

NOTE

PÔLE EADD

Tél : 05.49.77.11.70
Fax : 05.49.77.11.59

Objet : Projet de Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) de Poitou-Charentes

Pour info

Pour réponse

Pour suivi

Autres destinataires :

Pour transmission

I. Projet de SRCAE de Poitou-Charentes : synthèse

Issu de la loi portant Engagement National de l'Environnement du 12 juillet 2010 dit « Grenelle de l'Environnement », le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) doit être établi dans chaque région. Il comprend un rapport et un document d'orientations, assorti de documents cartographiques indicatifs et un volet annexé intitulé « schéma régional éolien ». Ce dernier a été approuvé le 29 septembre 2012.

Complément : Le contenu du SRCAE est fixé par le décret n°2011-678 du 16 juin 2011.

Le SRCAE, document stratégique, définit les orientations et objectifs régionaux à l'horizon 2020 et 2050 en matière de réduction des émissions de GES, de maîtrise de la demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et d'adaptation au changement climatique. Il s'appuie sur un état des lieux portant sur les éléments suivants :

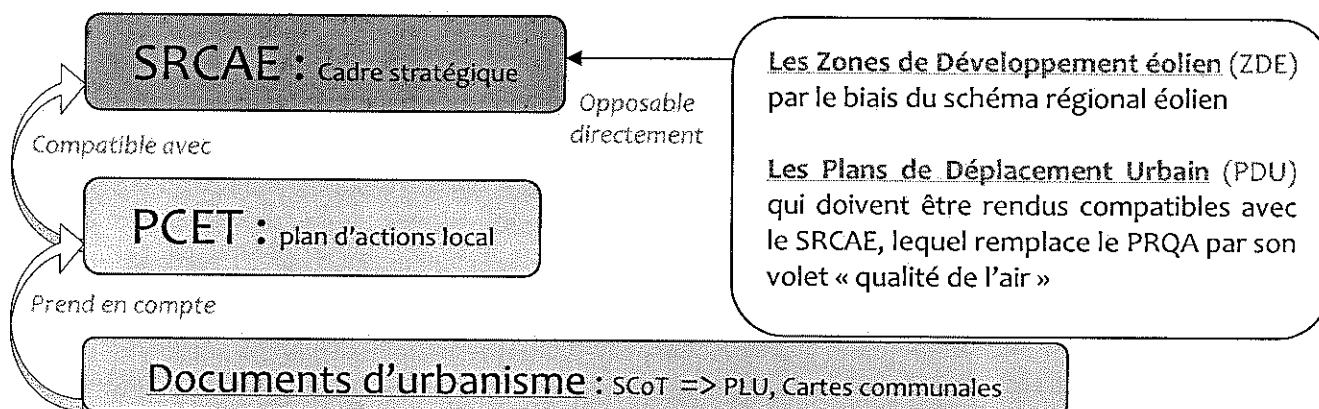
- un inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre,
- un bilan énergétique,
- une évaluation : du potentiel énergétique, renouvelable et de récupération ; des améliorations possibles en matière d'efficacité énergétique ainsi que sur une évaluation de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé publique et l'environnement menés à l'échelon de la région et prenant en compte les aspects économiques ainsi que sociaux.

1. Contexte réglementaire

1.1. Cadre juridique du SRCAE

Le SRCAE se décline au travers des documents de planification selon la hiérarchie des normes suivante :

Hiérarchie des normes Grenelle



Ainsi, le SRCAE est opposable aux Zones de Développement de l'Eolien, via le volet « Schéma Régional Eolien » (arrêté préfectoral du 29 septembre 2012), et aux Plans de Déplacements Urbains, devant être rendus compatibles avec le SRCAE, lequel remplace le Plan Régional de la Qualité de l'Air par son volet « qualité de l'air ».

Par ailleurs, le Plan Climat Energie Territorial (PCET), obligatoire pour les collectivités de plus de 50 000 habitants, doit être compatible avec le SRCAE. Cette notion de compatibilité est définie dans le document de la façon suivante : obligation de « non-contrariété » entre la règle inférieure et la règle supérieure. Possibilité de divergence entre les deux documents mais à condition que les options fondamentales ne soient pas remises en cause par le document devant être compatible.

1.2. Déclinaison régionale des objectifs internationaux, européens et nationaux

Le SRCAE s'inscrit dans les orientations et objectifs fixés aux niveaux international, européen et national :

- Protocole de Kyoto de 1992 : pour la France, une stabilisation des émissions de GES sur la période 2008-2012 par rapport à 1990
- Paquet « Energie Climat » de l'Union Européenne (décembre 2008), les 3 fois 20 à l'horizon 2020 : Réduire de 20% ses émissions de GES ; Améliorer de 20% son efficacité énergétique ; Intégrer à sa consommation énergétique finale une part au moins égale à 20% d'énergie de sources renouvelables (23% pour la France)
- Directive européenne relative à la qualité de l'air 2008/50/CE qui fixe des normes contraignantes à l'horizon 2015
- Facteur 4 à l'horizon 2050 : diviser par 4 les émissions de GES, soit une réduction annuelle de 3% par an

Par ailleurs, une cohérence doit être apportée entre le SRCAE et le futur Schéma régional de cohérence écologique et le Plan régional santé environnement.

2. La gouvernance du SRCAE de Poitou-Charentes

2.1. Modalités d'élaboration

Lancé le 7 juillet 2010 par une réunion de présentation, le SRCAE a concrètement débuté le 15 décembre 2010 par le comité stratégique.

3 instances ont été mises en place :

- Comité stratégique : Co-piloté par le Préfet de Région et la Présidente du Conseil Régional et composé des 5 collèges du Grenelle de l'Environnement, le CS est en charge des propositions d'orientations et d'objectifs
- Comité technique : Co-animé par le SGAR et les services du Conseil Régional autour de 3 collèges de partenaires, c'est l'instance de coordination et de suivi des travaux des ateliers thématiques
- Les ateliers thématiques : co-pilotés Etat-Région, 5 ateliers (présentés au 3) où environ 300 structures et acteurs régionaux ont été invités, 3 à 4 réunions par atelier

Une réunion de concertation et d'échange complémentaire a eu lieu le 29 mars 2011, permettant d'associer les structures et acteurs identifiés n'ayant pu assister aux ateliers.

Le rapport d'orientations du SRCAE présente les orientations et objectifs retenus à partir des propositions formulées par les ateliers avec l'appui du comité technique.

2.2. Modalités de suivi et d'évaluation

La mise en œuvre du SRCAE est évaluée tous les 5 ans après la publication de l'arrêté du Préfet de région. Un suivi annuel de son application sera également réalisé. A cet effet, les données de l'OGERES (Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à effet de Serre) piloté par l'AREC (Agence Régionale pour l'Evaluation environnement et Climat) et de l'ATMO Poitou-Charentes seront mobilisées.

2.2.1. Un comité de suivi en place dès l'adoption du SRCAE

Réuni annuellement, ce comité sera en charge du suivi de la mise en œuvre des orientations, de la coordination des actions engagées par les acteurs territoriaux, de la cohérence des actions engagées dans le cadre du SRCAE avec les autres démarches régionales, de proposer les adaptations des orientations et objectifs rendues nécessaires par

les évolutions du contexte régional. Ce dernier sera également en charge de valider un certain nombre d'indicateurs permettant l'évaluation permanente du document.

3. Orientations et objectifs globaux du SRCAE

3.1. Efficacité et maîtrise de la consommation énergétique

Devenue l'un des premiers défis des politiques publiques, une nouvelle politique énergétique a pour objectif d'amener tous les secteurs économiques, les entreprises comme les particuliers, à consommer moins d'énergie en la maîtrisant.

Objectifs quantitatifs

Atteindre une réduction des consommations d'énergies de 20% à l'horizon 2020 et de 38% à l'horizon 2050, tout secteur confondu.

Ces valeurs devant être comprises comme des seuils et non des plafonds

Une récente étude ADEME a illustré les potentiels d'économie d'énergie suivants entre 2010 et 2031:

Bâtiments et organisation urbaine	30,8 %
Tertiaire	19,6 %
Transports et mobilité	17,5 %
Alimentation, agriculture et utilisation des sols	23 %
Industrie	9,2 %

Cela implique donc des actions volontaristes sur ces différents axes : la sobriété énergétique, le secteur du bâtiment, de l'urbanisme, de l'agriculture, de l'aménagement du territoire et de la relation ville/campagne.

3.1.1. Renforcer et encourager la sobriété énergétique par une mobilisation de toutes les parties prenantes

La sobriété énergétique peut s'infléchir par le biais de deux leviers : la maîtrise des usages spécifiques de l'électricité et l'amélioration des performances de l'éclairage public.

3.1.2. L'efficacité énergétique dans le secteur du bâtiment

- Prioriser les interventions et incitations sur le secteur résidentiel-tertiaire
- Prioriser l'intervention et l'incitation à destination des bâtiments les plus énergivores

Recherche de financements, programme de rénovation thermique, maîtrise des reconversions du tertiaire et mutations de locaux

- Prioriser les actions de rénovation à destination des publics à revenus modestes
- Encourager la construction bois
- Mobiliser les acteurs immobiliers et bancaires
- Renouveler les équipements de chauffages vétustes par des équipements performants et notamment ayant recours aux EnR.

3.1.3. L'efficacité énergétique dans le secteur de l'urbanisme

- Définir une stratégie d'aménagement des territoires
 - Les PCET, les SCoT, PLU, PLH, PDU doivent fondamentalement repenser l'aménagement des territoires.
 - Planification à échelle régionale pour l'articulation des zones urbaines et rurales
- Rechercher la neutralité Carbone des territoires
 - Il s'agit de privilégier la compétence du système urbanisme, en lien avec les transports, au niveau intercommunal approprié, pour organiser le territoire à l'échelle des bassins de vie.
- Maîtriser l'étalement urbain
 - Limiter la consommation foncière
 - Inscire dans les SCoT la part consacrée à l'extension et à la densification

Objectif quantitatif

Cette mesure devra porter un objectif minimal de 50 % de nouveaux logements en « intensification » et 50 % en extension. Cet objectif, à l'horizon 2015, devra évoluer au 1 pour 1.

- Mettre en place une politique foncière moins émettrice de GES
-

- Agir sur la sobriété énergétique au travers de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire
- Préserver et valoriser le couple ville/campagne

3.1.4. L'efficacité énergétique dans le secteur de l'industrie

7 gisements d'énergie possibles : les moteurs, la production de fluides caloporteurs, le chauffage des locaux, l'éclairage, la production d'air comprimé, la distribution de fluides caloporteurs, la production de froid

3.1.5. Les actions transversales

- Renforcer l'exemplarité publique pour un effet d'entraînement
- Mobiliser de nouvelles ressources financières : les CEE
- Développer l'analyse sociétale pour une meilleure anticipation

3.2. Réduction des émissions de GES

Objectifs quantitatifs

Compte tenu de l'état des lieux actuels en matière d'évolution des émissions de GES, le SRCAE se fixe les objectifs suivants :

- Réduction de 20 % (objectif européen et national) à 30 % des émissions de GES, horizon 2020
- Réduction de 75 % (facteur 4) à 80 %, horizon 2050

Ces objectifs impliquent des actions en matière

- De réduction des rejets des GES dans les principaux secteurs émetteurs que sont l'agriculture (28 % des émissions régionales), les transports (34 %) et le résidentiel-tertiaire (17 %)
- D'urbanisme
- De développement des énergies renouvelables
- D'efficacité énergétique

3.2.1. Une mobilité durable

- Améliorer la gouvernance des transports
- Promouvoir le développement d'outils de concertation, de coordination et d'incitation
- Renforcer et développer la maîtrise foncière pour un développement coordonné de l'urbanisme et des transports
- Renforcer et développer des politiques locales en matière de logistique urbaine

3.2.2. Une nouvelle approche des déplacements

- Restreindre l'usage de la voiture particulière
- Développer de nouveaux services à la mobilité
- Promouvoir les modes déplacement actifs : marche et deux roues non ou peu émissifs en permettant des déplacements en toute sécurité
- Développer les modes alternatifs à la voiture « solo »
- Développer les véhicules propres

3.2.3. Un fret durable

- Transporter « mieux »
- Transporter « moins »

3.2.4. Une agriculture durable

Objectif quantitatif

Réduire de 20% la consommation énergétique dans les exploitations agricoles

Cet objectif est intégré dans les Plans de Performance Energétique (PPE) agricoles

- Réduire les émissions directes et indirectes de GES
- Développer les énergies renouvelables et produire de l'énergie sur l'exploitation
- Favoriser le stockage de carbone dans les sols
- Optimiser les plans de fertilisation azotée, améliorer l'utilisation des terres
- Valoriser les déchets agricoles, et en particulier les effluents d'élevage

- Améliorer les connaissances sur les émissions de GES liées à l'agriculture
- Compenser les émissions de GES des ruminants par le stockage de carbone des prairies en sortant du schéma hors sol

3.2.5. Les matériaux bio-sourcés pour remplacer les matériaux usuels

3.3. Développement des énergies renouvelables

Objectifs quantitatifs

Le SRCAE Poitou-Charentes se fixe comme objectif de tripler à minima la part des énergies renouvelables dans la consommation régionale d'énergie finale d'ici 2020, soit un objectif plancher de 26% et une ambition de 30 %

3.3.1. Développer les énergies renouvelables au travers des actions et des pratiques de l'ensemble des acteurs

- Favoriser l'utilisation des équipements les plus performants, encourager le développement de nouvelles technologies et accroître le nombre et la nature de projets innovants
- Renforcer à tous les niveaux la structuration et l'animation des filières
- Favoriser les démarches locales de promotion et de développement des énergies renouvelables associant une démarche de maîtrise de l'Énergie
- Veiller à donner une lisibilité sur le long terme et sécuriser le développement de projets
- Partager et favoriser une transparence et un échange d'informations
- Développer les réseaux intelligents, les stockages de l'énergie
- Développer les politiques publiques incitatives, rechercher des leviers
- Engager une réflexion sur les leviers et montages financiers innovants à mettre en place pour un soutien aux filières

3.3.2. Développer les filières d'énergies renouvelables au travers d'actions par filières

- La filière bois-énergie
- La filière méthanisation
- La filière agro-carburants
- La filière solaire thermique
- La filière solaire photovoltaïque
- La filière éolienne
- La filière des énergies marines (hors champ réglementaire du SRCAE)

3.4. Prévention et réduction de la pollution atmosphérique (PRQA)

Les orientations du PRQA sont prises en compte dans le SRCAE. A son approbation, le SRCAE se substitue au PRQA.

3.4.1. Connaître les émissions des polluants atmosphériques sur l'ensemble des territoires de la région

La région Poitou-Charentes est une région à caractère rural, les émissions du secteur agricole peuvent être plus élevées que la moyenne nationale. Les transports impactent aussi fortement la part d'émissions de GES.

Un Inventaire Régional Spatialisé des émissions (IRS) est une évaluation de la quantité d'une substance polluante émise par une source donnée pour une zone géographique donnée et une période de temps donnée. Il doit se décliner aux échelles infra-régionales. Une mise à jour régulière de cet outil est indispensable.

3.4.2. Connaître la qualité de l'air sur l'ensemble des territoires de la région

ATMO Poitou-Charentes assure la surveillance de la qualité de l'air de puis 30 ans. ATMO a rebordé son dispositif de surveillance pour une meilleure surveillance de la qualité de l'air dans les zones où il y a un risque de dépassement des valeurs-limites à proximité du trafic automobile, pour une surveillance spatialisée et pour répondre avant tout aux exigences réglementaires.

3.4.3. Disposer d'informations sur l'exposition de la population picto-charentaise aux composés « toxiques » spécifiques ou non réglementés

Pesticides, pollen ... exposition de la population. Données nécessaires notamment pour la problématique Santé.

3.5. Adaptation au changement climatique

Avoir une vision globale et transversale des enjeux. Adapter les orientations à chaque secteur sans remettre en cause les autres. Les secteurs principalement touchés sont l'économie, les milieux naturels, la société et les strates de territoire ainsi que la cohérence entre l'adaptation et l'atténuation.

3.5.1. Orientations transversales

- Sensibiliser et informer sur les enjeux

Population, acteurs locaux et institutionnels doivent s'appropriier la notion de changement climatique et cultiver la notion du risque pour éviter d'agir en urgence mais trouver les outils pour s'adapter à chaque situation, ce qui permettrait la protection de tous.

- Anticiper collectivement les risques et impacts
- Poursuivre et partager la connaissance, renforcer l'observation

3.5.2. Acquérir des connaissances, anticiper et adapter les pratiques dans ces domaines :

- Ressource en eau
- Agriculture, sylviculture, viticulture et conchyliculture
- Biodiversité
- Aménagement urbain et bâtiment
- Santé
- Risques naturels

3.6. Recommandations pour l'information au public

- Former les acteurs du bâtiment aux économies d'énergie
- Développer une nouvelle citoyenneté pour un ancrage et une pérennité des évolutions de comportements
- Sortir des sentiers battus traditionnels de la communication
- Disposer de points d'information en nombre suffisants
- Organiser l'exemplarité des acteurs publics et privés
- Systématiser des approches « coût global »
- Mettre l'accent sur des actions concrètes et facilement reproductibles dans le secteur du bâtiment
- Maintenir un effet d'entraînement régional sur l'énergie, le climat et les émissions des polluants et garantir la concertation

II. Analyse et commentaires

1. Inscription des politiques publiques communautaires dans les orientations du SRCAE

1.1. Le Plan Climat Energie Territorial (PCET)

Reposant sur la démarche de labellisation Cit'ergie, engagée depuis 2010 et récompensée par la reconnaissance CAP Cit'ergie en 2011 pour le travail réalisé sur son plan d'action, le PCET de la CAN, en cours d'élaboration, a inscrit l'objectif des « 3x20 » dans sa stratégie. Dans un premier temps à visée « interne » (patrimoine et services), le PCET est voué à être élargi dans un second temps à l'ensemble des acteurs du territoire.

La mise en place de Cit'ergie, système de management de l'énergie à l'échelle de l'ensemble des compétences de la CAN, a permis un travail transversal structurant autour des enjeux énergie-climat, et le déploiement de nombreuses actions et projets portés à travers les politiques publiques. Ces actions, mobilisant à la fois les acteurs internes (agents, services, élus communautaires, membres des commissions) et du territoire (acteurs économiques, institutionnels,...), concernent à la fois l'efficacité énergétique et la maîtrise des consommations, la réduction des émissions de GES, le développement des énergies renouvelables et la protection de la qualité de l'air.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du PCET, la CAN s'est également engagée dans une étude approfondie sur l'adaptation au changement climatique.

De fait, de nombreuses actions sont d'ores et déjà inscrites dans chacune des orientations du SRCAE.

1.2. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Le SRCAE impose la compatibilité des PDU avec ces derniers, le SRCAE remplaçant le Plan régional de la Qualité de l'Air (PRQA) par son volet « qualité de l'air ».

Dans le cadre de l'élaboration de son PDU, la CAN a fait appel à ATMO Poitou-Charentes pour le volet qualité de l'air, avec un accompagnement en 5 phases :

1. état initial de la pollution de fond et de la pollution de proximité sur le territoire de la CAN
2. définition du réseau d'implantation optimal de sites de mesure fixes de la pollution atmosphérique sur le territoire de la CAN
3. élaboration d'un cadastre des émissions
4. modélisation de la pollution atmosphérique pour 3 scénarii élaborés dans el cadre du projet de PDU
5. éléments d'orientation et propositions d'actions à partir du scénario retenu à prendre dans le projet de PDU définitif

Par ailleurs, ATMO Poitou-Charentes, dans le cadre de l'adhésion de la CAN à l'organisme, est également en charge du suivi et de l'évaluation du PDU au regard de la qualité de l'air.

Ainsi, une fiche de suivi a été élaborée, mentionnant un accompagnement d'ATMO dans la connaissance des émissions de polluants et la qualité de l'air sur le territoire communautaire. Ainsi, une batterie d'indicateurs a été mise en place, ainsi que deux mesures de suivi / évaluation :

- un suivi annuel reposant sur les données issues des stations de mesure (évolution qualité de l'air, concentrations moyennes, qualité de l'air)
- une étude approfondie à l'horizon 2015, reposant sur la création d'une plate-forme opérationnelle de modélisation des polluants atmosphériques (modèle de dispersion, inventaire des émissions, cartographies, modélisation de trafic)

Le fait, le PDU s'inscrit pleinement dans le volet « qualité de l'air » du SRCAE.

1.3. Le Schéma de Cohérence territoriale (SCoT)

Le SRCAE considère les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) comme documents-clés de l'aménagement du territoire, notamment de la maîtrise de l'étalement urbain. A ce titre, Le SRCAE vise l'inscription dans les SCoT de la part consacrée à l'extension urbaine parmi les besoins d'urbanisation, et celle prévue en densification, soit un objectif de 50% de nouveaux logements en « intensification », et 50% en extension. Ce ratio a été défini à l'échelle régionale en l'absence de prise en compte des SCoT existants (pas de cartographies des territoires SCoT).

Bien que le SCoT de la CAN, approuvé le 14 janvier 2013 par le Conseil de Communauté, ne comporte pas d'objectifs chiffrés en matière de part de nouveaux logements en intensification et en extension, il repose sur un scénario prospectif volontariste visant à lutter contre l'étalement urbain et reposant sur :

- la limitation de la consommation foncière, à travers le maintien d'un dynamisme économique
- le rapprochement des actifs de leur lieu de travail et des habitants des équipements et des services.

De fait, le SCOT préconise une utilisation des sols dans les espaces urbanisés, prioritairement dans les pôles identifiés, réunissant les fonctions d'emplois, de services et proposant le transport en commun de manière régulière. Il propose également une armature urbaine et des limites de construction permettant la maîtrise de l'étalement urbain, privilégiant les espaces urbanisés et les dents creuses, et prônant les formes urbaines nouvelles.

Une annexe « énergie-climat », synthèse d'une analyse du SCoT au regard des enjeux énergétiques et climatiques, a été ajoutée au SCoT lors de son approbation, informant des prescriptions et recommandations émises en la matière, en lien avec les axes du Plan Climat Energie Territorial (PCET) de la CAN, actuellement en cours d'élaboration.

2. Energies renouvelables et éolien : des objectifs en inadéquation avec le positionnement de l'Etat sur le dossier ZDE de la CAN

2.1 Des ambitions contradictoires en matière de développement éolien

Le SRCAE met en avant le potentiel élevé de la Région Poitou-Charentes en matière de développement de l'énergie éolienne. Il est à noter que le Schéma Régional Eolien, annexe du SRCAE, mentionne que la Région Poitou-Charentes dispose d'une production d'énergie renouvelable de 8,2% de la production globale d'énergie, correspondant à une performance inférieure de 4 points à la moyenne nationale du fait de l'absence de production d'énergie hydraulique.

De fait, l'énergie éolienne, au côté de la biomasse, constitue le principal levier pour atteindre les objectifs en matière de développement des énergies renouvelables. Or, le territoire de la CAN, bien que très volontariste avec l'identification de trois secteurs, se voit aujourd'hui freiner par le Schéma Régional Eolien sur deux des trois secteurs proposés.

3. Absence d'éléments de chiffrage

3.1 Une absence de lisibilité du potentiel des énergies renouvelables sur les territoires

Les objectifs des potentiels de développement des différentes filières d'énergie renouvelable n'ont pas été définis par zones territoriales, comme l'exige la loi, mais pour l'ensemble de la Région. Une information localisée permettrait de mieux appréhender les champs d'actions possibles pour les territoires, et les accompagner dans le déploiement de politiques locales d'énergies renouvelables.

3.2 Une dimension budgétaire absente des orientations et des objectifs du SRCAE

Les objectifs et les orientations du SCRAE, bien qu'ambitieux au vu de leur inscription dans les objectifs européens et nationaux, ne donnent aucune indication sur les moyens financiers à déployer pour les atteindre. Au regard des contraintes budgétaires des collectivités, la mise en place d'outils financiers spécifiques devrait être encouragée.

Annexe Energie-Climat du SCoT

Si la politique Energie-Climat de la Communauté d'Agglomération de Niort (CAN) ne constitue pas une partie spécifique de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), elle est néanmoins très présente dans les différentes composantes du SCoT.

Ainsi, la CAN s'est engagée dès mars 2010 dans la démarche de labellisation Cit'ergie, déclinaison du label européen European Energy Awards. La démarche Cit'ergie se destine aux collectivités qui souhaitent contribuer activement à améliorer leur politique énergétique et climatique en cohérence avec des objectifs européens des « 3x20 » :

- réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre
- amélioration de 20% de l'efficacité énergétique
- porter à 20% la part de renouvelable dans la consommation finale d'énergie

Cette démarche, pilier du management de la politique énergétique de la CAN, constitue le socle du Plan Climat Energie Territorial (PCET). Elaboré en 2012 conformément à la loi Grenelle II, il sera proposé à l'examen du Conseil de Communauté au printemps 2013 autour des 5 axes suivants :

- AXE 1 – Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire
- AXE 2 – Mettre en place une politique énergétique sur le patrimoine communautaire
- AXE 3 – Agir sur les compétences communautaires les plus émissives et/ou consommatrices d'énergie
- AXE 4 – Intégrer les préoccupations énergétiques et climatiques dans l'organisation et le fonctionnement de la CAN
- AXE 5 – Mobiliser les communes et les partenaires de la CAN autour des enjeux énergie-climat

Le Plan Climat Energie Territorial, d'abord centré sur le patrimoine et les compétences de la CAN, sera dans un second temps partagé puis enrichi par la contribution de l'ensemble des acteurs du territoire.

Selon la hiérarchie des normes présente dans la loi Grenelle II, le SCoT doit prendre en compte le PCET. A ce titre, la CAN a fait le choix de mettre d'ores et déjà en exergue les différentes composantes « Energie-Climat » du SCoT et de les formaliser à travers cette présente annexe.

Identifiée comme action de l'axe 1 « Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire » du PCET de la CAN en cours d'écriture, cette dernière a pour but de répondre au mieux aux interrogations de l'Autorité Environnementale en matière de politique énergétique de la CAN et ainsi de formaliser le volet « énergie-climat » du SCoT. Les éléments de cette politique sont ancrés dans les enjeux du PADD – Projet d'Aménagement et de Développement Durable - et les objectifs fixés dans le DOO – Document d'Orientations et d'Objectifs, sous forme de prescriptions ou de recommandations.

Réalisé sur la base des orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), le tableau ci-après distribue la politique énergie-climat du SCoT de la CAN de la façon suivante :

1. **Efficacité énergétique et maîtrise de l'énergie** dans les domaines du bâtiment, urbanisme, lien ville-agriculture, sobriété énergétique, exemplarité publique...
2. **Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)** dans les domaines les plus émetteurs tels que les transports-déplacements, l'agriculture et utilisation de nouveaux matériaux, énergies renouvelables...
3. **Prévention et réduction de la pollution atmosphérique**

Efficacité énergétique et maîtrise de l'énergie

A travers son SCoT, la CAN lutte contre l'étalement urbain sur son territoire, en favorisant la densification des centres-bourgs existants et les zones déjà urbanisées. Le développement est privilégié dans la zone métropolitaine et les différents pôles identifiés dans l'armature urbaine du SCoT. Quant au développement économique, la priorité est donnée à la réhabilitation, la requalification de zones et de friches existantes présentes à l'intérieur du tissu urbain.

La maîtrise de l'énergie passe également par la sensibilisation aux énergies renouvelables dont son utilisation ne doit pas être contestée dans les documents d'urbanisme communaux. Enfin, le Développement Durable doit être au cœur des projets d'aménagements au sein de la CAN.

Cet objectif est identifié à différents niveaux dans le SCoT.

Ref. PCEET	Extraits du PADD	Presc.	Recom.	Extraits du DOO
Un urbanisme économe en consommation de l'espace (lutte contre l'étalement urbain)				
1.2.2	Des polarités secondaires à développer	4.4		Développement prioritaire de la zone métropolitaine, des pôles et des villages sur eux-mêmes, puis par des extensions limitées, pour lutter contre l'étalement urbain à l'intérieur comme à l'extérieur de la CAN
1.2.3	Dynamiser les pôles secondaires pour diversifier sa base économique et offrir aux habitants un choix étendu de stratégie résidentielle le plus souvent appuyé sur un réseau de transport en commun à renforcer.	4.4		Densification des villes et bourgs
1.2.3	La CAN s'engage à réduire drastiquement ses consommations d'espace pour le développement de l'habitat et de l'économie. Elle s'engage avec ses habitants, à l'évolution des modes de vie et d'habiter le territoire, plus en phase avec les principes du développement durable. Pour ce faire elle redéploie progressivement toute sa politique d'urbanisme et de transport.	4.4		Intensifier l'utilisation des surfaces déjà urbanisées (réhabilitation, réduction de la vacance, exploitation des friches, utilisation des dents creuses, lien avec les transports en commun)
3	Renforcer les pôles secondaires de l'agglomération et lutter contre la périurbanisation dans la CAN et en dehors	4.5		Les extensions urbaines ne peuvent intervenir qu'après les mesures d'optimisation du tissu déjà urbanisé à la date d'approbation du SCoT de la CAN.
4	Les espaces disponibles à proximité des gares doivent à cet égard faire l'objet d'aménagements exemplaires	6.1.1		Densifier les zones urbanisées

Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire		Soutenir la prise en compte de l'énergie et du climat dans la mise en œuvre des politiques territoriales		Le développement d'un habitat énergétiquement performant	
AXE 1 : Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire communautaire	Objectif opérationnel 1.2 : Soutenir la prise en compte de l'énergie et du climat dans la mise en œuvre des politiques territoriales	2.1 L'adaptation quantitative et qualitative de l'offre en logements	4.1	4.1	Les documents d'urbanisme locaux ne devront pas faire obstacle à l'utilisation des énergies renouvelables et des nouvelles technologies qui leur sont liées dans l'habitat
				5.2.5	La réalisation d'un ou de plusieurs quartiers de standing, et/ou d'éco quartiers par territoire comprenant une part de logements aidés.
				7.7	Les documents d'urbanisme locaux chercheront à traduire et à transposer les objectifs de réduction énergétique en rendant notamment possible la prise en compte des démarches de développement durable dans l'habitat.
			4.1		L'aménagement des nouvelles zones d'habitat devra privilégier les principes de management environnemental, des aménagements de Haute Qualité Environnementale et de Bâtiments à Basse Consommation (BBC)
			4.1		L'organisation des extensions urbaines sera optimisée par l'élaboration d'orientations d'aménagement et de programmation, recherchant une bonne intégration dans le site d'implantation, et favorisant l'implantation des maisons permettant de maximiser l'efficacité énergétique (exposition, protection des vents dominants, etc...).
				4.1	Les constructions neuves, les réhabilitations et rénovations de logements pourront utiliser toutes les technologies destinées à diminuer les consommations énergétiques des logements jusqu'à atteindre les valeurs préconisées par la loi Grenelle II. Aide aux ménages les plus démunis.
			4.1	4.1	Appliquer les principes de l'architecture et de l'urbanisation bioclimatique

Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES)

La mobilité et les déplacements sont la principale cause des émissions de GES sur le territoire de la CAN. Il convient donc de renforcer la politique de transport notamment à travers le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CAN, politique sectorielle et déclinée du SCoT. La desserte en transports publics et les conditions d'accessibilité sont étudiées dans chaque zone. La politique d'aménagement et de déplacements privilégiera les modes doux. Le transport ferroviaire doit aussi y trouver sa place.

La variable déplacement domicile-travail reste la plus maîtrisable en matière d'émissions de GES. Il est nécessaire de concentrer l'urbanisation sur des sites appropriés, riches en emplois, équipements et services, et en offre de transport. Chaque zone du SCoT doit prévoir les équipements et services adaptés à sa population. De nouveaux équipements à vocation intercommunale y seront également répartis sur chaque zone. Quant à la politique du logement, elle doit se concentrer sur des zones déjà urbanisées et desservies par les transports publics.

Cet objectif est identifié à différents niveaux dans le SCoT.

Ref. PCET	Ref.	Extraits du PADD	Presc.	Recom.	Extraits du DOO
AXE 1 : Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire Communautaire Soutenir la prise en compte de l'énergie et du climat dans la mise en œuvre des politiques territoriales Objectif opérationnel 1.2 :	L'activité économique au service de la lutte contre le changement climatique				
	7.1	Développement de filières courtes	5.7		Développer et soutenir les filières de commercialisation des produits de qualité, bio, notamment par le développement des circuits courts.
	2.3	Volonté de maintenir et de développer l'activité commerciale dans les centres bourg et les villages de la CAN dans une logique de proximité entre habitat et services aux habitants.	4.4		Le développement de l'agrotourisme (fermes auberges, hébergement, fermes pédagogiques) sera encouragé, lorsque cette diversification s'appuie sur des bâtiments existants.
	2.5	Développement des circuits courts et des démarches agro-environnementales dans le territoire du Marais Poitevin	5.7		Concentrer l'urbanisation dans des endroits appropriés et les sites stratégiques dans l'enveloppe urbaine pour contrer la dispersion des constructions et garantir une bonne accessibilité en transports publics
	2.5	Développement de l'agro tourisme en particulier dans le Marais et la vallée de la Sèvre	5.7		Accompagner l'augmentation de la demande en produits de qualité (notamment biologiques) par l'accompagnement de l'agriculture de proximité
	5	Développer l'activité économique et l'emploi, en priorité dans les zones déjà urbanisées bien desservies par les transports publics, où emplois et habitat cohabitent		4.4	Soutenir les installations agricoles et favoriser la conversion à l'agriculture biologique. Requalification des zones d'activités existantes : traitement des accès, des voiries, des parkings, des accès en transport en commun et en transports doux
	5	Structurer le développement de nouvelles zones d'activités par une hiérarchisation des sites d'accueil, pour ne pas aboutir à une trop grande dispersion ou multiplication des zones d'activités et assurer une gestion économe de l'espace		5.2.1	La mixité des affectations (logements et activités économiques) sur les sites métropolitains devra être recherchée. Elle permet de raccourcir les trajets et valorise la vie en milieu urbain.

<p>Intégrer l'énergie et le climat dans les politiques d'aménagement du territoire AXE 1 : communautaire</p> <p><i>Objectif opérationnel 1.2 :</i> <i>Soutenir la prise en compte de l'énergie et du climat dans la mise en œuvre des politiques territoriales</i></p>	5	<p>Structurer le développement de nouvelles zones d'activités par une hiérarchisation des sites d'accueil, pour ne pas aboutir à une trop grande dispersion ou multiplication des zones d'activités et assurer une gestion économe de l'espace</p>	5.3.1	<p>Les sites d'accueil d'activités industrielles de dimension "SCoT" devront si possible être connectés au réseau ferroviaire ou au réseau autoroutier (Voillé). Les aménagements paysagers, et/ou de développement durable, les coulloirs biologiques, d'une façon générale toutes les surfaces susceptibles d'apporter de la qualité de vie à ces sites ne sont pas à comptabiliser dans les superficies allouées</p> <p>Le commerce de proximité est autorisé dans toutes les communes.</p> <p>Améliorer l'accessibilité multimodale des principaux sites d'activités</p> <p>Accompagner les projets et le développement des ressources énergétiques locales et renouvelables.</p> <p>Favoriser le développement d'activités liées aux énergies nouvelles en dehors des zones agricoles, sauf l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments d'exploitations.</p> <p>Valoriser les sites éoliens possibles</p> <p>L'implantation du Photovoltaïque n'est possible que sur les toitures et façades, ou au sol pour une utilisation familiale. Les installations de plus grande taille se feront sur les délaissés ou anciennes carrières et décharges, les sols très pollués, hors terres agricoles à fort potentiel agronomique, et hors périmètre reconnu pour sa valeur environnementale.</p> <p>En matière d'énergie éolienne, le SCoT de la CAN identifie 3 secteurs potentiels de zone de développement de l'éolien (cf carte), et instruit les dossiers de ZDE.</p> <p>L'intégration des ZDE dans le SCoT permet de réserver les zones préidentifiées pour le développement de l'éolien et de préserver de l'urbanisation ces zones à haut potentiel énergétique. Hors de ces ZDE, les parcs et projets éoliens seront proscrits. Le règlement des documents d'urbanisme locaux précisera cette interdiction. Les résultats de l'étude des ZDE potentielles, déc.2010, sont indiqués dans le rapport de présentation.</p> <p>Intégrer le principe d'économie d'énergie dans le développement et l'aménagement du territoire (nouvelles formes urbaines, modes de déplacements alternatifs, intégration des énergies renouvelables dans les constructions, limitation de l'étalement urbain au profit de la densification du tissu urbain, etc.).</p> <p>Au delà des fonctions métropolitaines, accompagner la diversification de l'économie par une offre de formation adaptée, entre autres l'agriculture et l'agroalimentaire à forte valeur ajoutée et le tourisme environnemental.</p>
				5.4.1
				5.5
				7.7
				5.3.2
				5.3.2
				7.7
				7.7
				7.7
				7.7
				5.4.3 / 5.6

		<p>Agir sur les compétences communales les plus émissives et/ou consommatrices d'énergie</p>
<p>Réhabiliter les zones commerciales existantes notamment par la desserte de la zone en transports en commun (bus, train), l'aménagement de circulations douces pour piétons et cyclistes, le maillage de la zone avec le reste du réseau deux roues et piétons de la CAN, l'introduction d'une mixité fonctionnelle</p>		<p>Agir sur les émissions de GES liées au transport (PDU) <i>Objectif opérationnel 3.1 :</i></p>
<p>4.5 Un développement optimal et compact des activités économiques</p>		
<p>5.1 La priorité du développement économique doit être toutefois donnée aux opérations de réhabilitation, de résorption de friches, de requalification de zones ou de bâtiments existants dans les zones déjà urbanisées.</p>		
<p>5.1 Aucune nouvelle zone d'activité ne sera créée (cf. figure 2), sauf pour des activités dont la compatibilité n'est pas ou plus possible sur les espaces économiques existants.</p>		
<p>5.2.1 Etendre et créer des zones d'activités métropolitaines de très haute qualité environnementale et paysagère et de très bonne accessibilité routière, en transport en commun et en transport doux dans le tissu urbain ou dans son prolongement immédiat</p>		
<p>5.3.1 Créer un parc d'activités « vitrine », de dimension régionale, destiné au développement des éco-industries, énergies renouvelables, filière bois, écotecnologies, et qui intègre dans sa conception les principes du développement durable, comme la gestion économe des sols, la gestion raisonnée de l'eau, la lutte contre le réchauffement climatique.</p>		
Une logique de proximité renforcée pour limiter les émissions de GES		
<p>4.5 Favoriser dans chaque zone du SCoT, et à l'échelle de la CAN, le rapprochement des domiciles, des lieux de travail, des équipements et des services à la population et/ou leur connexion par les transports en commun et les transports doux</p>	<p>3.2 Développer l'habitat, l'emploi, les équipements et les services des pôles secondaires... afin de limiter le développement en tâche d'huile. Le développement des réseaux de transport de personnes, de marchandises et d'information à haut débit permettra d'assurer la desserte de ces pôles.</p>	
<p>4.5 Concentrer la majeure partie de la population supplémentaire qui fera le choix de se loger en dehors de la zone métropolitaine de la CAN dans les pôles, ou les communes disposant, ou susceptibles de disposer, de transports en commun et d'un réseau de transports doux efficace</p>	<p>4 Pour éviter l'étalement urbain, pour limiter au maximum des migrations alternantes préjudiciables à la qualité de l'environnement, il est indispensable de favoriser le marché du logement au sein de la CAN elle-même et surtout dans la zone métropolitaine</p>	
<p>4.7.2 La localisation des nouveaux équipements et services (services médicaux, équipements sportifs et culturels, périscolaire) à vocation intercommunale doit se définir sur la base de critères d'accessibilité (pôles d'échange, en privilégiant les transports en commun et les transports doux pour permettre leur accès par tous les usagers) et de polarité à l'échelle de chacune des 4 zones de la CAN.</p>	<p>4 Les espaces disponibles à proximité des gares doivent à cet égard faire l'objet d'aménagements exemplaires</p>	
<p>6.1.1 Urbaniser en priorité les dents creuses dans les centres villes et villages facilitant l'usage des modes alternatifs à la voiture.</p>		
<p>6.1.2 Densifier là où la desserte en transports collectifs est bonne ou possible</p>		
Le développement de l'accessibilité et de l'offre multimodale pour limiter l'usage de la voiture individuelle		

			Redonner plus de place aux transports collectifs, à la marche, au vélo, aux mobilités douces. Systématiser les pistes cyclables pour tous les usages possibles, les parkings à vélo, reconquérir les trottoirs, étendre les zones piétonnes en utilisant toutes les possibilités de partage de l'espace public.
	6.1.2		Intégrer les aménagements en faveur des piétons, des vélos et des bus dans tous les projets de nouveaux quartiers.
		6.1.3	Systématiser les plans de déplacement des entreprises, d'administration et des établissements scolaires intégrant la gestion coordonnée des heures d'ouverture des entreprises, des commerces, des administrations et des établissements scolaires.
		6.1.4	Réalisation d'un plan de déplacements pour les loisirs
	6.2.1		Rendre les transports collectifs attractifs par une amélioration du réseau de transport en commun urbain et suburbain existant
	6.2.1	6.2.1	Revaloriser/requalifier les gares existantes et de leurs quartiers sur le réseau ferré actuellement en service
	6.2.1		Préserver de nouvelles possibilités de transports à long terme
	6.3.1	6.3.1	Faciliter la marche
	6.3.2	6.3.2	Faciliter le vélo
	6.4		Améliorer le transport du fret
	7.4		Développer une politique d'aménagement et de déplacements en faveur des modes doux et des transports en commun qui contribuera à limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.
	6.6		Encourager le covoiturage.
	6.7		Favoriser la mobilité des habitants des quartiers défavorisés et des communes rurales notamment en les connectant aux réseaux de pistes cyclables (loisirs et déplacements quotidiens) et en créant des stations de véhicules à temps partagé.
		6.7	Créer une centrale de mobilité
	4.5		Zone métropolitaine : pour le long terme, on veillera à maintenir la possibilité d'urbaniser le long des lignes ferroviaires susceptibles d'être remises en service (étoile ferroviaire à 5 branches), tout en intégrant les enjeux de patrimoine naturel et paysager, ou agricole (à Allifres, par exemple).
	4.5		Améliorer la desserte en transports publics, en transports doux, en équipements et en services autour des polarités définies (massification de la demande).
3			Développer de façon privilégiée les communes desservies par des transports en commun , dotées en particulier d'opportunités foncières localisées à proximité des gares de façon à massifier la demande en transport en commun, tout en offrant une alternative de bonne qualité à l'usage de la voiture pour toutes les formes de déplacements et en particulier pour les « usagers faibles ».
3			S'appuyer sur l'étoile ferroviaire centrée sur Niort, dont certaines lignes doivent être réactivées pour le transport de voyageurs, d'autres renforcées, qui sera complétée à terme par de nouveaux réseaux interurbains de niveau comparable

6	<p>Massifier la demande en transport en commun et offrir une alternative de qualité à l'usage très important de l'automobile. Cet objectif doit se doubler dans la partie centrale de l'agglomération comme dans les bourgs centres et les communes desservies par le train, d'une stratégie de parkings relais, de piétonisation des centres, d'accueil efficace des deux roues et de transport en commun destinées à faciliter l'usage de modes de transport qui ne nécessitent pas la construction de nouvelles infrastructures lourdes. Il faudra aussi « inventer » une offre adaptée à un territoire en partie rural et peu densément peuplé.</p>	4.5	<p>Urbaniser en priorité les zones desservies par des infrastructures existantes (accessibilité routière, en transports en commun et en transports doux), puis celles susceptibles de l'être.</p>
7.4.2	<p>Développer une politique d'aménagement et de déplacements en faveur des modes doux et des transports en commun qui contribuera à limiter la pollution de l'air et les nuisances sonores.</p>	4.5	<p>La création des conditions d'accessibilité optimales pour tous les modes de transport, voiture, livraisons, transports en commun, transports doux, permettant de réduire l'ensemble des nuisances environnementales liées aux trafics et aux déplacements.</p> <p>Adapter la gare aux futures hausses de fréquentation et développer la capacité des parkings voitures (en surface, en souterrain ou/et en silo) des deux côtés de la gare et augmenter la capacité des places de taxis et créer un parking vélos abrité et sécurisé.</p> <p>Améliorer la liaison entre la gare et le centre ville, entre la gare et le pôle santé, pour tous les modes de transport, remodeler le plan de circulation.</p> <p>Améliorer les liaisons entre le centre et le quartier Est de Niort.</p> <p>Améliorer l'accès piétons et cycliste entre la gare et le centre ville, tout comme avec l'Est de la Gare.</p> <p>Les équipements et logements liés à la formation et la recherche doivent impérativement se situer dans la zone métropolitaine sur des espaces connectés aux réseaux de transports en commun et de transports doux. En effet, les critères d'accessibilité métropolitaine (TGV principalement) et de proximité des services métropolitains – publics ou privés- sont primordiaux pour ces équipements.</p> <p>Valoriser l'atout ferroviaire et routier fret de la CAN en aménageant au moins une zone logistique connectée fer pour permettre le développement de Niort Terminal.</p> <p>Identifier les secteurs susceptibles de disposer de nouvelles offres dans le futur, grâce à la réhabilitation et à l'exploitation adaptée des voies ferrées existantes et à réhabiliter, et planifier leur urbanisation connexe dans le temps en fonction notamment de la réalisation de ces travaux.</p> <p>Urbaniser en priorité les secteurs propices à la diversification de l'offre en logements couvrant tous les segments de la demande dans des secteurs desservis en priorité par les transports en commun et un réseau de transports doux.</p>
7.3.3	<p>Poursuivre le maillage et la continuité des pistes cyclables et des chemins de randonnées balisés</p>	5.3.3	<p>Extension et valorisation du réseau de chemins de randonnée pédestre et de pistes cyclables</p>

		5.3.3	Développer des parcours de découverte aussi bien fluviaux que pédestres, équestres et cyclables
2.1 / 2.2	L'amélioration de l' accessibilité multimodale locale, régionale et nationale de la CAN	4.5	Zone métropolitaine : La délimitation des zones constructibles dans les documents communaux se fera en tenant compte de la préservation des espaces naturels et paysagers et de la qualité de vie, ainsi que de leur future connexion aux transports en commun. On veillera à créer des zones piétonnes attractives au sein de ces futures zones en séparant les flux de trafic.
		4.4	Requalifier les espaces publics, rues, places, espaces verts, pôles de transports en commun, réseaux de transports doux dans la zone métropolitaine

Prévention et réduction de la pollution atmosphérique

Les gares peuvent être le point de départ d'opérations d'aménagements exemplaires, ce qui réduirait le trafic routier et limiterait ainsi la pollution atmosphérique. Le SCoT favorise l'essor et l'utilisation de véhicules électriques sur le territoire de la CAN.

Cet objectif est identifié à différents niveaux dans le SCoT.

Ref. PCET	Ref.	Extraits du PADD	Presc.	Recom.	Extraits du DOO
AXE 3 : Agir sur les compétences communales les plus émissives et/ou consommatrices d'énergie Agir sur les émissions de GES liées au transport (PDU) Objectif opérationnel 3.1 :	4	Les espaces disponibles à proximité des gares doivent à cet égard faire l'objet d'aménagements exemplaires	6.6		Pour limiter la pollution atmosphérique, réduire les trafics, les vitesses, améliorer la fluidité du trafic, la gestion du stationnement pour limiter le temps de recherche ; et favoriser la pénétration des véhicules électriques (ou non polluants) dans les flottes captives de la CAN, mise en place de parkings pour véhicules électriques.
			7.4		Eloigner les activités polluantes ou bruyantes des axes à forte fréquentation d'usagers piétons et cyclistes et des zones d'habitation et de loisirs.
				6.7	Requalification des traversées de l'ensemble des localités de la CAN et aménagement des espaces publics afin d'améliorer la qualité de l'air

Orientations du SCRAE	Objectifs quantitatifs régionaux	Groupes d'actions	Mesures	Actions de la CAN
	réduction des consommations d'énergies de 20% à horizon 2020, et de 38% à l'horizon 2050, tout secteur confondu	Sobriété énergétique	<p>Maîtriser les usages spécifiques de l'électricité</p> <p>Améliorer les performances de l'éclairage public et réduire les usages</p> <p>Prioriser les interventions et incitations à destination des bâtiments les plus énergivores</p> <p>Prioriser les actions à destination des publics à revenus modestes</p> <p>Encourager la construction bois</p> <p>Mobiliser les acteurs immobiliers et bancaires</p> <p>Renouveler les équipements de chauffage vétustes par des équipements performants et notamment ayant recours aux énergies renouvelables</p>	<ul style="list-style-type: none"> > PLH : actions sur la mobilisation des acteurs des logements collectifs et sociaux autour de la réduction des consommations d'énergie > Action 4 du Schéma Durable de Cohésion Sociale : mettre en place des actions de formation/ sensibilisation en direction des publics les plus en difficulté > Accompagnement des communes dans la maîtrise de l'éclairage public (activité du Conseil en Energie Partagé) > Renouvellement des conventions avec les communes sur la gestion de l'éclairage public sur les zones d'activités > Etat des lieux en cours et recensement des équipements et consommations de l'éclairage public sur les zones d'activités > Réalisation du Bilan Carbone® "Patrimoine et services" de la CAN avec identification des bâtiments et compétences les plus émissifs et définition d'actions de réduction des émissions de GES (intégrées au plan d'action 2013-2017 du Plan Climat) > Elaboration du plan pluriannuel d'économies d'énergie 2012-2018 sur le patrimoine de la CAN > Mise en place d'une organisation pour la récupération des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) sur les opérations de la CAN et sur celles des communes (dans le cadre de l'activité de Conseil en Energie Partagé) > PLH et déploiement du dispositif "Habiter mieux" > Actions 3 et 4 du Schéma Durable de Cohésion Sociale : actions de sensibilisation et de formation du public en situation de précarité énergétique > Inscription de la précarité énergétique comme priorité dans le cadre de la veille et surveillance des dispositifs européens > Réalisation par l'Agence Régionale Evaluation Environnement-Climat (AREC) d'une étude de précarité énergétique sur le territoire de la CAN > Sensibilisation des élus de la Commission Développement Durable à la construction bois et son intégration dans les documents d'urbanisme > Mobilisation des acteurs du secteur immobilier (aménageurs, promoteurs, propriétaires privés, constructeurs, agences immobilières) dans le cadre des conférences du logement > Accompagnement des communes dans le cadre du CEP au renouvellement des équipements énergivores et à la mise en place de réseaux de chauffage et chauffage bois
Efficacité énergétique dans le secteur de l'urbanisme		<p>Définir une stratégie d'aménagement des territoires</p> <p>Rechercher la neutralité carbone des territoires</p> <p>Maîtriser l'étalement urbain</p> <p>Mettre en place une politique foncière au service d'une organisation des territoires moins émissifs de gaz à effet de serre</p> <p>Agir sur la sobriété énergétique au travers de l'urbanisme et l'aménagement du territoire</p> <p>Préserver et valoriser le couple ville/agriculture et encourager une agriculture pérenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> > SCOT approuvé en janvier 2013 et déploiement d'une boîte à outils pour favoriser la déclinaison du SCOT dans les documents d'urbanisme > Création d'une annexe "énergie" ajoutée au SCOT pour centraliser l'action du SCOT en matière d'efficacité énergétique, de maîtrise de l'étalement urbain, de réduction des émissions de GES et réduction de la pollution atmosphérique > Grands projets d'infrastructures en matière de transports (actions PDU) et actions du PLH > Signature d'une convention avec France Telecom sur le déploiement du Très Haut Débit sur le territoire de la CAN > Soutien des filières agricoles à travers le Schéma de Développement Economique et Commercial (SDEC) 	
L'efficacité énergétique dans le secteur de l'industrie		<p>Mobiliser de nouvelles ressources financières</p> <p>Développer l'analyse sociale pour une meilleure anticipation</p>	<ul style="list-style-type: none"> > Aménagement exemplaire des zones d'activités > Mise en place de la démarche de labellisation C'nergie intégrant un volet sur le fonctionnement interne (achats, plan de formation, marchés publics, finances) > Mise en œuvre de l'Agenda 21 interne intégrant le Plan de Déplacements de l'Administration (PDA), le volet exemplarité du Programme Local de Prévention des Déchets (PLPD) et des actions en lien avec la sensibilisation aux bonnes pratiques > Construction du nouveau siège social Marcel Pagnol > Mise en place d'une organisation pour la récupération des Certificats d'Economie d'Energie (CEE) sur les opérations de la CAN et sur celles des communes (dans le cadre de l'activité de Conseil en Energie Partagé) : diagnostic du potentiel auprès des communes et des opérations CAN > Mise en place du Comité de veille avec un travail mené sur la mobilité et la construction du futur projet de territoire > Partenariat avec l'INSEE > Réalisation de diagnostics énergie et gaz à effet de serre sectoriels (résidentiel, tertiaire, industriel, agricole, ...) par l'AREC 	

<p>Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)</p>	<p>2050</p> <p>réduction de 20% (objectif européen et national) à 30% des émissions de GES à l'horizon 2020, et de 75% (Facteur 4) à 80% à l'horizon</p>	<p>Une mobilité durable</p> <p>Une nouvelle approche des déplacements</p>	<p>Améliorer la gouvernance des transports</p> <p>promouvoir le développement d'outils de concertation, de coordination et d'initiation</p> <p>Renforcer et développer la maîtrise foncière pour un développement coordonné de l'urbanisme et des transports</p> <p>Renforcer et développer des politiques locales en matière de logistique urbaine</p> <p>restreindre l'usage de la voiture particulière</p> <p>développer de nouveaux services à la mobilité</p> <p>Promouvoir les modes de déplacements actifs</p> <p>développer les modes alternatifs à la voiture "solo"</p> <p>Favoriser l'optimisation du fret en transportant "moins"</p> <p>Réguler les émissions directes et indirectes de GES</p> <p>Favoriser les énergies renouvelables pour produire de l'énergie sur l'exploitation</p> <p>Optimiser les plans de fertilisation azotée, améliorer l'utilisation des terres agricoles</p> <p>améliorer les connaissances sur les émissions de GES</p> <p>compenser les émissions de GES des ruminants par le stockage de carbone des prairies en sortant du schéma hors sol</p> <p>Réduire l'énergie grise des matériaux utilisés dans les constructions</p>	<p>Développement des énergies renouvelables</p>	<p>Tripler à minima la part des énergies renouvelables dans la consommation régionale d'énergie finale d'ici 2020, soit un objectif plancher de 26% et une ambition de 30%</p>	<p>Développer les énergies renouvelables au travers des actions et des pratiques de l'ensemble des acteurs</p> <p>Développer les filières d'énergies renouvelables au travers d'actions par filière</p>	<p>> Actions du PDU, dont le développement d'outils tels que la plateforme Mobilité 79 et le site Internet Covocituration de la région</p> <p>> Accompagnement des acteurs économiques du territoire dans la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)</p> <p>> Prescriptions et recommandations du SCoT</p> <p>> Mise en place du projet Nion Terminal</p> <p>> Actions du PDU, dont le développement d'outils tels que la plateforme Mobilité 79 et le site Internet Covocituration de la région</p> <p>> Accompagnement des acteurs économiques du territoire dans la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)</p> <p>> Déploiement du réseau TAN</p> <p>> Actions du PDU, dont le développement d'outils tels que la plateforme Mobilité 79 et le site Internet Covocituration de la région</p> <p>> Accompagnement des acteurs économiques du territoire dans la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)</p> <p>> Mise en place du service auto-partage en lien avec la Région</p> <p>> Mise en place du TCSP</p> <p>> PDA : développement d'outils de sensibilisation et d'information sur les modes alternatifs à la voiture individuelle pour se rendre sur les différents sites de travail</p> <p>> Formation interne des agents (dont conducteurs de bennes) à l'éco-conduite</p> <p>> Mise en place de vélos électriques pour les agents et cartes abandonnement pour déplacements professionnels en bus</p> <p>> Organisation de manifestations lors des semaines nationales et européennes (développement durable, mobilité, énergie...)</p> <p>> Actions du PDA</p> <p>> Accompagnement des acteurs économiques du territoire dans la mise en place de PDE</p> <p>> Mise en place du projet Nion Terminal</p> <p>> Réalisation en 2013 d'un diagnostic énergie et gaz à effet de serre du secteur agricole sur la CAN (AREC)</p> <p>> Valorisation des déchets verts par le poliole de compostage</p> <p>> Accompagnement dans l'implantation de projets de méthanisation sur le territoire CAN</p> <p>> Accompagnement des communes dans le cadre du Conseil en Energie Partagé (CEP)</p> <p>> Réalisation de pré-diagnostic sur les bâtiments de la CAN pour l'élaboration du plan pluriannuel d'économie d'énergie</p> <p>> Information et sensibilisation des élus de la Commission Développement Durable</p> <p>> Structuration de la filière bois</p> <p>> SDEC</p> <p>> Coordination de projets de développement d'énergies renouvelables (implantation d'entreprises, groupement de commandes PV)</p> <p>> Mise en place d'une régie à autonomie financière intégrant la création d'un Conseil d'exploitation "énergies renouvelables" composé de représentants des 29 communes</p> <p>> Développement de critères développement durable et énergétiques dans les appels d'offres</p> <p>> PLH et déploiement du dispositif "Habiter mieux"</p> <p>> Mise en place d'une organisation pour la récupération des Coefficients d'Economie d'Energie (CEE) sur les opérations de la CAN et sur celles des communes (dans le cadre de l'activité de Conseil en Energie Partagé) ; diagnostic du potentiel auprès des communes et des opérations CAN</p> <p>> Accompagnement dans la structuration de la filière bois-énergie avec la création d'une plateforme de stockage et l'accompagnement dans la recherche de débouchés (alimentation de la piscine de Mauzé)</p> <p>> Accompagnement dans l'implantation de projets de méthanisation sur le territoire CAN</p> <p>> Mise en place d'un groupement de commandes photovoltaïque regroupant 9 communes et la CAN, pour la fourniture et la pose de panneaux photovoltaïques sur 21 projets pour une puissance totale comprise entre 310 et 540 kWc</p> <p>> Production d'énergie renouvelable avec les équipements en panneaux PV des bâtiments de la CAN, dont le futur siège social Pagnol</p> <p>> Création d'une régie à autonomie financière "énergies renouvelables"</p> <p>> Modifications statutaires avec la prise de compétence ZDE au titre de l'aménagement de l'espace pour permettre le dépôt du dossier ZDE en avril 2012</p> <p>> Accompagnement des communes dans le débloisement des projets éoliens</p>
---	--	---	--	--	--	---	---

<p>Prévention et réduction de la Pollution atmosphérique, Valant Plan Régional Qualité de l'Air</p>	<p>Connaître les émissions des polluants atmosphériques sur l'ensemble des territoires de la région</p> <p>Suivre l'évolution de la qualité de l'air</p> <p>Faire un évaluation et suivre les actions mises en place</p> <p>Répondre aux exigences réglementaires</p> <p>Identifier les zones pour lesquelles il y a des dépassements de valeurs limites</p> <p>Connaître l'exposition des populations aux polluants réglementés</p>	<p>Diposer d'un inventaire spatialisé régional des émissions de polluants atmosphériques</p>	<p>> Adhésion à ATMCO Poitou-Charentes permettant l'information sur les alertes liées à la pollution atmosphérique, qui sont relayées pour l'information auprès des usagers sur le site Internet de la CAN</p> <p>> Mise en place d'un suivi dans le cadre de la construction du projet d'Observatoire de l'Environnement de la CAN, incluant un volet "qualité de l'air" pour suivre l'évolution sur le territoire</p> <p>> Travail étroit avec ATMCO Poitou-Charentes pour le complage de données sur les territoires soumis à des dépassements de seuil, en lien avec les services de la Préfecture</p> <p>> Mise en place d'un suivi de la qualité de l'air dans le PDU</p>
<p>Adaptation aux changements climatiques</p>	<p>Secteurs économiques</p> <p>Milieux naturels</p> <p>Différentes échelles du territoire et de la société</p> <p>Cohérence entre les mesures d'adaptation et d'atténuation</p> <p>Formations des acteurs du bâtiment aux économies d'énergie</p> <p>Développement d'une nouvelle citoyenneté pour un ancrage et une pérennité des évolutions de comportements</p> <p>Sortir des sentiers battus traditionnels de la communication</p> <p>Disposer de points d'information en nombre suffisant et non dispersés</p> <p>Organiser l'exemplarité des acteurs publics et privés</p> <p>Systématiser les approches "coût global"</p> <p>Mettre l'accent sur des actions concrètes et facilement reproductibles</p> <p>Maintenir un effet d'entraînement régional sur l'énergie, le climat et les émissions de polluants</p>	<p>Orientations transversales</p> <p>Ressource en eau</p> <p>Agriculture, sylviculture, viticulture et conchyliculture</p> <p>Biodiversité</p> <p>Aménagement urbain et bâtiment</p> <p>Santé</p> <p>Risques naturels</p>	<p>> Réalisation d'une étude de vulnérabilité du territoire de la CAN au regard du changement climatique avec identification des hauteurs de températures attendues, accélération des phénomènes climatiques extrêmes et incidences sur la pluviométrie, mettant en exergue les principaux enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - accroissement du phénomène de sécheresse et amoindrissement de la ressource en eau disponible - phénomène d'îlots de chaleur sur la zone métropolitaine (dense) - augmentation du risque d'inondations et des feux de cultures - impacts importants sur l'activité agricole, touristique et économique du territoire <p>> Identification d'actions à mener avec les acteurs du territoire autour de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la prise en compte du risque de RGA dans l'activité assurantielle et mutualiste - le maintien des activités économiques du territoire au regard du changement climatique (circuits courts, agro-tourisme,...)
<p>Recommandations pour l'information au public</p>	<p>Formation des acteurs du bâtiment aux économies d'énergie</p> <p>Développement d'une nouvelle citoyenneté pour un ancrage et une pérennité des évolutions de comportements</p> <p>Sortir des sentiers battus traditionnels de la communication</p> <p>Disposer de points d'information en nombre suffisant et non dispersés</p> <p>Organiser l'exemplarité des acteurs publics et privés</p> <p>Systématiser les approches "coût global"</p> <p>Mettre l'accent sur des actions concrètes et facilement reproductibles</p> <p>Maintenir un effet d'entraînement régional sur l'énergie, le climat et les émissions de polluants</p>	<p>Co-animation avec la Ville de Niort du "Comité partenarial des acteurs niortais pour le développement durable" - Instances participative regroupant 13 signataires de la charte d'engagement, avec un travail amorcé et approfondi sur la mobilité.</p> <p>Partenariat des acteurs autour de la sensibilisation, avec l'organisation commune d'actions de sensibilisation lors de la Semaine de la mobilité et la Semaine du Développement Durable (stand, newsletter)</p> <p>> Participation de la CAN aux grandes semaines nationales (DD, mobilité, réduction des déchets, énergie) avec l'organisation de manifestations à destination des agents, des élus et des citoyens autour de la maîtrise de l'énergie, de la sobriété énergétique et du développement des énergies renouvelables.</p> <p>> Animation de la Commission Développement Durable, réunissant l'élus référent au développement durable par commune de la CAN, et implication du Conseil de Développement dans le partage des diagnostics "énergie-climat" (Bilan carbone et étude de vulnérabilité) en vue d'une future participation au déploiement territorial de la démarche</p> <p>> Mise en place des premières rencontres "Cit'ergie" en partenariat avec d'autres collectivités engagées dans la démarche de labellisation : présentation des projets et outils exemplaires menés par les collectivités, en vue de partager les expériences et assurer la reproductibilité</p> <p>> Rapprochement avec le Plan Climat Energie Territorial de la Ville de Niort, pour assurer la cohérence entre les deux échelles de territoire et développer les mutualisations d'actions</p> <p>> Constitution du réseau "Climat 79", piloté par le CG99 et regroupant les acteurs "obligés" et les territoires CLIC des Deux-Sèvres. Actions de sensibilisation commune et recherche de mutualisation entre les actions, créations de supports de communication</p> <p>> Intégration de formations "énergie-climat" dans le plan de formation 2013-2015 de la CAN</p>	<p>> Co-animation avec la Ville de Niort du "Comité partenarial des acteurs niortais pour le développement durable" - Instances participative regroupant 13 signataires de la charte d'engagement, avec un travail amorcé et approfondi sur la mobilité.</p> <p>Partenariat des acteurs autour de la sensibilisation, avec l'organisation commune d'actions de sensibilisation lors de la Semaine de la mobilité et la Semaine du Développement Durable (stand, newsletter)</p> <p>> Participation de la CAN aux grandes semaines nationales (DD, mobilité, réduction des déchets, énergie) avec l'organisation de manifestations à destination des agents, des élus et des citoyens autour de la maîtrise de l'énergie, de la sobriété énergétique et du développement des énergies renouvelables.</p> <p>> Animation de la Commission Développement Durable, réunissant l'élus référent au développement durable par commune de la CAN, et implication du Conseil de Développement dans le partage des diagnostics "énergie-climat" (Bilan carbone et étude de vulnérabilité) en vue d'une future participation au déploiement territorial de la démarche</p> <p>> Mise en place des premières rencontres "Cit'ergie" en partenariat avec d'autres collectivités engagées dans la démarche de labellisation : présentation des projets et outils exemplaires menés par les collectivités, en vue de partager les expériences et assurer la reproductibilité</p> <p>> Rapprochement avec le Plan Climat Energie Territorial de la Ville de Niort, pour assurer la cohérence entre les deux échelles de territoire et développer les mutualisations d'actions</p> <p>> Constitution du réseau "Climat 79", piloté par le CG99 et regroupant les acteurs "obligés" et les territoires CLIC des Deux-Sèvres. Actions de sensibilisation commune et recherche de mutualisation entre les actions, créations de supports de communication</p> <p>> Intégration de formations "énergie-climat" dans le plan de formation 2013-2015 de la CAN</p>

