



## RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

*Le Président*

*Président délégué de Régions de France*

	Attrib.	Copie	Observations	
PDT				<b>Monsieur Jean LEONETTI</b> <b>Président de la Communauté</b> <b>d'Agglomération Sophia Antipolis</b> <b>449 route des Crêtes</b> <b>BP43</b> <b>06901 SOPHIA ANTIPOLIS Cedex</b>
V / PDT				
CGS		2		
DFAR				
DGAVLC				
RM/STE-D25-01549				
DGA DEA	2		DAE	
DGA CV				Marseille, le mardi 8 juillet 2025
DAGJC				

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 16 avril 2025, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'achèvement du Plan climat air énergie territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et des ambitions dont il est porteur. Vous saisissez officiellement la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en vue de recueillir son avis sur ce document, conformément à la procédure réglementaire.

Je tiens à saluer votre volonté de mettre en cohérence la stratégie de votre Plan Climat avec la fiche territorialisée du SRADDET produite par l'Observatoire Régional de l'Energie du Climat et de l'Air (Document Stratégie - Page 18). De plus, en matière d'adaptation au changement climatique, le plan d'action décline plusieurs actions, dont l'intérêt et la pertinence sont manifestes.

Vous trouverez joint à ce courrier le recueil exhaustif des retours des services régionaux quant au document que vous m'avez soumis. Ceux-ci me conduisent à rendre un avis favorable sur votre projet de PCAET, assorti des réserves explicitées dans le document joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Renaud MUSELIER**

P.J. : Retours des services régionaux quant au PCEAT soumis pour avis par la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis



Hôtel de Région  
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20  
téléphone 04 91 57 50 57 – [www.maregionsud.fr](http://www.maregionsud.fr)

## Annexe

Retours des services régionaux quant au PCEAT soumis pour avis par la  
Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis

### **1- Remarques générales :**

L'acronyme "PACA" est à proscrire dans l'ensemble du document (« Région PACA » ou « Région Sud PACA »).

Comme indiqué dans le document, l'élaboration du PCAET de la CASA sera réalisée de manière parallèle et concomitante à l'élaboration du PCAET Ouest 06, confiée à un autre prestataire. Le PCAET CASA devra prendre en compte la stratégie et le plan d'actions du PCAET Ouest or aucun élément d'avancement du PCAET Ouest 06 n'est présent dans les différents documents.

### **2- Document « Rapport synthétique »**

Page 14 - Il ne figure pas de référence à la TRACC et le PNACC cité est le 2 alors que le bureau d'études aurait pu s'appuyer sur la version 3 qui a été mise à la consultation à l'automne 2024

Rien ne figure dans le document sur le volet érosion côtière alors que le cout économique pour les Alpes Maritimes va être exponentiel.

### **3- Document "Diagnostic"**

- Page 8 - Il ne figure pas de référence à la TRACC et le PNACC cité est le 2 alors que le bureau d'études aurait pu s'appuyer sur la version 3 qui a été mise à la consultation à l'automne 2024.
- Page 25 - Certaines données sur lesquelles s'appuient le diag datent de 2011 ou 2015 amenant à des incohérences de rédaction sur le nombre de jours anormalement chaud. Ainsi, le nombre de jours « actuels » n'est pas le même entre les pages 25 (« 8 ») et 32 (« 25 »).
- Page 25 – Le diagramme sur les nuits tropicales s'arrête à 2015.
- La Région recommande de faire apparaître clairement la présence du Parc naturel régional des Préalpes d'Azur sur une partie du territoire de la CASA.
- L'inventaire détaillé de la faune et de la flore et des habitats est absent du diagnostic. La Région recommande de l'inclure dans cette partie du document en s'appuyant par exemple sur les bases de données SILENE et BATRAM. Il est recommandé également de recenser les espèces protégées présentes sur le territoire.
- Au regard du risque d'inondation auquel ce territoire est confronté, la Région recommande de faire apparaître les enjeux de désimperméabilisation et de renaturation.

- Au regard du risque « santé » face aux vagues de chaleurs, la Région recommande de faire apparaître les enjeux de lutte contre les îlots de chaleur urbains par la végétalisation.
- Au regard des risques érosion et submersion, la Région recommande de faire apparaître les enjeux de mise en place des solutions fondées sur la nature en bordure littorale.
- En ce qui concerne la qualité de l'air, il est à noter dans le diagnostic que le chapitre sur l'opportunité de la mise en place de ZFE-m indique « une absence de dépassements de seuils réglementaires pour les polluants particuliers », mais ne fait pas référence aux nouveaux seuils adoptés par l'Union européenne visant à s'aligner sur les seuils définis par l'OMS.

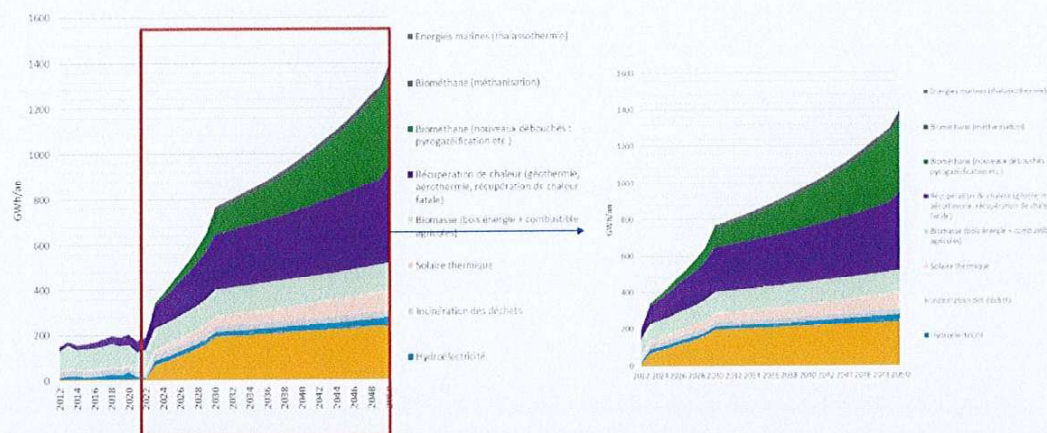
#### 4- Document "Stratégie"

- D'une manière générale, ce rapport stratégique est résolument tourné vers l'atténuation du changement climatique et ne comporte que peu d'éléments sur le volet adaptation qui ne soit pas en lien avec l'aggravation des risques climatiques. Qu'en est-il du volet économique, de l'adaptation des entreprises dans un contexte de surchauffe, de stratégie touristique,... ?
- Page 8 - Il serait utile d'ajouter le nombre de kilomètres de littoral et le nombre d'habitants sur la bande littorale.
- Sinon un rapport stratégique résolument atténuation rien sur le volet adaptation que ne soit pas en lien avec l'aggravation des risques climatiques : quid du volet économique adaptation des entreprises dans un contexte de surchauffe, stratégie touristique.
- La Communauté d'agglomération vise une transition énergétique ambitieuse avec une production d'énergies renouvelables pour atteindre 27% de la consommation énergétique d'ici 2030 (contre 5% en 2022), notamment via le photovoltaïque (24% environ de la production Enr attendue). Il est à saluer, l'ambition sur la réduction des consommations (e 24% de la consommation énergétique d'ici 2030).
- Sauf erreur de la part des services, aucune mention des réseaux électriques n'est présente dans le document.
- Les objectifs à 2050 visent une production d'énergies renouvelables atteignant 76% de la consommation énergétique, soit : 1 391 GWh/an, soit un facteur multiplicatif de 9,2 par rapport à 2012. Il est cependant à souligner une certaine incohérence :
  - o en 2030 est très proche du potentiel "territorial réalisable", ce qui montre une utilisation presque maximale des ressources disponibles (Potentiel : 785 GWh/an ; Production prévue : 767 GWh/an).
  - o La production prévue en 2050 dépasse le potentiel "territorial réalisable" initialement estimé, ce qui indique une augmentation significative de la capacité de production, probablement due à des avancées technologiques

et à l'exploitation de nouvelles filières mais sans que cela ne soit explicité (Potentiel : 1 127 GWh/an ; Production prévue : 1 391 GWh/an.

- Le Photovoltaïque n'est pas mentionné dans le mix énergétique de la figure 5 (ça doit être « solaire thermique »)

➤ **Trajectoires / objectifs en matière de déploiement des énergies renouvelables et de récupération (EnR&R)**



	2022	2030	2050	Par rapport à 2012	
				2030	2050
<b>Production EnR (GWh/an)</b>	193	767	1 391	4,4	9,1
<b>Ratio EnR (%)</b>	5,4 %	27 %	76 %	X	X

Figure 5 : Trajectoires / objectifs en matière de déploiement des énergies renouvelables et de récupération sur le territoire de la CASA

- La stratégie ne fait pas directement référence à la biodiversité. Afin de s'adapter et d'atténuer les effets du changement climatique, la nature est pourtant une source majeure de solutions. Son rôle est essentiel dans la régulation du climat. C'est pourquoi la biodiversité doit être abordée de façon transversale dans l'ensemble du document.
- La Région recommande d'inclure un paragraphe spécifique dans ce document du PCAET d'autant que le plan d'action prévoit dans son Axe 3 une mesure entièrement dédiée à la préservation et à la restauration de la biodiversité.

**5- Documents « Plan d'actions » et « Programme d'Actions pour la Qualité de l'Air »**

- En ce qui concerne spécifiquement la partie « Plan amélioration de la qualité de l'air », force est de constater que seules 2 pages sur 70 contiennent réellement des actions et qu'il n'y a pas d'actions spécifique mais une liste des actions à co-bénéfices identifiés. Il est utile de rappeler ici, comme le Président de Région l'a fait dans son avis sur le PPA des Alpes-Maritimes, que la question de la mesure des impacts des actions climat sur la qualité de l'air reste un vaste champ à explorer et que l'outil PPA pourrait s'en emparer au bénéfice de tous.

- En matière de photovoltaïque, les actions prévues incluent la massification des installations photovoltaïques mais sont sous-dimensionnées pour atteindre cet objectif. En effet, bien qu'elles s'appuient sur l'AMI foncier dérisqué de la Région, le reste des actions (Equiper les parkings et les voiries en matériel d'éclairage public solaire dans les zones d'activités, étude, promotion) ne permettront pas à elles-seules d'atteindre les ambitions.
- Concernant l'hydroélectricité, le plan d'action semble en adéquation avec les objectifs.
- Afin d'inscrire la préservation de la biodiversité dans une politique durable à l'échelle du territoire, il est nécessaire de prendre préalablement en compte les enjeux liés à la connaissance. Aussi, pour compléter l'action dédiée à la préservation et à la restauration de la biodiversité, la Région recommande à la CASA de s'engager dans une démarche ABC (Atlas de la Biodiversité Communale). Cette démarche permettra en outre à la CASA de bénéficier d'un outil pour mobiliser les acteurs sur cette question et facilitera la prise en compte de la biodiversité dans les politiques publiques qu'elle souhaitera mettre en œuvre à l'avenir.
- La désimperméabilisation des sols est absente du plan d'action. La Région rappelle qu'outre l'amélioration du cadre de vie des habitants, la désimperméabilisation/renaturation permet de favoriser le cycle de l'eau, réduit le ruissellement, favorise la biodiversité et contribue à réduire le phénomène d'îlots de chaleur. Compte tenu des enjeux auxquels ce territoire et ses habitants sont confrontés, la Région recommande fortement d'inclure cette thématique au plan d'action.
- Si les mesures d'atténuation pour la décarbonation du système territorial de transports sont nombreuses, il manque une ou des actions d'adaptation de ce même système. Cela répondrait à la règle LD1-Obj10B du SRADDET : « Intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité du territoire en anticipant le cumul et l'accroissement des risques naturels ».

Plus précisément, les remarques suivantes peuvent être faites sur les différentes actions :

*A1.A5. Sensibiliser les acteurs du territoire aux enjeux climatiques et énergétiques*

A ce titre, une action spécifique de sensibilisation, voire de mobilisation, des gestionnaires de réseaux et de services de transports serait bienvenue.

*A1.A6. Mettre en place un plan de formation pour renforcer l'engagement des équipes*

Là aussi, une formation spécifique à l'attention des gestionnaires de réseaux et de services de transports serait attendue, ainsi qu'auprès des élus, voire des usagers. Il s'agirait de permettre une meilleure appréhension des notions de risque, d'aléa, d'exposition, de vulnérabilité ou de mal-adaptation.

*A2.A1. Développer l'usage des transports en commun*

L'objectif de réduire la part de la voiture particulière dans les trajets du territoire, et en particulier dans la mobilité quotidienne répond à l'objectif 23 du SRADDET *Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables.*

Parmi les mesures opérationnelles, il est proposé la mise en place d'une *nouvelle gamme tarifaire attractive* « Pass Sud Azur ». Une nouvelle gamme a d'ores et déjà été mise en place avec les abonnements mensuels, annuels, mais aussi les Pass Sud Azur Explore en version 3, 7 et 14 jours. Le plan d'action se réfère-t-il à cette nouvelle gamme ou vise-t-il d'autres déclinaisons ? Sept partenaires sont concernés qui doivent trouver un accord et des critères communs pour de nouvelles déclinaisons, par profil par exemple.

#### *A2.A2. Développer la pratique des modes actifs*

Il est indiqué une part modale du vélo de 1,5% en 2023 ; l'objectif est de passer à 12,5% en 2030 (objectif 23 du SRADDET). La Région accompagne les collectivités via le dispositif « Le Sud à vélo ».

La nécessité de la continuité des itinéraires piétons est bien prise en compte, de même que la notion d'itinéraires privilégiés pour des gains de temps. La question du partage de la voirie est mentionnée dans le contexte, mais ne fait pas l'objet de mesure opérationnelle. Et, s'il est fait mention d'améliorer la marchabilité entre centres bourgs, zones pavillonnaires, technopôle, la dimension intermodalité doit être également mise en avant pour desservir au mieux gares et pôles d'échanges, équipements, écoles, collèges et lycées.

La promotion auprès des salariés de Sophia Antipolis des solutions de mobilité décarbonée est à mettre en lien avec l'action A2.A5 visant à l'accompagnement de Plan de mobilité employeurs et inter-employeurs.

Les mesures préconisées – pour la marche et le vélo – devront être précisées dans le Plan de mobilité.

Le lien serait à faire avec l'action A1.A.5 en direction des scolaires avec le programme Savoir rouler à vélo qui n'est pas évoqué ni dans l'une ni l'autre.

Il serait intéressant de rajouter en sus des zones 30 et zones de rencontres prévues la mise en place de rues des écoles.

#### *A2.A3. Faciliter l'intermodalité*

En plus des mesures proposées (parking-relais, autopartage, covoiturage), une réflexion pourrait être menée sur le stationnement, suivie de la mise en place d'une politique de stationnement. Quelles sont les emplacements qui facilitent l'intermodalité et quels sont ceux qui au contraire incitent à l'utilisation de la voiture particulière ?

#### *A2.A4. Mettre en œuvre le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et accompagner les carburations alternatives*

Les mesures visant à mobiliser les acteurs économiques sont à mettre en lien avec l'action A2.A5 visant à l'accompagnement de Plan de mobilité employeurs et inter-employeurs.

#### *A2.A5. Rationnaliser les déplacements de personnes en fonction des besoins*

L'accompagnement à la réalisation de Plans de mobilité employeurs et Plans de mobilité inter-employeurs semble particulièrement important dans un territoire comme celui de Sophia Antipolis. Dans le cadre des feuilles de route des Accords pour la transition écologique, la Région peut être un partenaire. Les indicateurs pourraient inclure le nombre d'entreprises dotés d'un PDM-e ou PDM-ie ou le nombre d'employés concernés par un PDM-e ou un PDM-ie.

*A2.A6. Encadrer et accompagner la transition vers une logistique urbaine plus verte et plus responsable*

Les mesures proposées sont pertinentes mais mériteraient d'être mises en regard d'un diagnostic plus spécifique, développées, précisées (pourquoi, qui, quoi, comment). L'action ne comprend pas de mesure sur la transition des flottes logistiques (lien à faire avec l'action A2.A4 qui prévoit un accompagnement des acteurs économiques en la matière); ni sur les changements de pratiques (rationalisation, optimisation, mutualisation, report modal (cyclo-logistique, innovation...)). Les indicateurs mériteraient d'être revus pour mettre en avant les résultats des mesures prises. Les moyens et ressources doivent être précisés (dans le PDM comme pour plusieurs des actions précédentes ?).

*A3.A1. Protéger les habitants du territoire face aux risques amplifiés par le changement climatique*

Encore une fois, la pertinence de l'action est à souligner, mais une attention particulière sur les risques et la vulnérabilité du système territorial de transports serait la bienvenue. De plus, la fiche action est centrée sur le volet risques naturels et ne comporte rien sur l'augmentation de la surchauffe urbaine ou le risque de la gestion de la ressource en eau.

*A3.A3. Economiser les usages d'une ressource en eau moins abondante*

Dans cette action il serait utile d'ajouter une action sur la gestion du pluvial et du ruissellement qui permet de réduire en amont le risque inondation. Envisager la mise en place d'un schéma de gestion du pluvial serait une action prioritaire.

*A3.A4. Préserver et restaurer la biodiversité*

Rajouter une sous action sur l'utilisation des SFN celles-ci pourraient être déployer dans d'autres actions

*A3.A6 – Réduire l'exposition des populations aux épisodes caniculaires*

Dans cette action il faut rajouter les SFN dans les mesures opérationnelles, ainsi que des opérations de désimperméabilisation dans l'ensemble des projets urbains afin de réduire le risque ruissellement.

Sur le volet ventilation il faudrait développer le sujet sur le volet bâtementaire avec les opérations bioclimatiques et se donner une ambition en termes de bâtiments BDM pour le neuf et la rénovation idem sur la démarche QDM.

*A5.A1. Poursuivre et élargir les dispositifs de financement et d'accompagnement pour la rénovation énergétique de l'habitat privé et la lutte contre la précarité énergétique*

Il faudrait ajouter le volet confort d'été dans le sujet précarité énergétique.

*A5.A5. Assurer l'exemplarité énergétiques des projets de construction neufs*

Il faudrait que le PCAET se dote d'indicateurs en matière de bâtiments labellisés BDM qu'ils soient publics ou privés.

Par ailleurs, l'action A6.A1. *Viser la neutralité carbone de la Technopôle de Sophia Antipolis* pourrait également traiter des questions de mobilité.

## **6- Evaluation Environnementale**

- La présentation de l'occupation des sols, au sein de l'évaluation environnementale stratégique, mériterait un paragraphe et une cartographie dédiés aux infrastructures et services de transports qui structurent le territoire. Si certains d'entre eux sont analysés au prisme de l'inventaire des différents risques (au demeurant complet), seule l'urbanisation (en particulier sur le littoral) semble identifiée comme menacée. Or, il aurait été souhaitable que soit également identifiés les menaces/risques pesant sur le système territorial de transports, à travers un inventaire des infrastructures et services de transports potentiellement impactées par les risques (submersion marine, incendies, retrait-gonflement d'argile, mouvements de terrains, inondations ou crues torrentielles...) connus et à venir. L'adaptation du système territorial de transport pourrait apparaître plus clairement comme une ambition, voire un objectif du PCAET à part entière. D'autant plus, que ce projet de PCAET indique très précisément que : « toutes les communes de la CASA ont été concernées à la suite d'inondations, de coulées de boues et de mouvements de terrains depuis 1982 et que le territoire est fortement exposé aux catastrophes naturelles [...] avec régulièrement plus de 15 arrêtés pris par an ».