteints ? Un bilan du précédent PCET devrait être intégré à ce diagnostic pour plus d'efficacité dans les nouvelles réalisations.

**Les diagnostics se basent sur des chiffres déjà anciens**, alors que le territoire connaît un accroissement conséquent de sa population et des constructions. La consommation énergétique globale s'en trouve affectée.

Les chiffres présentés au PCAET sont-ils alors toujours pertinents ? ne doit-on pas s'appuyer sur des données plus récentes ?

Ces diagnostics méritent d'être réévalués tout au long de ce PCAET et une démarche devrait être mise en œuvre pour les réactualiser.

Quelques grands principes auraient permis d'assurer la cohérence d'une stratégie territoriale avec les enjeux climatiques futures :

- Objectif neutralité carbone à 2050,
- Objectif zéro artificialisation nette des sols,
- Bilan carbone des projets avec introduction des séquences « éviter, réduire, compenser » .
- Pas de financement de la collectivité aux projets CAPA et communaux ne remplissant pas ces objectifs (ex remblai de la Baule : gestion des déchets des travaux, Ges de travaux, modification déplacements urbains ....)

#### Sur les actions phares, quelques remarques :

Action phare n°3 : rénovation des bâtiments communaux : étudier la création d'un fonds de concours : Le financement n'est pas annoncé, sera-t-il assuré ?

De nombreuses actions portent sur des études, réflexions, très bien. Qu'en sera-t-il des actions préconisées ? Seront-elles intégrées à ce PCAET ?

L'objectif de rénovation énergétique complète des bâtiments communaux aurait été un bon indicateur de réalisation des objectifs (de diminution des GES).

Action Phare n°4 : Le Schéma directeur vélo vise, si besoin, la création de voies vélo non imperméabilisantes, mais il n'y a pas d'objectif de zéro artificialisation net des sols (cf dernière voie vélo en bitume qui longe l'aérodrome de la Baule). Cette action phare n'aurait-elle pas pu intégrer également la question des déplacements piétons. Seule l'action 18 propose simplement de tester des zones piétonnes le dimanche ! Le PCAET aurait pu promouvoir les déplacements piétons par des actions de sensibilisation mais également en favorisant les déplacements par des circulations plus adaptées et sécurisées.

Action phare n°5 : accompagner le développement des schémas vélo communaux . Un point de vigilance supplémentaire concernerait l'objectif de ces voies qui sont également développées à des fins touristiques plutôt que de moyens de déplacements. D'ailleurs certaines voies cyclables ne permettent pas une utilisation en mode déplacement car les circulations sont trop souvent rendues peu fluides avec des arrêts obligés.

Action n°6 : Développer le vélo : le financement accordé n'est pas corrélé à l'objectif de mise en place d'actions mais plutôt uniquement à celui d'élaboration du plan de mobilité.

Il n'y a **pas d'action phare sur le développement de transports collectifs décarbonés** alors que le réseau de transports en commun est peu développé sur le territoire et que la grande majorité des déplacements sont individuels, en voiture.

Les documents indiquent un fort potentiel touristique ; alors que dans le même temps un point de vigilance de niveau 4 est acté sur la ressource en eaux (principalement issue des eaux de surface du territoire, très sensibles à l'augmentation des températures et des sécheresses futures). Comment peut-on alors concilier un développement touristique et une ressource en eaux fragile ? Ce document ne questionne pas cette problématique. L'action n°29, ne donne pas d'objectifs chiffrés quant à la réduction des consommations d'eau potables.

Quant à la décroissance du tourisme à partir de 2050-80 :

Le trait de côte est menacé par endroits sur le territoire. des études sont actuellement en cours sur les conséquences déjà mesurables sur les territoires de CAPA et de la Carene.

La montée des eaux est un point de vigilance primordiale. Le PAPI datant de 2011 est en cours d'actualisation ; Espérons qu'il tienne compte des dernières estimations du GIEC (+2,7° à 2100 contre +1,5° actuellement) et ne se suffise pas d'une côte Xynthia à +20 et +60cm établie il y a 10ans.

La montée des eaux va impacter fortement le territoire avec un recul à terme des habitats côtiers vers les terres. Ne doit-on pas l'intégrer dans ce PCAET et travailler dès à présent à la résilience du territoire plutôt qu'à un développement susceptible de porter atteinte au climat et à la biodiversité en pure perte ?

L'aléas tempête qui ne peut être évalué précisément est du coup évacué de ces documents. Il aurait été dans ce même esprit concevable que les futurs aménagements prennent en compte ce risque.

Action 7 : Energies renouvelables ; le territoire ne produit que 12 % de sa consommation en énergie. Le potentiel est solaire et il pourrait couvrir l'ensemble des besoins du territoire mais les moyens ne sont pas déployés autour de cet objectif. Financement d'un plan solaire, guichet unique sans aide à l'équipement.

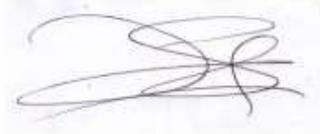
Les critères de réalisation ne sont pas suffisamment précis pour évaluer la réalisation des objectifs du PCAET.

Nous aurions pu encore relever de nombreuses actions qui questionnent la faisabilité et l'atteinte des objectifs de ce plan, la tâche est énorme d'où l'idée émise d'associer citoyens et associations dans le suivi régulier de la réalisation de ce plan .

En conclusion ce PCAET doit avoir pour objectif de réduire l'empreinte climatique et d'adapter ce territoire littoral aux prochains changements climatiques. Il ne nous semble pas prendre la mesure des enjeux, ni mettre en place des actions suffisantes de réduction et résilience.

Veuillez agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le 18 novembre 2021  
Pour Vert Pays Blanc et Noir  
La présidente  
Tyjo Guenneuguès



## PCAET CAP ATLANTIQUE

### OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DE L'ASSOCIATION VIVONS GUERANDE ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Guérande, le 22 novembre 2021

Le présent texte constitue la contribution de l'association VGES (Vivons Guérande Ecologique et Solidaire) dans le cadre de la consultation publique concernant le PCAET de CAP ATLANTIQUE.

Ce texte est la synthèse de l'analyse des différents documents mis à la connaissance du public par un groupe de travail constitué de 16 adhérents de l'association VGES et il a été validé par le CA de l'association.

#### Considérations générales sur l'ensemble des documents

Il ressort tout d'abord de la lecture des différents documents qu'il manque un souffle, une dynamique pour entraîner nos concitoyens dans la nécessaire transition énergétique et écologique des activités sur notre territoire. Ces documents rédigés par des techniciens de Cap Atlantique ou des bureaux d'étude extérieurs utilisent une forme et un vocabulaire quelque peu technocratiques qui en rendent la lecture peu aisée pour le plus grand nombre. Il y a donc nécessité d'un réel effort de vulgarisation et de pédagogie à mener si l'on veut « embarquer » nos concitoyens dans le mouvement de la transition.

L'urgence de la situation et la nécessité d'agir rapidement et de manière efficace ne ressortent pas : on envisage de réaliser à nouveau des études sur différents sujets ...

Nous avons l'impression d'un travail qui veut être complet et « cocher toutes les cases », mais sans réelle ambition et sans les moyens qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre cette ambition.

Une question qui nous paraît essentielle et qui n'est pas abordée dans les documents : comment le PCAET peut-il / doit-il être décliné au niveau de chaque commune de CAP ATLANTIQUE ? Peut-il s'imposer aux décisions des élus communaux ?

#### 1. Sur la méthode pour élaborer le PCAET

L'élaboration du PCAET ne s'appuie pas sur un bilan du PCET qui l'a précédé. Pourtant, une évaluation, même simplement qualitative, des actions réussies / ayant échoué ou avec des résultats limités nous paraît indispensable pour mieux ancrer dans la réalité le contenu du nouveau PCAET.

CAP ATLANTIQUE explique cette situation par le fait que « les indicateurs définis à l'époque n'ont pas été qualifiés suffisamment finement ». Il nous semble que cette question des indicateurs d'évaluation aurait mérité d'être approfondie pour s'assurer qu'on ne tombera pas dans le même travers pour évaluer le PCAET.

Mais le principal reproche que nous faisons à la méthode d'élaboration du PCAET est l'absence de co-construction avec les habitants de CAP ATLANTIQUE (via les associations, les entreprises, les

individus volontaires, ...). C'est une occasion ratée de renforcer la sensibilisation de nos concitoyens à la nécessaire transition énergétique et écologique des activités sur notre territoire. Et ce d'autant plus que la réussite de beaucoup d'actions du PCAET repose sur le changement de comportement de nos concitoyens.

## 2. Sur les objectifs du PCAET

Nous notons un problème de cohérence du calendrier : la délibération du conseil communautaire du 15 avril 2021 indique que la PCAET a une durée de 6 ans. Nous sommes en 2021 : le PCAET devrait donc se dérouler de 2022 à 2027. Or le plan d'actions est prévu de 2020 à 2023, soit 4 années dont 2 sont déjà écoulées. Certes, la pandémie de COVID a probablement perturbé le calendrier, mais il y a nécessité de réajuster maintenant pour avoir une programmation cohérente.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du PCAET à l'horizon 2050 consistent à diviser par 4 les émissions par rapport à 2012, alors que la loi Energie-climat prévoit une division par 6. Ce point est une traduction concrète du manque d'ambition de ce PCAET. Nous estimons que maintenir un objectif de division par 4 serait une faute grave de la part des élus car les experts du climat nous expliquent que du fait de l'inertie du système climatique de notre planète il faut réduire au maximum nos émissions de GES maintenant, c'est à dire au cours de cette décennie 2020-2030 si l'on veut rester dans une augmentation de température autour de 1,5 °C à la fin du siècle. Nous sommes conscients des difficultés pour atteindre ces objectifs mais nous pensons qu'au vu des enjeux, il faut prendre collectivement ce sujet à bras le corps au lieu de minimiser les objectifs.

Pour faciliter le suivi des objectifs et l'évaluation à mi parcours du PCAET (en principe fin 2024), le document de stratégie territoriale devrait indiquer clairement les objectifs de réduction des émissions de GES à atteindre à mi parcours et en fin de PCAET (voir courbes page 11 et tableau page 12 du document de stratégie territoriale).

## 3. Sur le plan d'actions et les moyens

Au delà de la notion d'urgence qui n'apparaît pas, le plan d'action est constitué d'actions qui pour beaucoup d'entre elles sont déjà en cours, et ne sont pas « boostées » par des crédits supplémentaires.

Mais surtout, les moyens financiers nous paraissent dérisoires en regard des objectifs et des enjeux d'un tel programme : globalement moins de 1,5 millions d'euros par an !

Dans les 900 000 euros par an prévus pour les 3 « actions phares » (rénovation énergétique des bâtiments, vélo et solaire), le schéma directeur vélo absorbe à lui seul 750 000 euros par an. C'est très bien pour le vélo, mais que reste-t-il pour les deux autres volets ? La rénovation énergétique des bâtiments pourtant considérée à juste titre comme un des leviers majeurs de la réduction des émissions de GES ne reçoit qu'environ 60 000 euros par an et encore s'agit-il essentiellement de frais de poste ...

Pour le reste, le plan prévoit environ 500 000 euros par an pour un « patchwork » d'actions locales et d'« innovations ». En réalité, les nouvelles actions ne mobilisent qu'environ 150 000 euros par an ... Tout cela nous paraît très très insuffisant.

Certes, certaines actions font l'objet de partenariats qui amènent probablement des financements supplémentaires, mais il n'y a aucune information à ce sujet, pas même une première approche

estimative.

Finalement, ce PCAET nous apparaît comme un catalogue de bonnes intentions ou d'idées à creuser, sans véritable ambition et sans plan d'action sérieux.

#### 4. Sur le pilotage du PCAET

La composition du comité de pilotage indiquée dans la délibération du conseil communautaire de CAP ATLANTIQUE du 15 avril 2021 ne prévoit pas explicitement la présence de citoyens dans ce comité de pilotage, ce que nous regrettons vivement. En effet, leur présence pourrait à notre avis renforcer l'efficacité du PCAET. Cette situation nous paraît d'autant plus paradoxale que beaucoup de nos élus parlent de plus en plus de « démocratie participative ». Les habitants pourraient être représentés par le biais d'associations, d'entreprises du territoire ou d'individus (tirés au sort, appel à volontaires, autre mode de désignation à définir).

#### 5. Sur le suivi-évaluation du PCAET

Comme nous l'avons écrit précédemment, la question des indicateurs de suivi et d'évaluation nous paraît avoir été peu travaillée : un paragraphe succinct tout à la fin du document de stratégie territoriale. Les indicateurs d'avancement des différentes actions nous paraissent peu précis, voire pas adaptés. Le risque est donc grand de se retrouver dans la même situation que pour le PCET d'incapacité à faire un bilan à mi parcours et une évaluation finale.

#### Annexe : Remarques et propositions par action

N° action	Remarques - questions	Propositions
1	Combien de MWh est-il prévu d'économiser ? Interrogations autour de la Plateforme de Rénovation Energétique par rapport à ce qui existe déjà ( utilité, efficacité, niveau d'intervention ...?)	Incitations financières de la collectivité pour des rénovations globales et performantes (notamment pour les ménages les plus démunis) + bonus pour l'utilisation de matériaux à faible impact carbone
2		Interdire les publicités lumineuses (même la communication communale) et les écrans numériques publicitaires (comme celui du rond-point de Villejames)
4 et 5	Les réalisations sont trop faibles pour promouvoir efficacement les déplacements doux  « 25 kms d'itinéraires cyclables / an » : est-ce de la peinture sur une	« En cas d'aménagement, utiliser des matériaux non imperméabilisants » Pourquoi cela uniquement pour des aménagements cyclables et pas pour tous les aménagements liés à la mobilité ? Ne pas construire de nouvelle route sur le territoire de Cap Atlantique. Néanmoins, si cela est quand même décidé, désimperméabiliser une surface

	<p>route (bande cyclable) ou une piste cyclable (= séparée des voitures) ou un simple fléchage vélo ?</p> <p>la sécurité des personnes se déplaçant à pieds ou à vélo n'est pas assez développée</p>	<p>équivalente sur la même commune = zéro artificialisation nette des sols. Et cela, dès maintenant : déviation de La Turballe</p> <p>1 € dépensé pour l'automobile =&gt; 1 € investi pour les transports doux</p> <p>Importance de la mesure ERC : Faire le lien avec la revitalisation et le développement des commerces et équipements dans les centre-bourgs.</p>
6		<p>Beaucoup de choses sont axées sur le vélo c'est très bien. Mais tous les déplacements sur le territoire (et en dehors, vers Saint Nazaire par exemple) ne peuvent pas se faire à vélo, donc travailler et investir aussi sur les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage, etc.</p> <p>Nous proposons par exemple un parking dédié au covoiturage au rond-point de Villeneuve , de densifier les lignes de bus qui vont des petites communes vers les villes plus grandes. Si les arrêts de bus scolaires et autres étaient les mêmes, cela nous paraîtrait plus judicieux</p> <p>Expérimenter sans attendre les résultats des études (le temps presse!)</p> <p>Etendre l'utilisation des transports scolaires sur les périodes estivales pour permettre aux enfants de se déplacer même l'été.</p> <p>Installer des parkings en entrée de ville et inciter les visiteurs à l'utilisation du vélo pour se rendre en ville et se promener aux alentours.</p> <p>Flottes de véhicules des communes et de l'agglo remplacer le plus rapidement possible l'existant par des véhicules moins polluants</p>
7		<p>Modifier certaines contraintes d'urbanisme pour la construction de bâtiments afin de permettre l'installation de panneaux photovoltaïques : sens de faitage, pentes de toit...</p> <p>Réduire, voire supprimer, les zones dans lesquelles le photovoltaïque est interdit</p> <p>Imposer que les nouveaux bâtiments publics soient conçus pour installer du photovoltaïque (cf futur CTM de La Turballe), voire obligation d'installer du solaire sur tous les nouveaux bâtiments publics</p> <p>Introduire une obligation de solaire sur toute nouvelle construction dans les règlements des futures ZAC du territoire</p> <p>Ne pas oublier le solaire thermique qui est totalement absent du PCAET</p>
8	<p>Une étude est budgétée pour l'installation d'une centrale solaire sur le site de la décharge</p>	<p>Si l'investissement dans la centrale solaire est privé (et donc aussi les bénéfices), ce n'est pas à la collectivité de payer l'étude</p>

	d'Herbignac, mais on ne voit pas le moindre budget pour sa réalisation	
10		Inciter le programme «Familles à énergies positives» Proposition de référent de quartier sur la transition écologique.
17	« appliquer le forfait mobilités durables » n'est pas indiqué dans la description de l'action : oubli ?	
18	Que faut-il entendre par « inciter une véritable offre sans voiture pour le tourisme » ? Avec un plan de financement de 5 000 € ?	« Réduire les vitesses dans les zones denses ou les centres bourgs » Être plus précis : Villes 30 km/h sur les 15 communes de Cap Atlantique (quelques grands axes peuvent rester à 50 km/h)
19	« Soutenir les modes actifs scolaires et leurs déplacements : pédibus, vélobus ». Cette action implique l'engagement actif des partenaires cités, plus d'autres...	Pour cela il faut des itinéraires sécurisés entre les habitations et les établissements scolaires
22	« Etudier les possibilités de développement d'unités de production d'hydrogène. » Est-ce une solution à étudier ? Référence : <a href="https://reporterre.net/Ecologique-l-hydrogene-l-enquete-de-Reporterre">https://reporterre.net/Ecologique-l-hydrogene-l-enquete-de-Reporterre</a>	
23	La chaudière à bois de la laiterie d'Herbignac consomme environ 30 000 T de plaquettes / an. La chaudière de la future piscine d'Herbignac consommerait 300 T de plaquettes / an. Le gisement local de l'agglo est estimé à 3000 T de plaquettes / an. Attention aux chiffres et aux ordres de grandeur. Le développement de la ressource locale serait absorbé par la laiterie qui ferait donc moins de Km pour s'approvisionner.	
24		Acheter uniquement des énergies renouvelables dans l'achat public d'énergie
26	L'accompagnement des agriculteurs dans les diagnostics d'émissions de carbone (Cap2er) se traduit-il par une subvention pour les aider à en assumer le coût ?	Ajouter : zéro OGM, abandon des pesticides de synthèse

	<p>Le diagnostic PCAET page 20 indique que « L'évolution des émissions de polluants depuis 2008 montre une tendance à la diminution de l'ensemble des polluants <u>à l'exception de l'ammoniac</u> et des particules fines PM10 ». En même temps il y a plusieurs références où il est mentionné le recours aux Enr dont le biogaz.</p> <p>Attention, la méthanisation entraîne bien souvent des pratiques agronomiques qui conduisent à un déstockage du carbone des sols agricoles, les digestats des méthaniseurs sont des composés volatiles à base d'ammoniac. La résultante de ce genre de projet risque d'entraîner un bilan négatif quant aux GES.</p> <p>Le projet de méthanisation va à l'encontre de l'action 26 qui consiste à accompagner des pratiques agricoles vers des systèmes de production à objectif bas carbone.</p>	
27		<p>Mettre en place une ou plusieurs recycleries de matériaux et d'équipements</p> <p>Restauration collective 100 % bio et au maximum locale pour les 15 communes</p>
29	combien de m <sup>3</sup> est-il prévu d'économiser ?	<p>Récupération de l'eau de pluie pour les toilettes des bâtiments publics et l'arrosage</p> <p>Interdire la construction de piscine privée</p> <p>Supprimer les douches de plage</p> <p>Distribuer des récupérateurs d'eau de pluie aux particuliers qui n'en ont pas (comme les composteurs) .</p>
30		<p>Objectif indiqué : « Réduire les tonnages de déchets non valorisés ». Il faut réduire TOUS les déchets, même ceux qui sont « valorisés » (il a fallu les produire et les valoriser)</p> <p>Renforcer le tri des biodéchets à la source</p>
31		<p>Arrêter de construire dans des zones qui seront inondées avec tempête + niveau de la mer augmenté</p> <p>Zéro artificialisation nette des sols</p> <p>Végétaliser les centre-villes</p>

	Autoriser la phyto-épuration même quand l'habitation est desservie par le tout-à-l'égout
--	--



Piriac, le 29 novembre 2021

[terre.et.mer.44420@laposte.net](mailto:terre.et.mer.44420@laposte.net)

<https://terreetmer44420.wixsite.com/my-site>

Monsieur le commissaire en charge de l'enquête publique  
PCAET CAP Atlantique

Consciente de l'enjeu de ce projet pour notre territoire, l'association « Terre et Mer : pour l'avenir du Vivant » a souhaité vous soumettre son analyse et ses conclusions sur le PCAET de CAP ATLANTIQUE.

Notre association, récemment créée, agit sur le territoire de trois communes (Piriac, La Turballe et Mesquer) et a pour objet : « la sauvegarde des milieux naturels, des lieux de vie quotidiens et du patrimoine historique et humain.

*Elle a aussi pour objet de développer ou soutenir toute action, opération et initiative visant à favoriser et initier des modes de vie, d'habitat et de déplacement apaisés respectant une démarche écologique et sociale. Dans un monde en pleine mutation technologique, l'association se donne pour but de se poser la question et de tenter d'y apporter des réponses : « Dans quelle type de société, voulons-nous vivre ? ».*

Une première partie concerne la méthodologie utilisée pour procéder au diagnostic et assurer son pilotage.

Une seconde partie fait une analyse plus approfondie et assortie de propositions des trois piliers du plan d'action que sont l'agriculture, le logement et le transport.

## **Partie 1 : Méthodologie et diagnostic**

Nous aurions vivement souhaité qu'il soit procédé à une évaluation et un retour d'expérience du Plan Climat Energie Territorial (PCET) et des actions du programme Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV). Cela aurait apporté davantage de relief et de cohérence à cette démarche de territoire.

Il faudrait procéder à un bilan précis du PCET en analysant secteur par secteur les écarts par rapport aux objectifs en matière d'économie d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, l'intégrer au dossier et montrer comment il a été pris en compte pour l'élaboration du nouveau PCAET.

Il nous semble nécessaire d'approfondir la définition des indicateurs permettant un suivi du PCAET en précisant pour chacun une valeur de départ, une valeur cible et la façon dont les informations sont collectées et renseignées. Il faudrait aussi donner des valeurs à atteindre chiffrées en nombre ou en pourcentage, par exemple sur la rénovation énergétique des logements, en lieu et place d'objectifs comme « le nombre de projets déposés et acceptés » ou le nombre de kilomètres de voies cyclables réalisés ».

Il nous semble aussi nécessaire d'adopter le principe d'un programme d'actions actualisé régulièrement dans une démarche évolutive tenant compte des objectifs atteints ou encore à atteindre et d'éventuelles données objectives plus récentes. Un comité de pilotage, constitué d'élus,

de spécialistes mais aussi de citoyens permettrait d'actualiser le programme d'actions au plus près des priorités territoriales.

De plus ce PCAET s'appuie sur des données assez anciennes alors qu'il existe des données plus récentes. Par exemple il faudrait présenter les dernières données disponibles (2018) pour la consommation et la production d'énergie, GES et polluants atmosphériques.

Cette critique vaut aussi pour la plupart des indicateurs chiffrés sur lesquels s'appuient les diagnostics et les programmes d'action proposés. Ce problème est particulièrement criant sur le problème de la montée des eaux et des risques de submersion. Le diagnostic de vulnérabilité aux enjeux climatiques repose sur une bibliographie qui date des années 2010 à 2014 alors que les références scientifiques sont régulièrement actualisées. L'actualisation des aléas sur les submersions marines réalisée par les scientifiques en 2019 pour l'ONG Climate Central n'est pas prise en compte et discutée dans ce document. Il en est de même des travaux du GIEC publiés après 2014.

Les chiffres des émissions de GES datent de 2014, ceux sur la mobilité de 2015 et ceux de la consommation d'énergies fossiles de 2012.

Nous regrettons vivement le manque d'ambition global de ce projet, l'insuffisance des moyens alloués à des actions importantes concernant le transport et la rénovation thermique des logements et l'absence d'actions précises visant à réduire la place de la voiture mais aussi les déchets en incitant, par exemple, chacun et chacune à devenir davantage acteur de la gestion de ses propres déchets par le biais d'une redevance incitative en remplacement de la TEOM (Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères).

Nous regrettons aussi le peu de place laissée aux citoyens dans l'élaboration de ce projet important pour notre territoire.

Il faut davantage sensibiliser les populations et les touristes à la vulnérabilité du territoire mais surtout intégrer les habitants, très en amont, au diagnostic, à la co-construction du projet, à son suivi et à son évaluation.

Alors que tous les indicateurs montrent que le Tourisme pèse de façon importante dans le manque de logements, dans l'augmentation des pollutions liées à la voiture individuelle et dans une gestion programmée annuellement sur de nombreux sujets ( tels que la collecte des déchets, les flux de circulation,.....) et que les études montrent toutes le souhait de la population de se rapprocher encore plus nombreux des zones littorales dans les années à venir, aucune action n'est envisagée pour tenter d'impacter cette tendance.

Au contraire les politiques menées et les budgets alloués, par ailleurs, à la promotion touristique ne font qu'aggraver cette tendance et le PCAET dans son diagnostic le prend comme un fait établi et inéluctable, voire profitable, et suggère de s'y adapter en augmentant, par exemple, les capacités de l'assainissement. Il propose de développer un tourisme, soi-disant plus durable, plus vert et plus flexible sur l'année, mais qui ne fera qu'augmenter le nombre de visiteurs sur la Presqu'île, donc aussi le coût et la rareté du logement principal et les flux de transports avec les conséquences citées précédemment.

## **Partie 2 : Plans d'actions**

### **L'agriculture**

#### *Agriculture, Alimentation*

L'agriculture constitue l'un des trois secteurs générateurs de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique (23 % des GES, particules fines, précurseurs de l'ozone...). Il faut noter que pendant la période de confinement « dur » de 2020, la qualité de l'air de notre territoire est restée médiocre alors que la circulation routière était très réduite et un nombre significatif d'entreprises arrêtées. Les explications évoquées alors portaient sur les épandages agricoles.

La stratégie territoriale mentionne « l'accompagnement de la transition agroécologique » mais sa traduction concrète se résume à l'action 26 « accompagner l'adaptation d'un collectif d'exploitations laitières aux enjeux de transition énergétique ». Elle consiste à mesurer, sur un échantillon (10 à 15) d'exploitations laitières plusieurs indicateurs (empreinte environnementale, contributions positives, performances économiques...). L'indicateur de suivi retenu par Cap Atlantique est le nombre de diagnostics réalisés.

Cette action apparaît bien modeste au regard des enjeux tant en matière de réduction des GES que de pollution.

Nous préconisons de :

- Compléter les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (diagnostic des pratiques d'épandage d'engrais organique, part du bio dans la production locale, part de repas végétariens dans la restauration collective).
- Agir sur la réduction de la consommation et de la production de viande et les pratiques d'élevage.
- Développer la part de l'agriculture bio. Il s'agira du « vrai bio » et non d'un label tel que HVE qui vise à permettre de détourner les objectifs de la nouvelle PAC et accorder les mêmes aides au « bio » et au label HVE qui maintient la part belle aux intrants polluant l'air, l'eau et détruisant la biodiversité.
- Pour atteindre ces objectifs, à titre d'exemples, les actions concrètes suivantes pourraient être développées :
  - Promotion des bonnes pratiques d'épandage d'engrais organiques
  - Incitation de la réduction de l'alimentation carnée dans la restauration collective
  - Mettre en place au moins 3 menus végétariens par semaine dans les cantines scolaires du territoire
  - Valoriser systématiquement (labels, promotions) les restaurateurs proposant des menus végétariens à leur clientèle (même proposition pour les produits locaux et bio)
  - Exonérer de location les emplacements, sur les marchés, tenus par des producteurs bio

Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! [terre.et.mer.44420@laposte.net](mailto:terre.et.mer.44420@laposte.net)

- Faciliter l'implantation de maraîchers bio sur le territoire (aides financières, accompagnement,...)
- Développer un maraîchage de proximité dans les communes (jardins partagés) et généraliser l'implantation de potagers dans les écoles .

### ***Réduction des déchets***

Cet objectif fait l'objet des actions 27 et surtout 30. S'agissant de cette dernière action, son libellé en termes très généraux et presque défaitiste laisse mal augurer de résultats significatifs. L'objectif « d'aboutir sur le projet recyclerie/ressourcerie » sans mention d'échéances, de partenaires, de financement n'est pas sérieux. L'indicateur de tonnages de déchets évités sans indication de point de référence et d'indication d'objectifs chiffrés assortis d'un calendrier ne convainc pas.

Nous souhaitons un renforcement de cette fiche avec des éléments crédibles d'un plan d'action. Par ailleurs, nous vous demandons d'envisager la création d'une redevance incitative. La Redevance Incitative remplace la taxe d'enlèvement des ordures ménagères. Ce mode de financement permet de lier facturation et utilisation du service, encourageant ainsi chacun à réduire sa production de déchets. Cette redevance a déjà été introduite dans de nombreuses collectivités locales avec succès (ex : Questembert, Pornic..).

## **Le logement**

### ***Les logements des particuliers.***

Sur les logements des particuliers, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Rénovations énergétiques réalisées (nombre de logements pour 100 logements existants). Pour définir cet indicateur et orienter ses actions, Cap Atlantique s'appuie sur une étude qui recense « 69 000 logements dont 45% de résidences secondaires. /.../ Ces bâtiments sont pour majeure partie pas ou peu isolés et présentent des étiquettes énergie oscillant entre les classes D et G. » Ces éléments permettent d'estimer à un peu plus de 20 000, le nombre de logements à rénover d'ici 2030 (peut-être moins puisque nous ne disposons pas de la répartition des différentes classes ?), soit environ 1500 par an.

**Il est à noter que le document du PCAET ne fixe pas d'objectif, pour un volet pourtant particulièrement sensible, et ne donne pas non plus de bilan chiffré des actions entreprises les années précédentes.** Le document ne définit pas d'actions prioritaires, de méthodologie, et de bilans intermédiaires.

Sur le site de Cap Atlantique, les éléments qui y figurent sont les suivants : « Depuis la création de Cap Info Habitat en 2014, sur près de 2 600 contacts pour des économies d'énergie, de l'adaptation, de la mise aux normes d'assainissement non collectif, 785 ménages modestes ont bénéficié de subventions pour un montant de près de 2 623 712 € (tous financeurs confondus). »

Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! [terre.et.mer.44420@laposte.net](mailto:terre.et.mer.44420@laposte.net)

**Pour définir ces actions et ces moyens Le PCAET ne fait pas référence aux études nationales qui définissent les attentes globales de réductions d'énergie et d'économie à réaliser (données à mettre en lien avec les particularités et le diagnostic du territoire).**

Nos remarques s'agissant des logements des particuliers :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (absence d'objectif sur le nombre de logements rénovés ; nombre de logements chauffés au fioul et au gaz).
- Aucune action spécifique n'est prévue pour aider à abandonner le chauffage au fioul ou au gaz.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Identifier des secteurs d'interventions prioritaires pour des projets de rénovation en repérant la précarité énergétique : réalisation d'une thermographie aérienne et croisement des données (coût estimé à 50 000 euros sur le PCAET Vallée de la Marne).
- Intervenir lors des ventes de maisons et d'appartements pour lesquels à cette occasion un diagnostic thermique est obligatoire et contacter les acheteurs.
- Sensibiliser les propriétaires bailleurs aux actions de rénovation. Veiller à la qualité énergétique des logements en location et à l'application de la législation dans ce domaine. Le parc de logement locatif est également concerné par le PCAET.
- Favoriser les rénovations vertueuses (utilisant des matériaux et techniques écologiques) en exonérant partiellement ou totalement de la Taxe Foncière les propriétaires-occupants à faible revenu.
- **Surtout, déployer un soutien financier complémentaire aux dispositifs existants notamment pour l'isolation par l'extérieur des bâtiments anciens.**

Les opérations d'urbanisation, dont les logement sociaux, prévus dans le cadre des PLU devraient pour être réalisées observer un cahier des charges en lien avec des données écologiques : architecture, orientation, consommation d'espaces, matériaux etc...

**Afin de répondre à ces objectifs, la rénovation énergétique de l'habitat nécessite de mettre en relation différents acteurs : collectivités, habitants (propriétaires, locataires, financeurs, élus locaux, associations, etc...) dans un espace défini. La rénovation globale d'un secteur ciblé (ex : quartier) permet de réaliser aussi un traitement des espaces communs (ex : plantations d'arbres et d'espaces verts qui régule la température urbaine) .**

Nous soutenons ce lien entre urbanisme, écologie, dialogue, sensibilisation et rénovation énergétique. Nous demandons que le PCAET soit à la hauteur des enjeux qu'il doit prévenir.

## Le transport

Cette partie porte sur les mesures mises en place pour réduire les pollutions entraînées par les circulations routières.

Nous avons relevé dans la partie DIAGNOSTIC

Tout d'abord, le diagnostic nous explique bien la problématique précise : pages 17, 19, 21 et page 43

*Le PCAET a trois objectifs principaux :*

- 1. réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire pour contribuer à atténuer le changement climatique (volet « atténuation »).**
- 2. préserver la qualité de l'air, et ainsi limiter les impacts sanitaires et environnementaux de la pollution atmosphérique.**
- 3. adapter le territoire aux effets du changement climatique, afin d'en diminuer la vulnérabilité (volet « adaptation »).**

*Il insère de nouvelles ambitions :*

*dont :*

### **- Réduire les émissions de polluants atmosphériques**

*A ce titre les membres du PCET sont mobilisés pour participer à la construction du PCAET dans un **comité de pilotage annuel** dont font partie :*

*Les Communes, CCI, CMA, Chambres d'agriculture, ADEME, Alisée, Enedis, GRDF, Parc de Brière, DDTM, DREAL, Carene, Réseau Lila Presqu'île, Régions Pays de la Loire et Bretagne, Départements 44 et 56*

La répartition des modes de déplacement est à l'avantage de la voiture :

**61% voiture conducteur**  
**16% voiture passager**                      donc 77% voiture  
**4% transports en commun**  
**3% vélo**  
**17% marche**  
**1% 2 roues motorisés**

La production de Gaz à effet de serre est issue pour 40 % transport routier.

En ce qui concerne les Polluants atmosphériques

***Les transports sont la principale source de polluants atmosphériques et notamment la principale source de NOx (68%).***

Il est précisé que ***le secteur des transports reste le plus gros émetteur de gaz à effet de serre, de polluants atmosphériques et le plus gros consommateur d'énergie du territoire.***

Nous prenons acte de la STRATEGIE TERRITORIALE

*La poursuite des actions portées et des dynamiques engagées avec les différents partenaires du PCET existant est un préalable indispensable à la poursuite et à l'amplification des actions en matière d'économies d'énergie, d'émissions de GES et de production d'énergies renouvelables, auprès de tous les publics.*

*Le territoire reste aujourd'hui très dépendant de la voiture individuelle pour les déplacements.*

*Synthèse des objectifs : Un PCAET utile au territoire et à ses habitants*

***1/ Faire changer les habitudes de consommations. Favoriser l'engagement citoyen pour accélérer la transition énergétique : parler au plus grand nombre simplement et pratiquement. Trouver de nouveaux moyens d'accompagnement des habitants : inciter à tester de nouveaux comportements, inciter à faire remonter des idées.***

*2/ Prendre en compte l'impact énergie-climat pour tout projet. Inclure les impacts énergétiques et CO2 dans tout projet, public et privé. Privilégier les actions de bon sens et les actions sans regret et sans impact induit.*

***3/ Développer les mobilités « propres » pour tous. Optimiser les déplacements et favoriser les recours aux modes actifs dès que possible.***

*Transports : - 17% en 2026, pour passer de 637 à 526 GWh/an. Diminution du nombre de véhicules en autosolisme pour les motifs loisirs, achats, travail : optimiser les parcours, favoriser le covoiturage, l'usage des transports en commun, des modes actifs.*

*Au regard du nombre de déplacements actuels en voiture particulière et en autosolisme et à technologie constante, l'objectif de -17% des consommations implique un objectif de **17kilomètres en voiture en moins par jour pour chaque habitant en âge de conduire de Cap Atlantique.** En moyenne 44% des déplacements font moins de 3 km, et 58% font moins de 5 km. Ces distances sont largement acceptables **pour être réalisées en vélo par exemple.***

Terre et mer. Pour l'avenir du vivant ! [terre.et.mer.44420@laposte.net](mailto:terre.et.mer.44420@laposte.net)

Et nous notons le PLAN D' ACTIONS

### **Les actions Phares**

Action n°4 Poursuivre la mise en place du schéma directeur vélo

Action n°5 Accompagner le développement des schémas vélos communaux

Action n°6 Définir et mettre en place un plan de mobilité sur le territoire

Action phare : Mobilité : développer le vélo et mettre en place un plan de mobilité

**Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche....**

**Sensibiliser les entreprises aux déplacements quotidiens en modes doux (challenge vélo, indemnités kilométriques vélo ...) et au covoiturage (PDE).**

**Favoriser le télétravail et les espaces de coworking**

**Favoriser également la multimodalité**

Action n°14 Accompagner et animer la mise en place de services vélo : animations, réparations, salons du vélo...

Action n°15 Etudier une mutualisation de l'offre Vélycéo en cours sur la Carene

Action n°16 Promouvoir le covoiturage via **la plateforme Ouestgo**

Action n°17 Mettre en place un Plan de Déplacement Administration (PDA) pour Cap Atlantique et appliquer le forfait mobilités

Action n°18 Accompagner les **expérimentations et solutions innovantes pour changer de mobilité Expérimentations locales, innovations Mobilités**

Réduire les vitesses dans les zones denses ou les centres bourg

Action n°19 Soutenir les modes actifs scolaires **et leurs développements: pédibus, vélobus... Expérimentations locales, innovations Mobilités**

### Nos remarques :

#### **Sur l'historique du PCET**

Peu d'éléments nous renseignent sur la pertinence et les résultats de la première démarche avec le PCET précédent. Aucun enseignement, ni ligne de conduite nouvelle ou à reconduire n'est retirée.

#### **Sur les moyens développés dans le PCAET**

La voiture individuelle est le mode de déplacement principalement mis en cause. 77% des déplacements, mais les actions principales et les plans d'actions portent essentiellement sur un mode de déplacement minoritaire : le vélo : 3%.

Tous les publics doivent être visés par les mesures, est-il précisé. Le public principal à solliciter est le conducteur soliste automobile. Il n'est malheureusement que très peu interrogé, encouragé ou motivé par des mesures qui le concerneraient et qui seraient pertinentes pour lui à partir de son siège de conducteur. C'est le principal oublié de ce plan. Le conducteur soliste automobile voit au-delà de son pare-brise se créer quelques aménagements cyclistes qui n'induisent chez lui qu'une obligation de ralentissement, et non un changement de mode de déplacement.

#### **Sur l'évaluation de la réussite du plan d'actions**

L'évaluation de la réussite des actions mises en place (essentiellement vélo), n'est pas faite sur une évaluation de la pratique de ce nouveau moyen par une étude du flux des pistes cyclables, par un comptage fait antérieur et mesuré plus tard, mais sur un nombre de kilomètres de pistes réalisées.

Qu'elles soient utilisées ou non.

La fréquence de rencontre des partenaires est faible, voire pratiquement inexistante pour faire véritablement avancer un plan climat efficace.

#### **Nos PROPOSITIONS**

##### **Un véritable encouragement au transport collectif**

Réseau Lila Presqu'île fait partie du comité de pilotage

Donc en terme de transports collectifs il faut améliorer et ouvrir véritablement le transport collectif à tous les citoyens et les engager à utiliser ce mode de transport collectif, moins polluant, moins encombrant qu'un flot de voitures individuelles.

Ne pas oublier de citer les avantages du transport collectif : Il déplace dans un seul véhicule un certain nombre de personnes, les frais engendrés par le déplacement sont collectivement partagés, l'encombrement routier est allégé. La mobilisation de quelques bus supprime des centaines de voitures. Il ne sature pas les parkings, il réduit le risque d'accident....

##### **Gratuité sur le réseau de transport collectif**

C'est annoncé dans la plaquette Lila Presqu'île. **Gratuité sur le réseau** « afin de faciliter l'accès aux transports publics pour les personnes en difficultés »

Et bien, il y a énormément de personnes en difficultés quand on pense qu'il y a 48 000 morts par an ([santepubliquefrance.fr](http://santepubliquefrance.fr) étude de 2016) du fait de la pollution et des maladies cardio respiratoires. On ne compte pas toutes les personnes atteintes de troubles et de maladies dues à la pollution.

Il est temps d'agir ! Il y a urgence. Le climat n'attend pas.

##### **Accès gratuit.**

Actuellement le coût actuel est totalement dissuasif :

Pour une montée et prise de ticket dans le bus : 1,80 €

Par dix tickets : 1,10 € le trajet

Puis les formules d'abonnement 37 € mensuels et 370 € annuels, mais qui concernent les personnes qui ont véritablement fait le choix d'utiliser le bus.

Le bus doit être disponible, accessible pour tout le monde, et que sans hésitation chacun puisse le prendre, le découvrir et l'adopter. Donc le prendre gratuitement, et ce pour tous les publics.

### Une desserte renforcée sur la Presqu'île

Le réseau est bien desservi au sud de la Presqu'île : Le Croisic, Batz, Le Pouliguen, La Baule Pornichet, Saint Nazaire.

Par contre il est très clairsemé dans le nord de la presqu'île : Penestin, Camoël, Herbignac, Saint Lyphard, alentours de Guérande.

La fréquence et les jours de fonctionnement sont insuffisants.

Est-ce vraiment un service public ?

### Une amplitude horaire décente

L'amplitude horaire est restreinte : de 7 h à 20 h.

Comment font ceux qui commencent à travailler ou ont besoin de se déplacer à partir de 6 heures du matin ?

Et le soir, faut-il se contraindre à rentrer fermer ses volets à 20 h ? Surtout en été ?

Autant pour le travail que pour les sorties chez les amis ou dans les centres culturels ?

### Une fréquence de passage réelle et régulière

La fréquence de passage / Entre 8 et 10 passages par jour. Soit en moyenne toutes les heures et demi.

Comment arriver à prendre un train, comment pouvoir décentement descendre du train sans attendre des heures ? Comment prendre un rendez-vous médical, ou autre, et en repartir sans arriver très en avance et attendre très longtemps avant de repartir.

Les jours d'usage et les modalités de prises en charge.

Le samedi le nombre de passage est réduit drastiquement de 3 à 6 passages. Difficile d'utiliser le bus pour faire ses courses, pour aller voir des amis, pour sortir.

Et le dimanche et jours fériés, c'est pratiquement journée morte.

Car il n'y a que quelques trajets et sur certaines lignes, il faut réserver avant le vendredi 16 h 30 !!

### Des actions précises et réelles vers les automobilistes

➤ **Le covoiturage** : A réellement développer.

Le site de covoiturage référencé n'est pas très porteur ouestgo. Tentez son utilisation, formulez des demandes et vous verrez les réponses ! Elles sont quasiment nulles.

➤ **Les parkings de covoiturage** à multiplier et à diffuser (sans nécessité d'artificialisation des terres : de nombreuses places existent, des parkings de supermarchés facilement repérables...

Actuellement, très peu nombreux, une quarantaine sur la presqu'île ; c'est très insuffisant.

➤ Un **accès non autorisé** pendant toute l'année dans les **centres ville** et les **lieux touristiques**. Avec bien sûr la mise en place de parkings gratuits en périphérie avec navette gratuite et régulière.

➤ Un fort encouragement à se **déplacer à plusieurs en voiture**. Promotion de **Points stop** en utilisant, par exemple, les arrêts de bus comme point de départ permanent pour les auto-stoppeurs.

➤ **L'usage des couloirs de bus autorisé pour toute voiture** ayant à son bord **trois personnes**.

➤ La **gratuité de tous les parkings** pour toute voiture ayant à son bord **trois personnes**.

### **Des actions renforcées pour l'usage du vélo pendant toute l'année.**

- Et non pas uniquement en termes d'enjeux touristiques.
- La desserte des lieux d'emploi, des lieux d'entreprise, des centres commerciaux.
- Le comptage réguliers des cyclistes et des enquêtes de satisfaction/insatisfaction.
- La mise en place effective et rapide de l'action 15 : développer l'opération Vélycéo sur tout le territoire de Cap Atlantique, en référence avec l'opération menée par la Carene. Un budget reste à préciser et doit être conséquent pour avoir un résultat significatif.

### **Conclusion**

En conclusion, la partie diagnostic de ce Plan Climat nous informe de l'urgence à agir. Mais, nous avons noté de nombreuses faiblesses dans les mesures à mettre en place.

Les points stratégiques à développer ne nous paraissent pas assez concrets pour atteindre les objectifs que le Plan Climat s'est donné.

En dernier lieu, la part laissée à la consultation citoyenne est insuffisante. Mise à part, cette consultation à posteriori du PCAET, la concertation et les propositions du public sont inexistantes.



contact: lesecologistesdelacotesauvage@gmail.com

Le 27 novembre 2021,

Monsieur le commissaire en charge de l'enquête publique du PCAET de CAP Atlantique,

Sur le PCAET de CAP Atlantique, l'association « Les Écologistes de la Côte Sauvage (LECS) formule différentes observations que vous trouverez ci-dessous.

#### **A - SUR LE CHOIX DES ACTIONS**

En mars 2019, plusieurs associations lançaient « L'Affaire du Siècle » pour lutter contre l'inaction climatique de la France et formaient un recours devant le tribunal administratif de Paris contre la « carence fautive » de l'État. Cette action, qui a permis d'obtenir le 3 février 2021 la condamnation de l'Etat, s'appuyait sur les résultats d'une étude<sup>1</sup> réalisée par le Cabinet de conseil Carbone 4 (premier cabinet de conseil indépendant spécialisé dans la stratégie bas-carbone et l'adaptation au changement climatique).

Cette étude concluait que trois secteurs majeurs (transports, logements, agriculture) devaient être mis en avant dans les politiques publiques de lutte contre le réchauffement climatique. Sur ces trois secteurs, Carbone 4 recommandait de suivre quelques paramètres qualifiés de « structurants » car « *recouvrant un potentiel de l'ordre de 80 % des réductions totales attendues sur ces trois secteurs* ». Ces paramètres ont été sélectionnés par Carbone 4 « *au regard de leur dynamique d'évolution et de l'importance de leur potentiel de réduction, de sorte qu'ils joueront au premier ordre sur les émissions de GES du secteur dans la décennie à venir* ». Ces paramètres prioritaires, ainsi que les actions correspondantes, pourraient être mobilisés de façon prioritaire sur le secteur territorial de la communauté d'agglomérations de Cap Atlantique.

---

<sup>1</sup> *L'État français se donne-t-il les moyens de son ambition climat ?* Etude réalisée par Carbone 4, en février 21, à la demande des quatre associations de « L'Affaire du Siècle » (Fondation pour la nature et l'homme, Greenpeace France, Notre affaire à tous, Oxfam France) dans le cadre de leur action en justice contre l'État. Document accessible en ligne.

## **A1 – sur le transport des personnes**

Sur le transport des personnes, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Les kilomètres de liaisons vélos traités
- Le nombre de places de stationnement vélos créées
- Le nombre de schémas vélos communaux réalisés

Pour définir ces indicateurs et orienter ses actions, Cap Atlantique s'appuie sur les résultats d'une étude, ponctuelle, réalisée en 2015, hors vacances, WE et jours fériés. Cette étude, qui demande à être actualisée, permet de conclure qu'actuellement la part modale du vélo est de 3%. Par ailleurs, le nombre moyen de passagers par véhicules peut être estimé à 1,28<sup>1</sup>. Il est à noter que cette étude ne fournit pas d'informations sur le trafic ferroviaire alors que plus de 30 000 véhicules par jour sont comptabilisés sur la portion Guérande-La Baule et près de 15 000 entre Batz-sur-Mer et Guérande.

Les préconisations de Carbone 4 s'agissant des paramètres prioritaires pour être en cohérence avec l'objectif de la stratégie nationale bas carbone sont les suivantes :

- « *La pratique du vélo va devoir fortement augmenter. Elle doit être multipliée par 4 d'ici 2030 par rapport à 2018.* »
- « *La part des véhicules à faibles émissions dans le parc total de véhicules français doit passer de quasiment 0 % aujourd'hui à 15 % en 2030* »
- « *Le nombre moyen de passagers par véhicule doit atteindre 1,74 en 2030* »
- « *Le trafic ferré doit croître de 20 % en 2030 par rapport à 2018.* »

Nos remarques, s'agissant des transports :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être actualisées et complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (trafic ferroviaire, part des véhicules à faible émissions, variabilité du constat en fonction de la période de l'année et prenant donc en compte l'impact du tourisme).
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour inciter au transport ferroviaire.
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour réduire les déplacements en voiture, particulièrement en période estivale.
- Aucune action spécifique, identifiée comme telle, n'est prévue pour encourager les véhicules à faible impact.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Augmenter la fréquence des transports en commun (bus, ferroviaire), y compris en soirée et proposer la mise en place de plusieurs lignes express (le Centre hospitalier de Saint-Nazaire doit pouvoir être accessible facilement à toute personne non motorisée)

---

<sup>1</sup> Estimation tenant compte de la part modale des voitures située à 61% pour les conducteurs et à 16% pour les passagers

- Inciter au recours en transports en communs (bus, ferroviaire) par une politique tarifaire adaptée (gratuité, au moins le week-end ou pour certaines populations),
- Aménager, en lien avec la Carène, plusieurs parkings de dissuasion articulés avec une politique d'incitation aux transports en communs (gratuité de ces parkings de dissuasion et politique tarifaire désincitative pour les stationnements en ville, hors population locale),
- Pénaliser progressivement l'accès du territoire aux véhicules thermiques les plus émetteurs de GES en commençant par les déplacements de loisir (à l'exclusion des véhicules professionnels).

## **A2 – Sur le logement des particuliers.**

Sur le logement des particuliers, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Rénovations énergétiques réalisées (nb de logements pour 100 logements existants)

Pour définir cet indicateur et orienter ses actions, Cap Atlantique s'appuie sur une étude qui recense « 69 000 logements dont 45% de résidences secondaires. /.../ Ces bâtiments sont pour majeure partie pas ou peu isolés et présentent des étiquettes énergie oscillant entre les classes D et G. » Ces éléments permettent d'estimer à un peu plus de 20 000, le nombre de logements à rénover d'ici 2030 (peut-être moins puisque nous ne disposons pas de la répartition des différentes classes ?), soit environ 1500 par an. Il est à noter que le document du PCAET ne fixe pas d'objectif, pour un volet pourtant particulièrement sensible, et ne donne pas non plus de bilan chiffré des actions entreprises les années précédentes. Sur le site de Cap Atlantique, les éléments qui y figurent sont les suivants : « Depuis la création de Cap Info Habitat en 2014, sur près de 2 600 contacts pour des économies d'énergie, de l'adaptation, de la mise aux normes d'assainissement non collectif, 785 ménages modestes ont bénéficié de subventions pour un montant de près de 2 623 712 € (tous financeurs confondus). »

Les préconisations de Carbone 4 s'agissant des paramètres prioritaires, pour être en cohérence avec l'objectif de la stratégie nationale bas carbone sont les suivantes :

- « 4,5 millions de rénovations performantes devront être effectuées entre 2015 et 2030 pour espérer atteindre les objectifs de décarbonation du secteur résidentiel. À titre indicatif, cet objectif est sensiblement inférieur à la moyenne des trois scénarios considérés, qui préconisent un total de 6,3 millions de logements à rénover sur la période (soit 71% des logements à rénover). »
- Par ailleurs, deux autres paramètres doivent être suivis : le nombre de logements chauffés au fioul et le nombre de logements chauffés au gaz.

Nos remarques s'agissant des logements des particuliers :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (absence d'objectif sur le nombre de logements rénovés ; nombre de logements chauffés au fioul et au gaz),
- Aucune action spécifique n'est prévue pour aider à abandonner le chauffage au fioul ou au gaz.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Identifier des secteurs d'interventions prioritaires pour des projets de rénovation en repérant la précarité énergétique : réalisation d'une thermographie aérienne et croisement des données (coût estimé à 50 000 euros sur le PCAET Vallée de la Marne),
- Favoriser les rénovations vertueuses en exonérant partiellement ou totalement de la Taxe Foncière.
- Surtout, déployer un soutien financier complémentaire aux dispositifs existants,

### **A3 – Sur l'agriculture**

Sur l'agriculture, les principaux indicateurs quantitatifs de suivi retenus par Cap Atlantique sont les suivants :

- Nombre de diagnostics réalisés

L'action prévue consiste à mesurer, sur un échantillon (10 à 15) d'exploitations laitières plusieurs indicateurs (empreinte environnementale, contributions positives, performances économiques,...).

Outre la diminution de la part de la viande dans l'alimentation des ménages (diminution d'environ 50% d'ici 2030) les préconisations de Carbone 4 s'agissant des paramètres prioritaires, pour être en cohérence avec l'objectif de la stratégie nationale bas carbone, sont les suivantes :

- « *Seules une forte réduction de la consommation et de la production de viande et des pratiques d'élevage moins intensives permettront l'atteinte des engagements nationaux de neutralité carbone* ».
- « *La part des déjections méthanisées doit passer à 30 % en 2030 contre 3 % en 2018* ».
- « *La part de l'agriculture bio doit passer à 32 % en 2030 contre 7 % en 2018* ».

Nos remarques s'agissant de l'agriculture :

- Les informations disponibles dans le document pour juger de la pertinence des actions proposées doivent être complétées car plusieurs informations d'importance sont manquantes (part des déjections méthanisées, part du bio dans la production locale, part de repas végétariens dans la restauration collective)
- Aucune action spécifique n'est prévue, identifiée comme telle, pour augmenter la part des déjections méthanisées ;
- Aucune action spécifique n'est prévue, identifiée comme telle, pour augmenter la part du bio dans la production locale ;
- Aucune action spécifique n'est prévue, identifiée comme telle, pour diminuer l'alimentation carnée dans la restauration collective ;
- Sur le secteur de l'agriculture, le PCAET ne prévoit aucune mesure structurante permettant d'être en phase avec les objectifs de la stratégie nationale bas carbone.

Des actions complémentaires pourraient être déployées. A titre d'exemples :

- Mettre en place au moins 3 menus végétariens par semaine dans les cantines scolaires du territoire ;
- Valoriser systématiquement (labels, promotions) les restaurateurs proposant des menus végétariens à leur clientèle (même proposition pour les produits locaux et bio) ;

- Exonérer de location les emplacements, sur les marchés, tenus par des producteurs bio ;
- Faciliter l'implantation de maraîchers bio sur le territoire (aides financières, accompagnement,...) ;
- Développer un maraichage de proximité dans les communes (jardins partagés) et généraliser l'implantation de potagers dans les écoles ;
- Débitumer une part significative (à définir) des trottoirs et/ou des cours d'école.

## **B – SUR LA GOUVERNANCE ET LES INDICATEURS**

### ***B1 - Bilan du PCET***

Nous regrettons de ne pas disposer du bilan quantitatif, même parcellaire, action par action, du plan précédent PCET 2013-2020 car une partie importante des actions prévues dans le PCAET le sont en prolongement d'actions initiées dans le précédent plan (13 des 34 actions prévues sur 2021-2027 sont la poursuite des actions précédemment engagées ; par ailleurs 19 actions seulement sur les 28 décidées en 2013 ont été engagées sans que des conclusions n'aient été rendues publiques sur les raisons qui ont conduit à ne pas les mettre en œuvre). Disposer de ce bilan permettrait de donner un avis pertinent sur les actions à mettre en œuvre. Exemples :

- le PCET prévoyait de renforcer le covoiturage avec, comme indicateurs, « *le nombre d'inscrits par localité* » ainsi que « *le taux d'occupation par véhicule* ».
- Il prévoyait également de développer les déplacements doux (vélos) avec, comme indicateurs, « *le nombre d'utilisateurs* », « *le nombre de déplacements* » et les « *distances parcourues* ».
- Sur le logement, le PCET prévoyait de lutter contre la précarité énergétique et d'aider aux travaux de rénovation avec, comme indicateurs, « *le nombre de logements rénovés* » ainsi que « *le montant des aides* ».
- Le PCET prévoyait également de réduire de 10% l'usage des intrants agricoles.
- Le PCET a financé (100 000 euros) l'élaboration d'un « Plan de Déplacements Urbains » qu'il faudrait pouvoir consulter.

### ***B2 - Informations figurant dans le diagnostic***

Nous regrettons également de ne pas pouvoir accéder aux données ayant permis d'établir le diagnostic :

- sur la mobilité (les données source datant de 2015 devraient pouvoir être en libre accès pour pouvoir les discuter le cas échéant),
- sur la séquestration de carbone : celle-ci « *a été estimée par Air Pays de la Loire et mise à disposition de Cap Atlantique dans le cadre du DROPEC.* », avec une forte progression, de 14 000 teqCO<sub>2</sub> en 2008 à de 34 000 en 2014, (est-ce crédible compte-tenu de l'extension de l'artificialisation des sols ces dernières années ?). A noter que le LSCOTT prévoit 30% d'habitants en plus en 2030.

Par ailleurs certaines de ces informations mériteraient d'être actualisées car permettant alors de connaître les dynamiques à l'œuvre les plus récentes :

- le diagnostic de vulnérabilité<sup>1</sup> aux enjeux climatiques repose sur une bibliographie (voir pages 99 et suivantes) qui date des années 2010 à 2014 alors que les références scientifiques sont régulièrement actualisées. Ainsi l'actualisation des aléas sur les submersions marines réalisée par les scientifiques en 2019<sup>2</sup> pour l'ONG Climate Central n'est pas prise en compte et discutée dans ce document. Il en est de même des travaux du GIEC publiés après 2014.
- Les chiffres des émissions de GES datent de 2014 (p17), ceux sur la mobilité de 2015 (p14), ceux de la consommation d'énergies fossiles de 2012 (p12-13) : ceci ne suffit pas pour connaître les dynamiques les plus récentes et, surtout, fait craindre une inertie dommageable dans la conduite des actions du PCAET.

### **B3 – Indicateurs**

Un travail technique sur les indicateurs pourrait faciliter la gouvernance en mesurant les performances de telle ou telle action, de manière à comprendre ce qui marche, ce qui ne marche pas... et pourquoi. Les résultats de ces différents indicateurs devraient pouvoir être communiqués régulièrement à la population pour faciliter l'appropriation collective des enjeux :

- en terme de lisibilité, les indicateurs « de résultats » mériteraient d'être clairement différenciés des indicateurs « de moyens » : ainsi le nombre de kilomètres de pistes cyclables réalisés (indicateur de moyens) ne devrait pas être mis sur le même plan que l'indicateur portant sur la part modale sur les transports affectée aux vélos ;
- pour chacun de ces indicateurs, il conviendrait de disposer : de la valeur initiale, des sources de données, de la périodicité des actualisations prévues ainsi que des valeurs cibles.

### **B4 – Gouvernance**

Nous proposons de compléter le mode de gouvernance de manière à associer la population aux décisions à prendre. La réduction des émissions de GES suppose une modification profonde des modes de vie en développant des solidarités (covoiturages, jardins partagés, gestion collective de tiers lieux,...). Il sera très difficile, voire impossible, d'obtenir des résultats tangibles sans une appropriation réelle de ces problématiques par l'ensemble de la population avec, en préalable, un diagnostic partagé, et donc des réunions d'informations sur le changement climatique, mais aussi un temps d'échange un peu « consistant » avec la société civile en utilisant des techniques de communication (personnes relais, ambassadeurs et ambassadrices du climat, leaders d'opinion,...)<sup>3</sup>. La portée réelle d'une consultation du public,

---

<sup>1</sup> Diagnostic de vulnérabilité au changement climatique, H Legrand, 2015,

<sup>2</sup> Scott A. Kulp & Benjamin H. Strauss New elevation data triple estimates of global vulnerability to sea-level rise and coastal flooding Nature Communication 29 octobre 2019

<sup>3</sup> La priorité devrait être « l'association des citoyens aux différentes décisions à prendre, aux projets à mener et aux financements à lever », ceci permettant « de mobiliser la population, de faire évoluer les comportements, de multiplier les initiatives et de lever les obstacles et les incompréhensions qui peuvent exister. Ceci suppose que la population soit informée et associée le plus en amont possible, qu'elle ait vraiment le sentiment qu'elle peut agir sur le projet, et, le cas échéant, bénéficier de ses

telle qu'elle est actuellement organisée, est nécessairement très limitée et purement formelle. Il est à prévoir que seules quelques personnes particulièrement motivées participeront effectivement à cette consultation en lisant et discutant l'ensemble de la documentation qui est mise à leur disposition. Cette manière de faire est d'autant plus dommageable qu'elle n'encourage pas l'émergence d'idées nouvelles, imaginatives, et de projets venant d'une adhésion sincère de la population. Une gouvernance à la hauteur des décisions à prendre, et des difficultés à venir, supposerait, par exemple, comme d'ailleurs cela commence à se faire sur certains territoires :

- d'organiser de manière répétée des réunions publiques d'information et de débat, impliquant le monde associatif et politique, toutes tendances et opinions confondues, au plus près de la population (dans les communes, voire dans les quartiers),
- de décider de la participation effective de la population à la gouvernance et au suivi du plan d'actions sous une forme à définir (conseils communaux consultatifs ? convention citoyenne locale pour le climat ? collège des associations ?...)
- de mettre en place un débat annuel d'orientation climatique, permettant notamment de présenter l'impact des investissements envisagés sur les émissions de GES
- d'affecter un budget conséquent aux actions du PCAET (actuellement moins de 2% du budget de Cap Atlantique).

## **C - AU TOTAL**

1. En l'état, plusieurs informations manquantes (bilan du PCET, données actualisées et complétées sur la mobilité,...) ne permettent pas, aujourd'hui, de se faire une idée cohérente de l'ensemble des documents disponibles et, par suite, de porter un avis pertinent sur le choix des actions et des priorités figurant dans le PCAET qui nous est proposé.
2. Un certain nombre d'éléments laissent penser que le PCAET, tel qu'il est actuellement conçu, ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés. En effet, plusieurs secteurs d'importance ne sont pas directement traités (promotion du ferroviaire, réduction de la circulation automobile, promotion du bio et de l'alimentation végétale, identification des secteurs d'interventions prioritaires pour des projets de rénovation,...).
3. Ces craintes sont renforcées par les modalités de gouvernance du PCAET (insuffisances en matière de communication et d'information du public ; absence de participation directe de la population aux décisions ; défauts techniques des indicateurs qui compliquent le pilotage de l'ensemble).

---

*retombées positives.* » (Les communes, les intercommunalités et l'action climatique. Comment accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Publication définitive – Mars 2021 Note n°37 La Fabrique écologique.)

# Réponses aux avis exprimés lors de la consultation publique

Décembre 2021

## 1/ Préambule

Plusieurs avis de particuliers et d'associations ont été recueillis lors de la consultation publique du PCAET. Plusieurs enjeux et thématiques se rejoignent dans ces avis, tant sur le fond que sur la forme. Pour répondre de façon pertinente à ces avis, une réponse générale mais suffisamment détaillée sur les différents points listés est proposée ci-dessous.

## 2/ Bilan de la consultation

Nombre d'avis	
Particuliers	26
Associations	3
Thèmes des remarques	
Réunions publiques, concertation	9
Indicateurs, objectifs et suivi	8
Bilan du PCET existant	8
Données du diagnostic	5
Moyens financiers alloués	4
Composition du copil, gouvernance	3

Propositions d'actions	
Transports	21
Bâtiment	11
Modèle agricole	11
Déchets	9
Aménagement	8
Résidences secondaires	6
Sensibilisation	6
Vélo	5
Energies renouvelables	5
Imperméabilisation	4
Risques, inondations	4
Eclairage public	3
Eau	2
Biodiversité	1

### Synthèse :

#### Remarques sur le PCAET :

Une demande récurrente de réunions publiques, de participation du public et des associations aux différents éléments du PCAET, notamment la construction du plan d'actions.

Le souhait de pouvoir se baser sur des chiffres précis et définis, tant sur le PCET existant datant de 2013 et son bilan, que sur le diagnostic et le suivi du PCAET.

Mettre plus de moyens dédiés à la réalisation des actions.

Intégrer les associations dans le comité de pilotage du PCAET.

#### Propositions d'actions

En proportion hiérarchique, les sujets abordés dans les propositions d'actions rejoignent les secteurs les plus ciblés par les émissions de gaz à effet de serre : transports, bâtiment, agriculture.

La thématique des transports est prépondérante dans les propositions rédigées.

Plusieurs propositions d'actions listées dans les avis exprimés sont intéressantes et rejoignent des objectifs de sobriété énergétique.

### **3/ Réponses aux avis exprimés**

#### Rappel du contexte et historique

Le PCAET est issu d'une démarche longue qui s'est déroulée sur deux mandats.

- Le projet, démarré début 2018 a été géré en régie pour la majorité des démarches (diagnostics, animation, stratégie, rédaction...).
- Plusieurs partenaires ont été mobilisés pour obtenir des données nécessaires à l'établissement des diagnostics : Air Pays de la Loire, ENEDIS, GRDF, Sydela, Morbihan Energies.
- Les données du territoire, réparti sur deux départements et deux régions, sont difficiles à homogénéiser et ont nécessité des ajustements et une attente de données.
- Courant 2019, des ateliers participatifs ont été lancés pour construire le plan d'actions. Ils ont rencontré une très faible participation.
- Fin 2019, le diagnostic et la stratégie ont été validés par les élus. Ces derniers n'ont pas souhaité entériner un plan d'actions qui serait laissé aux élus suivants sans que ces derniers n'aient la main sur son contenu.
- Mars 2020 : pandémie du COVID-19 et élections municipales.
- Été 2020 : prises de fonction des élus communautaires, reprise du plan d'actions du PCAET. Souhait d'adopter le PCAET avant fin 2021.
- Avril 2021 : arrêt du PCAET.
- Juin 2021 : réunion de concertation réunissant toutes les associations du territoire. Affichage d'un PCAET qui se veut évolutif et ouvert.

#### Sujets traités

##### Réunions publiques, concertation

Il n'a pas été décidé d'organiser des réunions publiques sur le PCAET. L'organisation de tels événements est à envisager au regard des thématiques à aborder. Ainsi il pourrait être plus opportun de consulter la population sur des projets spécifiques que sur le projet de PCAET dans son ensemble.

La concertation avec les associations est en évolution et la rencontre de juin 2021 en est un exemple. Ce genre de rencontre est amenée à se reproduire régulièrement pour faire avancer ensemble les éléments du PCAET.

Ainsi, suite aux avis rendus, il est proposé d'organiser des rencontres spécifiques avec chaque association ayant répondu à la consultation publique pour examiner chacune de leurs demandes au cas par cas.

##### Indicateurs, données, objectifs, suivi

Si les indicateurs de suivi et d'évaluation énoncés peuvent sembler insuffisant, il pourra être étudiée la mise en œuvre d'un des outils de suivi existants (par exemple Citergie...) pour faire un bilan actualisé des consommations d'énergies, émissions de gaz à effet de serre... et suivre régulièrement avec les partenaires l'évolution des actions du PCAET.

### Bilan du PCET existant

Le bilan du PCET relève beaucoup plus d'une évaluation qualitative permettant de signaler si une action a été réalisée ou non. Les indicateurs définis à l'époque n'ont pas été qualifiés suffisamment finement pour obtenir une évaluation réaliste et pratique des objectifs.

Hormis les consommations du patrimoine communal, pour lesquelles des données sont malgré tout encore manquantes ou incomplètes, il n'est pas possible de réaliser ce bilan.

Si nécessaire les comptes rendus des comités de pilotage du PCET permettent de donner un aperçu des avancées des actions et de lister les actions réalisées, terminées ou obsolètes/abandonnées.

La définition plus précise et le suivi des indicateurs dans le PCAET (cf paragraphe indicateurs ci-avant) devra permettre de palier à ce défaut pour assurer un bon suivi du plan d'actions. Ce suivi ne devra toutefois pas se substituer en temps passé à celui consacré à la mise en œuvre des actions, ce qui nécessitera de trouver un outil de suivi simple, parlant, efficace.

### Données du diagnostic

Comme indiqué en préambule, le PCAET a commencé son élaboration en régie fin 2018 avec les données disponibles auprès des partenaires des deux régions et des deux départements.

Les données utilisées pour la rédaction du diagnostic et de la stratégie approchent les ordres de grandeur réalistes liés aux secteurs ciblés par le PCAET : transports, bâtiments...

Les données de référence pour assurer le suivi du PCAET pourront être réajustées au fil de l'avancée du plan d'action grâce aux outils de suivi et d'évaluation existants (par exemple Citergie...et paragraphes précédents)

Revenir sur le diagnostic serait long et fastidieux car nécessiterait une refonte quasi complète des évaluations chiffrées dans le PCAET. Ce temps nécessaire serait utilisé au détriment de l'animation du plan d'actions.

### Gouvernance, composition du comité de pilotage

Le comité de pilotage pourra intégrer un ou deux représentants des associations ou à défaut, faire appel à un comité des partenaires qui réunira les partenaires associatifs.

Dans tous les cas il semble plus efficace de pouvoir réunir des groupes de travail thématiques autour de sujets ou projets précis.

### Thématiques abordées

La plupart des avis émis par les particuliers ou les associations sont en accord avec les actions inscrites dans le plan d'actions en regrettant le plus souvent le peu d'ambition que certaines actions présentent sur l'ensemble des sujets suivants : Transports, bâtiments, modèle agricole, déchets, aménagement, résidences secondaires, sensibilisation, vélo, énergies renouvelables, imperméabilisation, risques, inondations, éclairage public, eau, biodiversité.

Les actions listées dans le plan constituent un premier train de mesures permettant de lancer la dynamique. Si aucune limite n'est fixée réglementairement dans le contenu d'un PCAET, il convient néanmoins pour la collectivité de pouvoir définir :

1/ Le périmètre d'intervention de la collectivité sur son champ de compétences directe et sur les autres champs d'actions sur lesquels la collectivité peut influencer mais ne peut pas décider seule d'agir.

Exemple : si Cap Atlantique peut organiser le développement des liaisons cyclables, le développement des liaisons ferroviaires est quant à lui du ressort de la Région.

Ainsi le plan d'actions défini comporte pour la plupart des actions sur lesquelles Cap Atlantique –en tant que collectivité compétente sur les sujets listés- a toute latitude pour lancer et organiser les projets en qualité de chef de file, avec le soutien et l'accompagnement de partenaires. Ceci afin de garantir un plan d'actions qui puisse être aussi efficace que possible.

2/ Un plan d'actions réaliste qui se base sur les moyens humains et financiers disponibles à ce jour. Un plan d'actions présentant une centaine de projets ou plus pourrait montrer une certaine ambition de la collectivité, proportionnelle au volume d'actions. Cap Atlantique a préféré démarrer son PCAET avec un plan restreint en quantité d'actions mais qui privilégie leur bonne mise en œuvre.

3/ Un calendrier de réalisation qui tienne compte des réalités des projets. Entre concertations, montages d'opérations, encadrement, mise en œuvre, suivi, réalisation, entretien... beaucoup de projets, cela signifie beaucoup de temps d'ingénierie et souvent beaucoup de temps administratif pour certains dossiers en lien avec les espaces naturels, de grosses puissances électriques ou simplement des procédures réglementaires liées intrinsèquement à des projets (exemple l'évaluation environnementale du PCAET). Cette réalité de temps de projets nécessite d'ajuster systématiquement les calendriers d'actions au regard du temps humain disponible afin de pouvoir les réaliser.

4/ Un budget proportionné, qui découle des précédents éléments. Ce qui peut sembler aujourd'hui insuffisant résulte d'un arbitrage budgétaire de Cap Atlantique, d'autres priorités étant déjà orientées vers la transition écologique et alimentant de fait la logique du PCAET.

#### **4/ Conclusion**

En conséquence il est proposé que le PCAET puisse être adopté en l'état mais que son contenu, son enveloppe et sa gouvernance puissent évoluer, comme évoqué dans le document et systématiquement à chaque rencontre avec des partenaires.

Cette proposition est inscrite dans la délibération d'adoption du PCAET du 09/12/2021.