

Groupe PCET

(Document de travail<sup>1</sup>)

Cette note constitue un document d'étape de l'activité de la coalition sur le PCET, entre une première phase d'analyse du plan en cours et une phase opérationnelle de contribution à une plus forte participation des habitants au contenu du plan et à sa réalisation.

Elle est conçue pour servir de base à des échanges avec les spécialistes du PCET rencontrés dans la première phase et avec d'autres responsables, en vue de leur soumettre nos propositions et d'envisager avec eux la mise en œuvre des actions retenues.

A ce stade, cette note constitue un document de travail qui propose, non pas des actions à conduire mais, en I, des orientations générales, précisées en II pour certains domaines du PCET. Nous prévoyons d'établir un document plus opérationnel à la suite de cette phase de consultation et co-construction.

## **I Orientations générales pour une plus grande implication des habitants/citoyens**

### **1. Introduction,**

La Coalition souhaite apporter une contribution élaborée à l'articulation entre le constat du déficit du PCET sur ce point (3.3 de la note de synthèse) et la nécessité d'une mobilisation des habitants/citoyens dans toute opération environnementale qui implique, individuellement et collectivement, prise de conscience et changements de comportement. Ces deux changements impliquent eux-mêmes de nombreuses décisions, notamment publiques, autant que possible élaborées avec les citoyens.

Cette nécessité, fondée sur des principes démocratiques et des travaux en sciences sociales (notamment celui de l'ADEME sur les changements de comportement), est illustrée dans de nombreuses pratiques de villes françaises et autres (voir en annexe les exemples de Grenoble, Nantes, Bordeaux et Paris).

### **2. Les conditions d'efficacité d'un tel programme,**

a) la première condition nous semble être de faire de cette implication des habitants/citoyens, sous ses deux aspects, politique et technique, un axe clef du PCET, traduit dans un projet "articulant les outils, les acteurs et les échelles d'action" (rapport ADEME, p 144), à la fois pour l'ensemble du PCET et pour chacun de ses thèmes. Ce projet devra notamment être mobilisateur, c'est-à-dire, fondé sur les avantages à en retirer, en termes de conditions de vie et de justice sociale, et adapté à la diversité des situations sociogéographiques.

---

<sup>1</sup>Ce texte a été rédigé par Michel Buisson, Marie-Alice Frey, Jean-Claude Frey et Dominique Rodier. Il a bénéficié des remarques de Luce Ponsar, chef de projet Plan Climat de la Métropole, mais il n'engage que la Coalition climat.

b) le programme devra également placer l'habitant/citoyen au cœur du climat à travers ses trois "contributions" et prendre en compte la diversité des situations. En effet, l'activité de l'homme est bien la cause principale du dérèglement climatique. Toutefois, les membres d'une collectivité donnée ne sont pas pour autant directement responsables de la totalité des GES émis localement ou à l'extérieur du fait de leur façon de consommer. Une part importante de ces émissions résulte des choix productifs plus ou moins émetteurs de GES des entreprises et des choix des États. Les habitants/citoyens de la Métropole sont cependant fortement impliqués dans les émissions de GES et dans leur réduction et cela de trois façons : comme émetteur de GES, comme acteur de changement, comme citoyen.

- Émetteur de GES, chaque habitant contribue directement par le logement, la nourriture, les déplacements, ... à 25 % des émissions de GES du Grand Lyon. Cette contribution varie beaucoup en fonction des situations et des comportements individuels et familiaux ; surtout, les conséquences du dérèglement climatique sur les conditions de vie de chacun sont en général inversement proportionnelles à sa contribution.

- Acteurs de changement, une grande partie des habitants ont une certaine capacité, volontaire, incitée ou contrainte, à concourir à la réduction des niveaux d'émissions de GES et de polluants par des changements individuels et collectifs de pratiques en matière de consommation de biens et de service. Ces changements sont généralement à leur avantage et à celui de la collectivité, là aussi, avec une grande diversité de situations et donc de bilans "avantages/difficultés au changement", au niveau individuel et familial.

- Celle de citoyen avec capacité individuelle et collective à contribuer aux choix des collectivités et de leurs services, comme de certains acteurs privés, de groupes de citoyens porteurs de propositions et de réalisations, par exemple en matière de transport et d'alimentation. Cette capacité dépend fortement des politiques publiques en matière de réalisation, d'information, d'appui aux initiatives et de mise en œuvre de procédures de consultation et de co-élaboration.

Les changements de comportement sont très souvent à l'articulation d'une amélioration de l'offre (en capacité de transports collectifs ou en "contenu carbone" des aliments, ...) et des choix des habitants/citoyens, eux-mêmes placés dans des conditions objectives et de prise de conscience très variables. Il en résulte la nécessité de politiques publiques fortes et mobilisatrices et d'habitants/citoyens mobilisés.

c) ce projet devra également tenir compte des avancées et insuffisances du PCET actuel, notamment sous l'angle des changements en cours bénéficiant aux consommateurs et de la nécessité de leur implication. Notamment, mettre l'accent sur le fait que la Métropole a réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de son territoire de -12.6% entre 2000 et 2014, encore loin de l'objectif de - 20 % de GES pour 2020, ce qui implique de passer dès maintenant à la vitesse supérieure. Des changements notables dans les pratiques et les aspirations sont souhaités avec l'appui des collectivités et des territoires, notamment dans la mobilisation et l'expérimentation, pour la mise en place des nouvelles organisations en matière énergétique et alimentaire...

Il s'agit donc d'impliquer davantage les habitants/citoyens, les élus et agents municipaux, diverses organisations, en établissant et en mettant rapidement en œuvre un projet pertinent.

### 3. Esquisse du contenu du travail à conduire sur les différents thèmes du PCET

Cette esquisse vise à aider à choisir les priorités et les objectifs des interventions. Pour chaque thème, sont distinguées les deux cibles de l'action des habitants/citoyens en direction des institutions et d'eux-mêmes.

Pour chaque thème, il pourra être établi un schéma décrivant les liens actuels entre les actions climat-énergie de la Métropole et les citoyens.

Thème	pouvoir de changement*		Action des habitants/citoyens
	Inst.	H/C	En direction des institutions locales
<b>Énergie</b> : amplifier la place des énergies renouvelables (EnR)	***	**	Pousser à une politique efficace : établir un plan, l'expliquer, inciter au financement, réaliser dans certains cas. Investir dans les EnR (sur son patrimoine, sur les réseaux de chaleur), proposer des surfaces pour de l'investissement participatif, favoriser la mise en place de filières de production locales, lever les freins réglementaires (PLUH).
<b>Bâtiments publics</b> : améliorer les performances	***	*	Faire pression sur politiques et sur pratiques aux différents niveaux. Investir sur son patrimoine pour le rénover
<b>Logement</b> : politique ambitieuse, contre la précarité énergétique, ...	**	***	Faire pression sur les bailleurs et les copropriétés, pour des financements, pour des pools de ressources; pour s'attaquer à la précarité. Réglementer la construction neuve sur les terrains publics (20%) ; Financer la rénovation (travaux et animation), inciter les bailleurs à rénover
<b>Urbanisme</b> : restreindre l'étalement urbain.	****	*	pression sur les collectivités et les opérateurs pour un autre urbanisme et pour la modification des lois et des règlements
<b>Gestion des déchets</b> : réduire volumes et valoriser la ressource	***	***	Obtenir de participer à la définition de la politique et à la mise en place des modalités de tri/collecte. Valoriser la part fermentescible des déchets
<b>Alimentation et rest. Coll.</b> :	***	***	Demander à co-élaborer aux politiques d'achat pour les collectivités et aux appuis aux formes alternatives
<b>Transports</b> : politique volontariste ; tarification et multi-modalité	***	***	Faire pression pour poursuivre une politique volontariste sur TC et modes doux et multi-modalités ; tarification adaptée ; voirie ; restriction progressive sur le transport routier polluant
<b>Entreprises privées</b> : rechercher une politique plus active	**	*	Proposer une analyse critique du programme éco pour 2022, favoriser les travaux sur la RSEE

\* Il s'agit d'une grossière estimation de la répartition, entre les institutions et les habitants/citoyens, de la capacité de changement, représentée par 4 \*

## II Orientations pour quelques thèmes

Sont présentées ici des esquisses de politiques pour cinq des six thèmes (il manque encore celui des déchets) nécessitant un renforcement du PCET, avec notamment une forte mobilisation des habitants citoyens.

### 1. Thème Énergie :

Il y a urgence à renforcer les économies d'énergie (sobriété), l'efficacité énergétique, et à développer les énergies renouvelables (EnR).

Essentiel dans la transition que nécessite le réchauffement, le thème de l'énergie est transversal, tant pour le limiter que s'y adapter :

- les émissions entropiques de GES (gaz à effet de serre), source du dérèglement climatique, impliquent chacun de nous, par nos habitudes et consommations,
- l'énergie d'origine fossile, principale cause des émissions entropiques de GES et de la pollution de l'air, doit être ramenée vers zéro en 2050,
- d'où l'urgence du développement accéléré des EnR (énergies renouvelables).

Il est nécessaire, en complément, de combiner aux EnR sobriété et efficacité\* :

- sobriété énergétique : éco-rénovation (isolation thermique), mobilité réduite et décarbonée, efficience, vigilance, frein à l'étalement urbain contre-productif (foncier, maraîchage, habitat, mobilité),
- efficacité énergétique : optimisation des rendements de la source à l'utilisation.

Les domaines les plus consommateurs sont le bâti, l'industrie et les transports, soit, pour 2014 : bâti résidentiel 27%, tertiaire 22%, industrie 26%, transport 23%.

Développement de la production des EnR :

La production d'EnR 2014, représente seulement 3,5 % de la consommation totale d'énergie sur le territoire de la Métropole.

Dans le PCET, la place des énergies renouvelables reste beaucoup trop faible en regard des objectifs :

Un des objectifs des « 3 x 20 » est de passer à 20% d'énergies renouvelables dans l'approvisionnement de l'agglomération. L'enjeu est donc important : multiplier par 4 à 5 la consommation d'énergie renouvelable en 10 ans (suivant la croissance de la consommation d'énergie).

#### 1.1 Diverses sources mobilisables et politiques en faveur de la production d'EnR :

Pour mieux capitaliser sur le solaire, l'éolien, le biogaz, développer les EnR eh intra-muros et en extra-muros :

*Production d'EnR en intra-muros :*

- solaire avec le photo-voltaïque en toitures publiques et incitations pour le privé, sans oublier le potentiel restant des toitures industrielles et agricoles. C'est déjà obligatoire sur les opérations gérées par la collectivités (ZAC, PUP) en application du référentiel « habitat durable » et « bureau durable » qui impose 20% d'EnR
- potentiel éventuel en géothermie, hydroliennes, éoliennes,...

- biogaz issu du compostage industriel suite à la collecte des bio-déchets .(biogaz pour les véhicules administratifs et de transport en commun)

#### *Production d'EnR en extra-muros :*

- EnR produite dans le cadre de contrats au sein de la Métropole (exemples de Francfort et projet de Paris)
- EnR achetée à des producteurs privilégiés hors Métropole (contrats de garanties d'achat...)

#### 1.2 Les actions du PCET :

Des marges de manœuvre importantes existent pour un PCET plus favorable aux EnR :

- trouver de nouveaux leviers (ex : appel des 30 vallées de la chimie)
- Établissement d'un Plan EnR avec l'ALE, et de Communication ad hoc
- Mise en place du plan (contrats, financement, appui technique)
- accroître la demande en EnR : Communication de sensibilisation pour afin de susciter de nombreuses initiatives de production d'EnR supplémentaire intra-muros et extra-muros.
- Associer les citoyens à l'élaboration des objectifs, au suivi et mise en œuvre des actions (voir en annexe l'exemple de la Métropole de Grenoble).

#### 1.3 Rôle des Habitants/Citoyens :

Les habitants ont un rôle important à jouer :

- Développement de la production EnR en habitat individuel et collectif (Photo-voltaïque, Thermique...),
- Développement de la demande par achats d'EnR (Ex : Enercoop,...), Implication au sein d'associations organisations politiques, groupes d'habitants, conseil de quartier
- Participation aux sollicitations de la Métropole pour associer les citoyens au PCET.

#### 1.4 Modalités de la mobilisation citoyenne :

Les objectifs se doivent d'être ambitieux, à la hauteur du défi de l'enjeu climatique, et atteignables. Ainsi, les mesures urgentes favorables au climat devront être prioritaires :

- Communication : Obtenir que chaque citoyen s'approprie les objectifs et mesures adoptées par le PCET (au-delà des formations des professionnels, pour sensibiliser les particuliers, il ne suffit pas de mettre à disposition sur Internet conseils et incitations, mais d'en obtenir, prise de connaissance, appropriation et mise en œuvre).
- S'inspirer de l'expérience de consultation menée par la Métropole de Grenoble avec un panel de citoyens, explicitée en annexe générale.
- la sensibilisation des particuliers pourrait être plus efficace en s'appuyant sur les médias TV comme FR3 local aux heures de grande écoute, pour capitaliser sur Ecoréno'v.
- Exiger et s'assurer, qu'envers elles-mêmes, les Institutions soient exemplaires.
  - choisir les investissements pérennes sur le long terme (développement et production d'énergie renouvelable, mais aussi sobriété, éco-rénovation, isolation,...),
  - en renforçant les mesures limitant la précarité énergétique (logements, véhicules,...)
  - sans exclure aucun domaine susceptible de faciliter l'atteinte des objectifs.

## 2 Thème Bâti – Logements

### 2.1 Constat

Entre 2000 et 2013, la Métropole de Lyon a réussi à faire baisser de 10% les émissions de gaz à effet de serre relatives à l'habitat. En 2013, 29% de la consommation d'énergie provient du bâti. C'est encore beaucoup trop de GES par rapport aux objectifs Grand Lyon Métropole 2000/2020! C'est pourquoi il est essentiel que la Métropole passe à la vitesse supérieure dans ce domaine clé du fait de son poids, proche du tiers de la consommation totale d'énergie.

### 2.2 Actions du PCET

#### *Bâtiments publics*

Écoles, collèges, bâtiments administratifs, culturels et sportifs,... l'amélioration de leurs performances énergétiques, par exemple au cours de leur réhabilitation, est requise ! Afin de permettre une plus grande cohérence, la Métropole de Lyon pourrait associer de façon systématique les communes, non encore engagées, afin de lancer des appels d'offres, éventuellement groupés.

#### *Logements*

La politique de rénovation énergétique doit constituer l'élément central du projet politique et technique évoqué au chapitre 1.

Il est nécessaire d'accélérer encore le rythme des travaux de rénovation des logements sociaux et des copropriétés privées. L'aide au financement des travaux doit encore être amplifiée. Une Agence Publique de Financement de la Rénovation Thermique, gagée sur les économies de charges, devrait être rapidement mise en place.

Dans le cadre d'un plan de rénovation thermique des bâtiments, financée par cette Agence, le partenariat mis en place avec Ecorenov doit prendre une toute autre ampleur avec les artisans et les syndicats de copropriétés :

- appropriation de la culture de réhabilitation, nécessaire et urgente,
  - contributions aux formations, expérimentations et premières réalisations,
  - une attention toute particulière devra être portée à la lutte contre la précarité énergétique. En effet, près de 20% des ménages sont potentiellement en situation de précarité énergétique (soit 50.000 logements). Les retraités sont les plus exposés. Il est urgent d'agir pour que ces citoyens ne subissent pas de « double peine » : au niveau social et écologique.
  - appui à la création de coopératives d'habitants, tant pour la rénovation avec des artisans, que pour l'appui à la construction selon les normes RT2020.

Pour faciliter l'accompagnement des rénovations de l'habitat social et privé, l'information et la sensibilisation des habitants citoyens sont essentielles : en lien avec le travail de l'ALE, voire d'autres partenaires, des permanences dans les mairies devraient être systématiques, comme cela est déjà le cas dans certaines communes. De même, Les conseils de quartier devraient y avoir toute leur place.

### 2.3 Rôle des habitants-citoyens

- Leur rôle est essentiel dans la réalisation du plan énergie en matière de logement
  - en développant l'utilisation d'EnR (ex : Enercoop)
  - en incitant, dans le cadre des associations, les institutions à développer la production et l'usage des EnR.

- Dans la lutte contre la précarité énergétique, il est essentiel que des associations puissent accompagner les habitants concernés.

En effet, cela permettra aux habitants d'être partenaires à part entière dans ce changement nécessaire qui cassera la spirale : impayés/endettement – privation de chauffage – problèmes de santé – problèmes de sécurité – mal-être/isolement social.

### 3. Thème transport et déplacements sur la métropole de Lyon

3.1 Les sources mobilisables et politiques en faveur d'une réduction drastique de la circulation automobile :

Voitures et utilitaires prennent une place majeure dans la pollution sur le territoire de la Métropole de Lyon. Il y a donc là un gisement important en matière de réduction des émissions de GES (Gaz à effet de serre), particules fines et dioxyde d'azote, alors qu'une place prépondérante est laissée à la voiture, encore majoritairement d'usage soliste.

D'où la nécessité de restreindre plus vigoureusement la circulation automobile sur le territoire métropolitain.

A cet effet, la Métropole dispose de deux leviers :

- **la réglementation et les aménagements de voirie** réduisant la trop grande place laissée à la voiture, visant à limiter, voire ponctuellement interdire, la circulation automobile et les camions. Dans ce sens, le PCET s'est fixé de réduire la place de la voiture en ville en diminuant le nombre de voies lors des requalifications, en appliquant progressivement une limitation de vitesse homogène par typologie de voirie ou par secteur géographique, et en augmentant la contrainte sur le stationnement, mais cela ne suffira pas.
- **l'incitation au report modal**, conjointement à des investissements et aménagements en faveur des transports en commun et modes de déplacement actifs (vélo, marche, trottinette). A ce titre, le PCET vise un accroissement de 25% de la quantité journalière de voyages effectués sur le réseau de transports en commun (TC). A cet effet, il faudra rendre les TC plus attractifs, améliorer le confort, la fréquence et la desserte des banlieues ainsi que l'information et la communication, et rendre la tarification plus attractive.

3.2 Les actions du PCET

Sur la base d'un pilotage conjoint Métropole / SYTRAL, le Plan prévoit d'associer les contributions financières des communes, de la Région, de l'Etat (dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région) et la SNCF dans le cadre de la gouvernance métropolitaine (G4, ontée en puissance du RER à la lyonnaise à initier avec la Région et les collectivités partenaires)

Les investissements prévus sont estimés à 1 Milliard d'euros pour le mandat 2015-2020 (chiffres du PCET de la Métropole). Au-delà des 20 à 40 millions d'euros envisagés par an (dont 15 millions pour les modes actifs), **pour atteindre l'objectif des « 3x20 » et « facteur 4 », il faudrait :**

- multiplier l'investissement consacré à cet axe du PCET.
- au-delà des investissements lourds déjà engagés (prolongement ligne de métro B jusqu'aux Hôpitaux Sud, ...), il faudrait renforcer les réseaux existants de transport collectif (capacité, maillage, cadencement, performance), en rapport avec le développement de l'agglomération.
- négocier et concrétiser l'ensemble dans les Plans en cours et leurs aspects contractuels avec le SYTRAL et les autres partenaires, dans le cadre du PDU.

Pour réaliser les objectifs relatifs à cet axe du PCET, la Métropole a engagé le Plan de déplacements Urbains (PDU) 2017-2030. Ce PDU est piloté par Le SYTRAL (porteur du PDU) et par la Métropole, le Département, la Région et l'Etat.

Le projet de PDU envisage d'atteindre à l'horizon 2030 les niveaux de part modale suivants :

- Voiture et deux roues motorisés : 35% (niveau 2015 = 44%)
- Déplacements à pied : 35% (34% en 2015)
- Transports en commun : 22% (19% en 2015)
- Vélo : 8% (2% en 2015)

**Au-delà du PDU, il faut rendre plus dissuasif encore l'usage de la voiture en ville**, au profit des transports en commun urbains et des modes de déplacement actifs, notamment :

- en étendant le périmètre Zone 30 et la mise en place de zones d'action prioritaire pour l'air (ZAPA),
- en développant des TC moins énergivores et moins polluants : liaisons inter-banlieues tout particulièrement, au-delà de la presqu'île et jusque dans les communes périphériques,
- pour inciter au report vers les TC, favoriser encore plus l'intermodalité et la multi-modalité (redimensionnement des Parkings Relais, information multimodale accessible à tous pour inciter au rabattement vers et depuis les TC).

Pour encourager l'usage du vélo, il faudrait notamment dans le cadre du plan modes actifs (PAMA):

- sécuriser les aménagements cyclables et en améliorer la continuité,
- aménager plus de parkings vélo sécurisés,
- traiter les points noirs,
- généraliser les double sens cyclables (DSC) et les « Cédez le passage cycliste au feu » au-delà du centre-ville et dans les communes périphériques,
- mettre en place des incitations financières à l'usage du vélo (liste non limitative)

En outre, une attention toute particulière devra être apportée à l'accès vélo aux gares et à la multi-modalité pour faciliter l'usage complémentaire du vélo et du train, sur les trajets domicile-travail notamment.

### 3.3 Rôle des H/C

Enfin, à l'instar des autres axes du PCET, pour obtenir et accompagner les changements attendus des automobilistes en matière de report modal il faudra obtenir l'appropriation de nouvelles pratiques par les H/C :

- accroître les actions de communication, de sensibilisation à tonalité positive et de formation, menées conjointement par la Métropole et les associations d'usagers,
- mettre en place des actions d'éducation populaire sur les thèmes des déplacements et de la consommation (achats locaux, courses dans les commerces de proximité, anticipation des achats pour accepter l'allongement des délais de livraison, ...).

De même, des campagnes de communication pourraient utilement être organisées pour pacifier la cohabitation entre les conducteurs de véhicules motorisés et les cyclistes et informer les Grands lyonnais sur les évolutions du code de la route liées au plan d'action pour les mobilités actives (PAMA), évolutions relatives aux doubles sens cyclables (DSC), aux « Cédez le passage cycliste au feu », aux Sas vélos, etc...

S'il veut agir sur cette thématique, un habitant peut :

- s'engager dans une association cycliste (type « la ville à vélo » ou « pignon sur rue)



- faire remonter les problèmes observés sur la voirie (GRECO)
- renoncer à sa voiture solo pour des solutions d'auto-partage
- proposer de covoiturer avec ses collègues
- choisir un logement qui limite ses déplacements
- ...

## 4. Thème alimentation

### 4.1 constat

L'alimentation n'a pas de place significative dans le PCET actuel alors que l'alimentation et l'agriculture, plus ou moins proches, représentent une part importante des émissions de GES (30 à 40 % au niveau national). Au-delà de leur grand impact climatique, ces deux activités sont importantes en termes sanitaires, sociaux (lutte contre les inégalités, lien social) et territoriaux (aménagement périurbain et urbanisme, transport de marchandises et déplacements). Quotidienne pour chacun, l'alimentation est au cœur des modes de vie et de leur évolution.

L'intervention pour réduire le niveau d'émissions de GES coïncide fortement, tout au long de la filière de production des aliments, avec la recherche de l'amélioration de la qualité (nutritionnelle et écologique), puis au stade de la consommation avec l'accessibilité à cette alimentation de qualité au sein des deux grands modes :

- la restauration collective publique (scolaire ou autres) et d'entreprise,
- la restauration à domicile et au restaurant.

### 4.2 Action du PCET

Pour chacun de ces modes, l'intervention publique doit viser l'amélioration de l'offre et celle des comportements alimentaires, en lien avec les citoyens/consommateurs.

La Métropole (avec les communes) peut mobiliser deux leviers pour l'amélioration de l'offre :

- améliorer la commande publique pour les restaurants/cantines sous son autorité et sous celle des municipalités. Cela passe par le contenu des appels d'offres en utilisant au maximum les nouvelles règles (1/04/16) et en favorisant les offreurs souhaitables par la politique agricole et alimentaire (aides aux groupements ...). L'amélioration de la commande de la Métropole peut aussi servir d'exemple pour d'autres responsables.

- amplifier ses interventions en agriculture et alimentation en passant d'une réponse aux demandes d'aides dans un cadre prédéfini<sup>2</sup> à une politique plus volontariste de diversification de la production (intervention sur le foncier, formation, contrats de transition). L'aide au développement de nouveaux circuits (appui à l'organisation de filières de proximité), est également essentielle, y compris en stimulant des initiatives susceptibles d'être aidées ensuite (appels très ouverts à projets). Cette politique pourrait porter sur l'ensemble du territoire métropolitain pour ce qui s'appelle à tort "agriculture urbaine" (grosso modo, ce qui est urbain n'est pas agricole et ce qui est agricole n'est pas urbain, mais périurbain) et se traduire en différents PAT (Programme Alimentaire Territorial). Cette politique pourrait associer agriculture/alimentation/énergie dans un accord entre l'urbain et le périurbain, selon le programme mis en œuvre à Francfort.

### 4.3 rôle des H/C

Dans ce domaine de l'alimentation, l'habitant dispose d'un double pouvoir, de citoyen pour faire évoluer les choix des acteurs publics, privés et associatifs, de consommateur par ses propres choix.

---

<sup>2</sup>Fusion du PSADER : Projet Stratégique pour l'Agriculture et le Développement Rural et du PENAP Préservation des Espaces Naturels et Agricoles en Périurbain, dispositif interrompu, en cours de nouvelle définition.

L'amélioration des comportements résultera bien sûr de l'amélioration de l'offre dans tous ses aspects (qualités, prix, disponibilité). Elle nécessite aussi des activités d'éducation populaire, d'information, de communication, menées directement par la Métropole et par des groupes citoyens, des associations, éventuellement aidées pour cela. Il s'agit à la fois de multiplier les opérations "alimentation positive" ou proches et d'aller au-delà en élaborant et en mettant en pratique, en lien avec l'amélioration de l'offre, un plan pour l'amélioration des comportements alimentaires.

Fondamentalement, l'évolution de l'alimentation nécessite un engagement fort de la part des responsables politiques et des groupes citoyens, pouvant notamment se traduire par la mise en place et l'activité de comités locaux pour l'alimentation et le climat.

## **5 Thème industrie** (*contribution très incomplète*)

En matière d'émissions de GES, en évolution passée (- 16 % de 2000 à 2013) comme en objectif pour 2020 (-20,6 %), l'ensemble industrie/production d'énergie (33 % des émissions en 2013) contribue fortement à la réduction des émissions. Hélas, en grande partie raison d'une baisse d'activité sur le territoire de la Métropole que de modification des process de production : de 2013 à 2020, le tendanciel induit 15 % de baisse et les actions prévues 5,6 %. A noter cependant le résultat pour la raffinerie dont, la baisse est liée à 50% à réduction d'activité et à 50% à des actions d'efficacité énergétique.

Dans ce domaine essentiel de l'action climat, où les acteurs privés sont déterminants, que peuvent la collectivité et les citoyens pour accélérer la réduction des émissions de GES et de polluants ; plus particulièrement que pourrait apporter de spécifique, la mobilisation citoyenne, compte tenu des caractéristiques de l'industrie ?

En première approche, nous proposons trois axes en lien avec les résultats de nos analyses du PCET (point 3.1, p. 3) et du programme économique 2016-2021 de la Métropole.

- la constitution par la Métropole (par la DPDP par exemple) d'un groupe tripartite (techniciens de la Métropole, spécialistes issus des entreprises et autres, citoyens) chargé de l'analyse du PCET et du programme économique. Les citoyens seraient ainsi plus en capacité d'élaborer un point de vue sur ces deux documents et d'élaborer d'éventuelles propositions ;

- la même démarche, par exemple en lien avec le Conseil de développement, pourrait permettre une participation citoyenne aux travaux en cours sur le plan énergie, au regard des préconisations de Négawatt et l'ADEME ainsi que celles des instances nationales et internationales ;

- après ce travail d'investigation, un groupe de citoyens pourrait rencontrer des syndicalistes de quelques entreprises de l'agglomération pour voir avec eux quelle pourrait être leur action au sein des entreprises.

Il serait alors possible d'élaborer un point de vue citoyen à tenir vis-à-vis de la Métropole, point de vue qui pourrait notamment être porté lors de débats publics préparatoires à la révision du PCET en novembre. Il s'agit en effet qu'au-delà des actions déjà en cours et de la réglementation, la question climatique devienne centrale dans les préoccupations de la politique de la Métropole et dans la stratégie des entreprises.

### III En guise de conclusion

Nous proposons trois points pour réunir à court terme les conditions d'une réelle mobilisation des habitants/citoyens dans le PCET :

- l'organisation conjointe entre les responsables de la Métropole chargés du PCET, les associations concernées et des spécialistes (universitaires, ADEME ...) d'un large échange sur les objectifs et les modalités de cette mobilisation ;
- l'organisation au cours de cet échange, à l'automne, d'un temps fort du type débat citoyen, préparé par exemple par des ateliers/climat ;
- sur ces bases, l'établissement et la proposition lors de la conférence climat de novembre/décembre d'un programme de mobilisation sur l'ensemble et sur quelques axes prioritaires.

Pour la Coalition Climat  
Le groupe PCET

## Annexe

Quelques exemples utiles : Grenoble, Nantes, Bordeaux, Paris

### 1 exemple de la Métropole de Grenoble:

Début 2016, un panel citoyen d'une trentaine de personnes a été constitué sur la base d'un tirage au sort pour participer à un exercice de réflexion visant à formuler collectivement un avis et des recommandations à la Métropole. Trois questions ont été posées :

- 1- Comment impliquer les citoyens dans la transition énergétique ?
- 2- De quels accompagnements avons-nous besoin pour réduire nos consommations d'énergie ?
- 3- Comment pouvons-nous participer au développement des énergies renouvelables ? Le panel a été mobilisé durant trois week-ends et a construit des propositions, notamment que la Métropole porte à 50 % son objectif pour les énergies renouvelables à l'horizon 2030 dans son PCAET.

### 2 BORDEAUX

*Objectifs* : Permettre aux bordelais d'agir au quotidien et changer de comportement en donnant envie de passer à l'action.

*Action* :

**1. Création de différents lieux** pour accompagner le plus grand nombre vers les nécessaires changements de comportement. Importance de la convivialité.

- **Maison écocitoyenne**, en plein cœur de Bordeaux : expo permanente, permanences info-énergie et eau (Ademe) ....
- **Maison du vélo**
- **Maison du jardinier et de la nature en ville**

## **2. Dans Plan d'actions 2012/2016 :**

**Axe 3 : « associer tous les acteurs du territoire » avec dans objectif 11 : « faire de chaque bordelais un acteur du PCET »,** (budget de 3 M€) : dont

Action 34 : Accompagner le changement de comportement en matière d'énergie-climat des Bordelais,

Action 36 : Faire de chaque agent municipal un ambassadeur du Plan Climat,

Action 38 : Conforter la gouvernance et la concertation citoyenne pour créer des moments privilégiés de discussion et de mise en œuvre des actions de lutte contre le changement climatique.

## **NANTES**

### **Initiatives citoyennes :**

1. Création d'Ateliers Climat (juin 2010/juin 2011), plusieurs samedis dans l'année.

150 ménages pour :

- mesurer les freins et les facteurs favorisant les changements d'habitude des citoyens,
- tester les politiques publiques accompagnant le mieux les habitants dans un changement ou une adaptation de leurs habitudes.

### **2. Dans « Agir avec les citoyens pour le climat » (mars 2012) :**

- méthodologie de l'Atelier Climat (pages 6 à 11),
- analyse
- mise en pratique avec relations interpersonnelles comme moteur du changement !...

Enquête téléphonique auprès de 1000 habitants en février 2015 (échantillon représentatif de la population), à la suite d'une précédente enquête en 2010 qui permet de se rendre compte, en partie, de l'évolution des comportements.

## **PARIS**

### **Création du jeu Clim'Way.**

#### ***Buts du jeu***

Les joueurs doivent réaliser un certain nombre d'actions qui constitueront le corps de leur plan climat, pour lutter contre l'évolution tendancielle.

Les joueurs disposent de trois types de « points d'action » représentant les différents acteurs de Clim'Way Paris® : pouvoirs publics (PP), points entreprises (PE) et points citoyens (PC).

#### **Simulateur carbone des menus**

A destination initiale des gestionnaires de la restauration collective parisienne, mais utilisable par tous.

Outil interactif qui permet de tester plusieurs critères des aliments : saisonnalité, mode de production,