



Feuille de route Qualité de l'Air

Zone administrative de surveillance
- ZAG Nice -

*Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur
Service Énergie Logement – Unité Énergie Climat Air
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>*



Contributeurs

Métropole Nice Côte D'Azur
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Communauté d'agglomération des Pays de Lérins
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
Air PACA
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
Agence Régionale de Santé
Gaz Réseau Distribution France
Chambre du Commerce et de l'Industrie Nice Côte d'Azur
Centre Hospitalier Universitaire de Nice
Groupement des Associations de Défense des Sites et de
l'Environnement de la Côte d'Azur



Sommaire

Introduction.....	5
Axe 1 – Ancrer le Réflexe Air.....	9
1.01 Sensibiliser les acteurs locaux à la qualité de l'air.....	9
1.02 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le programme pédagogique l'Air et Moi.....	9
1.03 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le PLEASE (Projet Ludo Éducatif Axe Santé Environnement).....	10
1.04 Instaurer un forum régional de la qualité de l'air.....	10
1.05 Affirmer l'engagement des collectivités en faveur de la qualité de l'air dans le PCAET.....	10
1.06 Intégrer l'ambition du PCAET dans les documents de planification : ScoT, PLU métropolitain, PDU, PLU.....	11
1.07 Appuyer la prise en compte de la qualité de l'air dans les porter-à-connaissance.....	12
1.08 Piloter la performance environnementale par le monitoring urbain.....	12
1.09 Développer les activités physiques adaptées au meilleur endroit et au meilleur moment vis-à-vis de la qualité de l'air : le projet MUSE.....	13
Axe 2 – Désengorger les zones denses.....	14
2.10 Étendre les réductions pérennes de vitesse en zone dense pour limiter la congestion.....	14
2.11 Créer des points de rabattement vers des solutions alternatives à la voiture en amont des zones denses.....	14
Axe 3 – Favoriser les transports les plus propres.....	16
3.12 Développer l'usage des véhicules électriques pour les particuliers.....	16
3.13 Renouveler la flotte de véhicules administratifs.....	16
3.14 Accompagner les collectivités et entreprises dans le déploiement de la mobilité GNV.....	17
3.15 Décarboner les transports en commun.....	18
3.16 Faire évoluer les modalités de commande publique de services régionaux de transport interurbain routier pour favoriser des autocars à faibles émissions.....	19
3.17 Développer la réflexion sur les alternatives aux trains diesel sur la ligne des CP Nice-Plan du Var.....	19
3.18 Développer l'autopartage vertueux (Autos Bleues).....	19
Axe 4 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle.....	20
4.19 Construire les lignes Ouest-Est T2 et Plaine du Var T3 du tramway.....	20
4.20 Développer les lignes à haut niveau de service sur la CAPL.....	20
4.21 Développer les lignes à haut niveau de service sur la CASA.....	21
4.22 Réaliser des voies réservées bus sur BAU sur l'A8 afin de mettre en place une offre de transports en commun à haut niveau de service.....	21
4.23 Créer un abonnement multimodal sur l'aire azurée.....	22
4.24 Simplifier la vente et la distribution des titres de transport.....	22
4.25 Refondre la centrale de mobilité régionale et y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité.....	23
4.26 Développer l'accompagnement aux nouvelles pratiques de déplacement et au report	



modal : projet eMani.....23

4.27 Développer l’offre et la desserte ferroviaire sur la zone, en amont de la LNPCA et avec la LNPCA (scénario 3 du COI) et augmentation de capacité par l’acquisition de matériel roulant. 23

4.28 Optimiser le réseau TER en augmentant la capacité du nœud ferroviaire de Nice et en développant les pôles d’échanges multimodaux Saint Augustin et Thiers.....24

4.29 Poursuivre la mise en place du contrat d’axe sur la voie des chemins de fer de Provence24

4.30 Créer des aires de covoiturage.....25

4.31 Renforcer les infrastructures et les services pour encourager à la pratique du vélo.....25

4.32 Accompagner les entreprises dans le cadre des plans de mobilité.....26

Axe 5 – Limiter l’impact du trafic poids-lourds.....27

5.33 Réglementer la circulation des poids lourds sur la promenade des Anglais.....27

5.34 Renforcer les contrôles pollution en bord de route des poids lourds et véhicules utilitaires légers.....27

5.35 Veiller au bon respect de la réglementation sur le contrôle des émissions des véhicules à l’occasion de la surveillance des centres de contrôle technique PL.....27

5.36 Redynamiser les chartes CO2.....28

5.37 Expérimenter la mise en place d’une redevance poids lourds.....28

Axe 6 – Atténuer l’empreinte environnementale de l’activité maritime et portuaire.....29

6.38 Étendre les zones à émissions contrôlées à la Méditerranée.....29

6.39 Étudier la faisabilité de développer des nouvelles techniques visant à limiter les émissions des navires : électrification, GNL.....29

6.40 Renforcer la surveillance pour mieux connaître l’exposition des riverains du port de Nice 30

Axe 7 – Améliorer la performance environnementale du bâti.....31

7.41 Aider au renouvellement des appareils de chauffage non performants.....31

7.42 Accompagner la rénovation énergétique des bâtiments.....31

Axe 8 – Gérer efficacement les déchets verts.....32

8.43 Renforcer les contrôles liés aux interdictions de brûlage des déchets verts.....32

8.44 Limiter les dérogations aux interdictions de brûlage des déchets verts.....32

8.45 Engager une politique volontariste dans la gestion des déchets verts en répondant à l’appel à projets porté par l’ADEME et la Région.....33

8.46 Valoriser les déchets verts en méthanisation.....33

8.47 Inciter les particuliers aux pratiques vertueuses (broyage, compostage, collecte à domicile).....33

8.48 Accompagner le changement de pratiques agricoles.....34



Introduction

Un territoire contrasté par sa topographie et ses enjeux de qualité de l’air

Le département des Alpes-Maritimes, par sa topographie partagée entre littoral et montagne, offre une répartition contrastée de la pollution ; l’étroite zone côtière très urbanisée est soumise à une pollution urbaine générée majoritairement par les transports et le secteur résidentiel (utilisation du chauffage).

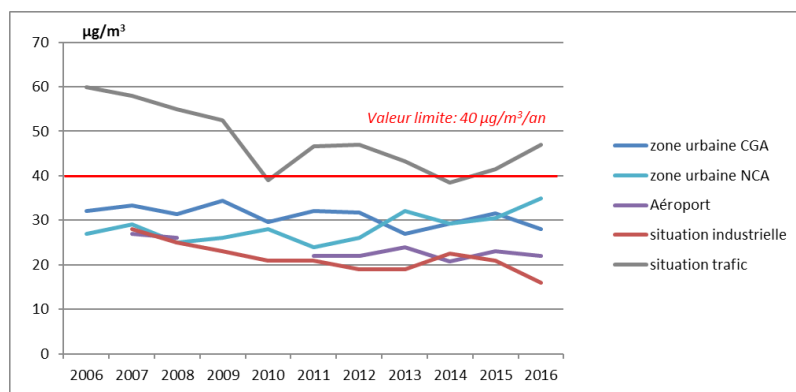
Le moyen et l’arrière-pays, espaces plus ruraux et majoritairement constitués d’espaces naturels, tels le Parc National du Mercantour et le Parc Naturel régional des Pré-Alpes d’Azur, sont moins concernés par cette pollution urbaine mais sont davantage exposés à une pollution photochimique en période estivale.

L’ensemble du département est également soumis à une pollution particulaire liée au brûlage de déchets verts, pratique interdite mais encore largement utilisée et dégradant régulièrement la qualité de l’air.

Des concentrations en polluants réglementés en baisse sur le département et peu d’exposition aux dépassements des valeurs limites réglementaires

La tendance est globalement à la baisse des concentrations en polluants. Néanmoins, environ 93 000 personnes restent exposées, en 2016, à un dépassement de valeurs limites réglementaires concernant le dioxyde d’azote NO2 et les particules fines PM10.

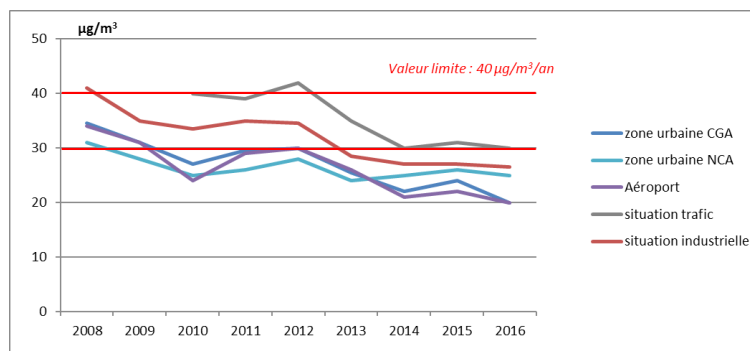
Dioxyde d’azote



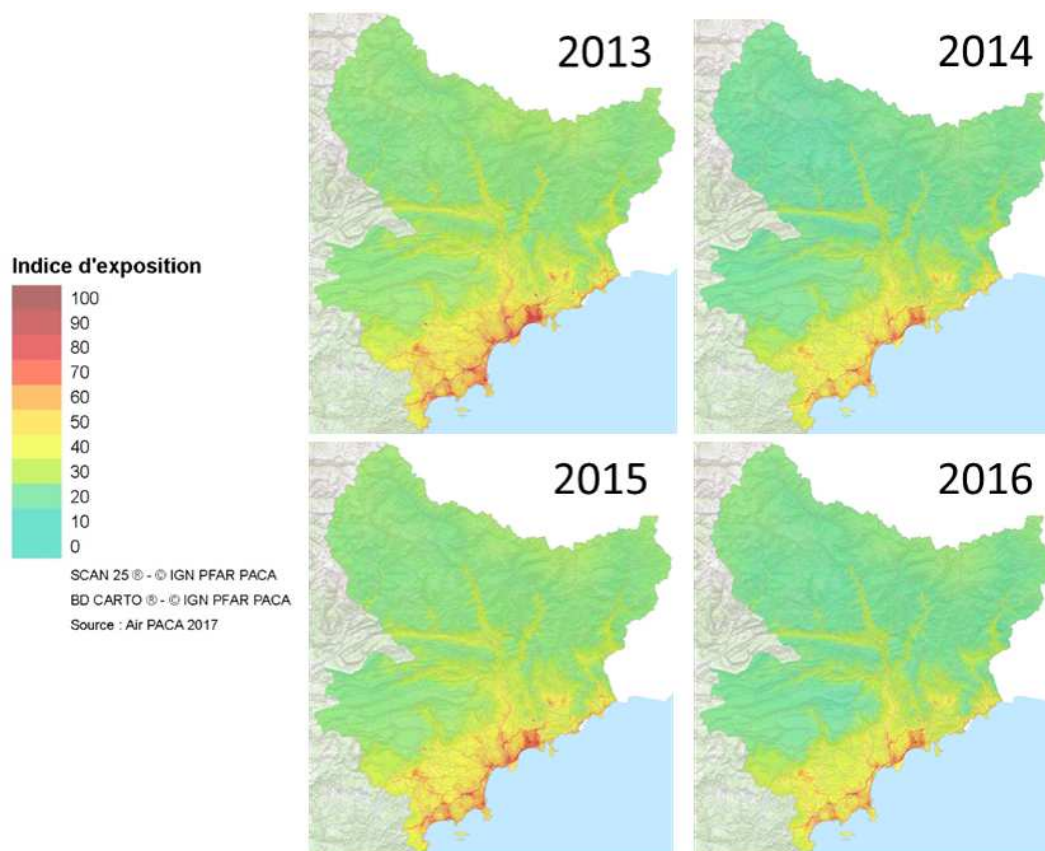
Les concentrations en NO2 ont diminué de -22% en 10 ans, mais cette dynamique est inégale selon les zones et des disparités locales subsistent ; les concentrations en NO2 restent stables en zone urbaine. Depuis 2006, une tendance à la baisse est observée en situation industrielle (-43%) ; en situation de trafic, les dépassements de valeurs limites réglementaires restent fréquents.

Particules fines PM10

Les concentrations en particules fines tendent à diminuer depuis 2008 (-31%), notamment à l’aéroport de Nice (-41 %). La valeur limite réglementaire est respectée sur tous les sites de mesure permanente depuis 2013 (dépassement en 2012 en situation trafic).



Zones à enjeux



La pollution de l'air est tracée notamment grâce à 3 polluants indicateurs : NO₂, PM₁₀ et O₃. Les outils de surveillance (mesures et modélisations) ont permis de construire un Indice Synthétique Air à fine échelle. Ces cartographies permettent de mettre en avant les zones où les populations résidentielles sont les plus exposées à la pollution. Quelle que soit l'année, le principal enjeu de qualité de l'air des Alpes-Maritimes est situé sur le littoral urbanisé, et principalement dans les centres urbains denses de Nice, Antibes, Cannes et Grasse et près des axes à fort trafic comme l'A8, la RN7, la D98, la pénétrante de Cannes à Grasse et celle des Paillons. Les gros axes des villes (promenade des Anglais à Nice, boulevard Carnot à Cannes...) sont aussi concernés.

Sur les centres urbains denses, l'indice d'exposition tend à diminuer en lien avec la baisse des émissions du transport routier associée à l'amélioration du parc automobile. De nombreux paramètres externes comme l'évolution des émissions locales (trafic/chauffage), les apports extérieurs (particules désertiques, ozone en provenance d'Italie) combinés aux spécificités météorologiques de chaque année peuvent conduire à des variations.

Trafic routier et secteur résidentiel, principaux émetteurs de polluants du territoire

Les Alpes-Maritimes représentent de 1 % à 14 % des émissions régionales selon les polluants.

Le secteur prédominant est le transport routier (74 % des émissions en NO_x et 37 % des émissions en particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}).



Le transport non routier (ferroviaire, aérien et maritime) génère 2,2 % des émissions départementales, variant de 1 à 48 % selon les polluants. Pour la plupart, ces émissions sont liées à l’activité maritime. Le transport aérien contribue majoritairement aux émissions de monoxyde de carbone, de particules PM10 et d’oxydes d’azote. Le trafic ferroviaire est émetteur de particules.

Le résidentiel/tertiaire et industriel est le plus émetteur en B(a)P notamment et l’industrie est à l’origine de la moitié des émissions de SO2.

Le secteur agriculture, sylviculture et nature participe à 63 % des émissions de COVNM, essentiellement issues de la végétation locale (terpène). Ces composés sont des précurseurs dans le processus de formation de la pollution photochimique à l’ozone sur le département.

Les polluants mesurés dans l’air ambiant ne se limitent pas aux émissions locales. Des contributions extérieures sont souvent suspectées lors des épisodes de pollution. Toutefois les phénomènes de pollution chronique et les épisodes de pollution sont aggravés dans les zones en proximité des sources d’émissions.

Des émissions de polluants en baisse notamment pour le secteur des transports

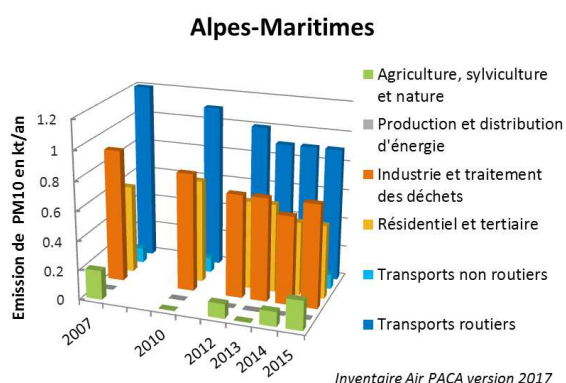
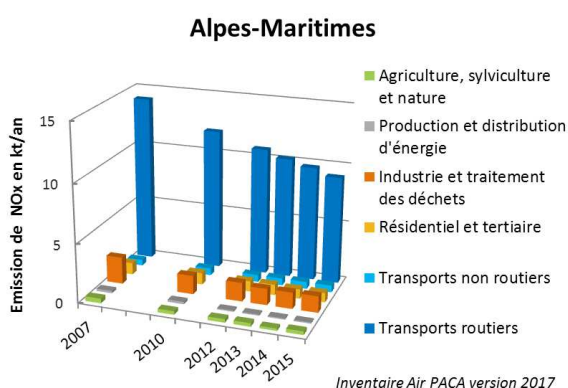
Les émissions varient d’une année à l’autre selon les polluants, le territoire et les activités.

Le transport routier reste le contributeur majoritaire dans les émissions d’oxydes d’azote et de particules quelle que soit leur taille. Toutefois depuis 2007 ces émissions sont en baisse de 35 % pour les oxydes d’azote et de 27 % pour les particules fines. Cette diminution peut être associée à la mise en application des normes euro et au renouvellement progressif du parc automobile.

Le secteur industriel présente également une baisse de ces deux polluants (39 % pour les NOx et 25 % pour les PM), liée notamment à la variation de l’activité.

Pour le secteur résidentiel tertiaire, les émissions en particules dépendent principalement de la rigueur des températures et des consommations associées au chauffage des bâtiments et ont diminué davantage pour les oxydes d’azote (-21%) que pour les particules (-12%).

Les émissions de PM10 du secteur agricole peuvent varier en raison des feux de forêts, de la pratique de l’écobuage ou du brûlage de déchets verts.



Perspectives

Le plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes du Sud couvre la zone littorale du département. Il a été approuvé le 6 novembre 2013 et regroupe 31 actions multi sectorielles. Conformément au code de l'environnement, l'évaluation quinquennale du plan a été lancée en janvier 2018 ; les premiers résultats sont attendus pour la fin du premier semestre, avant une éventuelle révision à compter de l'automne 2018.

En parallèle, les services de l'État et les collectivités travaillent en étroite collaboration à l'élaboration d'un plan d'urgence transports, dans le cadre de la déclinaison opérationnelle des arrêtés « mesures d'urgence », qui sera finalisé à l'été 2018. Ce travail collaboratif a engendré une dynamique positive et pourra être étendu à d'autres secteurs tant sur le volet « mesures d'urgence » que dans le cadre des mesures visant à améliorer durablement la qualité de l'air du futur plan de protection de l'atmosphère.

La présente feuille de route vise à renforcer la mobilisation et l'engagement de l'ensemble des acteurs locaux pour une amélioration durable de la qualité de l'air. Elle combine des actions mises en œuvre à court et moyen terme, visant à limiter l'impact des principaux secteurs contributeurs du territoire que sont notamment les transports, le secteur résidentiel et le brûlage des déchets verts. Chaque action a été présentée et discutée dans le cadre du comité de pilotage associant les services de l'État, les collectivités, les personnalités qualifiées et associations de la zone de surveillance de Nice. Ces actions sont structurées autour de 8 axes :

Axe 1 – Ancrer le réflexe Air

Axe 2 – Désengorger les zones denses

Axe 3 – Favoriser les transports les plus propres

Axe 4 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle

Axe 5 – Limiter l'impact du trafic poids-lourds

Axe 6 – Atténuer l'empreinte environnementale de l'activité maritime et portuaire

Axe 7 – Améliorer la performance environnementale du bâti

Axe 8 – Gérer efficacement les déchets verts

Dispositif de suivi

Chaque action est affectée d'un ou plusieurs indicateurs de suivi susceptibles d'évoluer au regard de la disponibilité de la donnée et de sa pertinence. Cette feuille de route sera suivie dans le cadre du comité de suivi du plan de protection de l'atmosphère des Alpes-Maritimes du Sud et sera, par la suite, intégrée au Plan de Protection de l'Atmosphère.



Axe 1 – Ancrer le Réflexe Air

L'air est un bien collectif précieux. Malgré une amélioration constante ces dernières années, une part importante de la population reste soumise à des concentrations de polluants atmosphériques supérieures aux valeurs guide de l'Organisation mondiale de la santé. Les politiques publiques doivent donc être pensées en intégrant de façon systématique la dimension « qualité de l'air » ; ce réflexe « Air » passe tant par la sensibilisation de l'ensemble des acteurs locaux et des citoyens que par l'automatisation de la prise en compte de la qualité de l'air dans les plans d'actions et documents de planification.

Action 1.01 Sensibiliser les acteurs locaux à la qualité de l'air

L'information des acteurs permet une meilleure compréhension des enjeux liés à la qualité de l'air. La Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (DREAL PACA) s'engage à programmer, en partenariat avec l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air Air PACA, des sessions de formation à destination des services de l'État et des collectivités et à poursuivre l'organisation de manifestations thématiques (gestion des déchets verts, plans de mobilité, mobilités propres, pratiques agricoles vertueuses...).

Porteur : État en partenariat avec Air PACA

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre d'évènements organisés
Nombre de personnes sensibilisées

Action 1.02 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le programme pédagogique l'Air et Moi

Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air constitue un paramètre essentiel des politiques environnementales futures. Le programme pédagogique « l'Air et Moi », démarche initiée dans le cadre du PRSE 2 en 2010, se déploie activement en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. L'ensemble des outils de sensibilisation est accessible de façon gratuite et simple sur le site www.lairetmoi.org. Afin de dynamiser les actions de sensibilisation, Air PACA développe avec la Fédération l'Air et Moi un plan de déploiement actif, afin de favoriser sa mise en œuvre. Il s'appuie à la fois sur le portage des collectivités, en particulier les communes qui ont un lien privilégié avec les établissements scolaires et les associations en charge de l'Éducation à l'Environnement et au Développement Durable (Maison de l'Écologie Provence, Centre Permanent d'Initiatives pour l'Environnement du Pays d'Aix, France Nature Environnement...). Ce dispositif de déploiement a été soutenu par l'Union Européenne à travers le projet SH'AIR (www.shair-alcotra.eu). L'Air et Moi a déjà permis la sensibilisation de plus de 250 000 enfants à la qualité de l'air, dont une très forte proportion en PACA.

Porteur : Air PACA

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre d'enfants sensibilisés



Action 1.03 Sensibiliser les citoyens de demain à la qualité de l'air : le PLEASE (Projet Ludo Éducatif Axe Santé Environnement)

Le Laboratoire de soins pharmaceutiques et de santé publique (L2SP) travaille dans le domaine de la qualité de l'air extérieur depuis 2010 au travers de projets européens, nationaux et régionaux.

Une plateforme ELearning à destination des enfants scolarisés en CM1 et CM2 a été mise en place, sur le concept de « Connaître, Comprendre, Agir ». Parmi les modules principaux, figurent la qualité de l'air (intérieur et extérieur) ainsi que le pollen. Ces modules sont mis en relation avec le volet activités physiques et biodiversité. Le Projet PLEASE répond ainsi parfaitement aux priorités spécifiques à la politique de santé de l'enfant, de l'adolescent et du jeune intégrées à la Stratégie nationale de santé 2018 – 2022 publiée en décembre 2017. PLEASE a été labellisé Plan Régional Santé Environnement (PRSE) en 2014, lauréat en 2015 des Trophées de l'environnement de la Ville de Nice et a obtenu le 1er prix national 2014 – 2015 catégorie éducation du Tour de France du numérique pour la santé – www.projet-please.com

Porteur :	CHU Nice	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre d'enfants sensibilisées		

Action 1.04 Instaurer un forum régional de la qualité de l'air

Dans le cadre de son action, l'association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air, Air PACA a développé des instances d'échanges sous forme de comités territoriaux. Ces comités ont pour vocation d'adapter l'action d'Air PACA au service de l'amélioration de la qualité de l'air à l'échelle des acteurs et des spécificités territoriales. À partir de 2018, un forum régional est mis en place afin d'engager ces travaux à l'échelle du territoire régional, en cohérence avec le suivi du SRADDET et la conduite du chef-de-filât portée par la Région. Cette instance est présidée par la représentante du Conseil Régional au sein du Conseil d'administration d'Air PACA, Anne Claudius-Petit. La première séance se déroulera le 22 juin 2018.

Porteur :	Air PACA en partenariat avec la Région	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de journées thématiques organisées Nombre de personnes sensibilisées		

Action 1.05 Affirmer l'engagement des collectivités en faveur de la qualité de l'air dans le PCAET

Le Plan climat air énergie territorial (PCAET) est un outil opérationnel de coordination de la transition énergétique sur un territoire. C'est une opportunité de développement économique, sociale et environnementale pour un territoire et ses habitants. Il doit permettre de réduire la facture énergétique du territoire, de créer des emplois, d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie, d'anticiper les conséquences humaines et économiques du dérèglement climatique. Lorsque le territoire est couvert par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) le programme



d'actions permet, au regard des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1, de prévenir ou de réduire les émissions de polluants atmosphériques en compatibilité avec le PPA.

Le PCAET de la Métropole fait l'objet d'une délibération au premier semestre 2018. Il s'appuiera fortement sur un appel à projet auprès des administrations et entreprises.

Porteur :	EPCI	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de PCAET approuvés		

Action 1.06 Intégrer l'ambition du PCAET dans les documents de planification : ScoT, PLU métropolitain, PDU, PLU

Tel que le prévoient les textes en matière de documents d'urbanisme, les enjeux en matière de qualité de l'air doivent être intégrés en amont de l'aménagement du territoire et de la conception des projets urbains. Ainsi, les documents de planification devront étudier la pertinence des dispositions suivantes :

- x déterminer les secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs et déterminer une densité minimale de construction afin de lutter contre l'étalement urbain
- x subordonner l'implantation d'équipements commerciaux à une desserte adaptée par les transports collectifs, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire
- x introduire des obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés
- x restreindre l'implantation d'installations qui ajouteraient des émissions supplémentaires dans une zone dense déjà défavorisée du point de vue de la qualité de l'air
- x imposer des actions de maîtrise de l'urbanisation pour limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements des valeurs limites en NO2 et Particules, notamment pour l'implantation à proximité des grands axes routiers d'établissements sensibles et de locaux à usage d'habitation en zone non urbanisée.

Le PLU Métropolitain intègre un volet environnemental en lien avec le PCAET (en cours de définition).

L'ARS travaille à sensibiliser les acteurs concernés à un aménagement/urbanisme favorable à la santé, considérant que la santé publique doit être abordée comme un critère à part entière dans les projets d'aménagement et d'urbanisme, au même titre que le développement durable. L'ARS PACA a développé un porter-à-connaissance type, qui peut être adapté à chaque opération d'urbanisme. Ce PAC, ainsi que les contributions et avis de l'ARS à chaque étape de l'élaboration d'un document d'urbanisme :

- x rappelle les objectifs réglementaires des documents de planification, notamment l'article L.121-1 CU : les SCoT, les PLU et les cartes communales « déterminent les conditions permettant d'assurer » notamment « la réduction des émissions des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, [...] la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature... »
- x met l'accent sur le lien étroit entre les problématiques sanitaires et la pollution de l'air (intérieur et extérieur)
- x fait référence aux PPA, SRCAE, PCAET, SRADDET en rappelant les objectifs, mesures et



actions qui s'appliquent sur le territoire concerné
 x mentionne de façon explicite la fiche action du PPA « Mieux prendre en compte la qualité de l'air dans l'aménagement du territoire »
 x pointe les liens de « compatibilité » ou de « prise en compte » entre les différents outils de planification, en particulier entre SCoT, PCAET et PLU(i).

Porteur(s) :	EPCI	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de documents de planification réalisés Pourcentage de documents prenant en compte la qualité de l'air		

Action 1.07 Appuyer la prise en compte de la qualité de l'air dans les porter-à-connaissance

Conformément à l'article R. 229-53 du Code de l'environnement, le préfet adresse dans les deux mois à compter de la transmission du lancement d'une démarche d'élaboration d'un Plan climat air énergie territorial (PCAET) par une collectivité, les informations qu'il estime utile à cette élaboration. Ce porter-à-connaissance de l'État vise à fournir l'ensemble des sources de données ainsi que les outils disponibles pour la construction et le suivi d'un PCAET. Le document élaboré en PACA inclut notamment les modalités nécessaires à la prise en compte de la qualité de l'air pour l'élaboration des PCAET.

Porteur :	État	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de porter-à-connaissance		

Action 1.08 Piloter la performance environnementale par le monitoring urbain

La Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) expérimente le Monitoring urbain.

Le Monitoring Urbain Environnemental correspond au déploiement d'un réseau expérimental de près de 3 000 capteurs et éléments de réseau sur un territoire de 160 hectares au sud de la Plaine du Var. Des données environnementales sont collectées (qualité de l'air, bruit, eau et énergie, gestion des déchets...) et traitées pour tester une vingtaine de nouveaux services à destination des habitants, des entreprises et des collectivités. L'expérimentation permet de piloter la performance environnementale d'un quartier ou d'une ville en testant le déclenchement d'actions à court, moyen et long terme pour améliorer la qualité de vie des citoyens.

L'estimation de la population exposée aux polluants de manière chronique est réalisée sur la base des modélisations. L'amélioration de la résolution de cette modélisation et l'apport d'information par les micro-capteurs et capteurs mobiles permettra d'ajuster au plus près du réel la population effectivement exposée. Cet objectif dépend du délai nécessaire à disposer de capteurs véritablement opérationnels et de l'avancée des travaux de modélisation en cours par Air PACA.

Ce projet est soutenu par le groupe Caisse des Dépôts et Consignations dans le cadre du



Programme d'Investissements d'Avenir, par l'Union Européenne et la Région Provence Alpes Côte d'Azur au travers du programme de financement FEDER.

Porteur :	MNCA en partenariat avec Air PACA	Échéance :	
Coût / Financement :	CDC, FEDER, Région		
Indicateur(s) :	Politiques publiques engagées résultant de l'exploitation des résultats		

Action 1.09 Développer les activités physiques adaptées au meilleur endroit et au meilleur moment vis-à-vis de la qualité de l'air : le projet MUSE

Le projet MUSE est labellisé PRSE 3 PACA. Il bénéficie actuellement de financement de l'ARS PACA, du Conseil régional et de l'Université de Nice (IDEX). Il repose sur la mise en place d'un système d'observation et de monitoring multimodal de la qualité de l'air (smart monitoring) à l'échelle d'un territoire.

En lien avec l'action 1.08, le projet MUSE (Monitoring Urbain Santé Environnement) consiste à « Développer les activités physiques adaptées au meilleur endroit et au meilleur moment vis-à-vis de la qualité de l'air ». Par ailleurs, MUSE vise à élaborer et valider un modèle d'aide à la décision et au pilotage pour les collectivités (principe de smart city) prenant en compte la qualité de l'air, à destination du citoyen.

L'axe de recherche principal consiste en la mise à disposition et surtout l'appropriation d'informations et d'outils par différentes populations vulnérables (personnes âgées, patients) et le grand public concernant les activités physiques et la qualité de l'air.

Ainsi sont proposés une application smartphone où sont disponibles les données de la qualité de l'air extérieur et pollen géolocalisés, des conseils adaptés au profil et qualité de l'air vis-à-vis des activités physiques proposés, la possibilité de déclarer des symptômes et de montrer ce tableau de bord (qualité air + symptômes + activités) à son professionnel de santé afin d'adapter la prise en charge, site internet, actualités via twitter. Des messages santé et/ou environnementaux sont adressés via l'application, de façon générale ou par profil de la personne – www.projet-muse.com

Porteur :	CHU Nice	Échéance :	
Coût / Financement :	ARS, Région, Université de Nice		
Indicateur(s) :	Nombre d'utilisateurs de la plateforme		



Axe 2 – Désengorger les zones denses

Le lien entre une mauvaise qualité de l'air en milieu urbain et la santé est aujourd'hui bien établi. Les études épidémiologiques permettent de démontrer des contrastes d'exposition bien réels qui se manifestent par un état de santé plus dégradé des populations résidant à proximité des sources de trafic routier. Il est ainsi indispensable de repenser la place et l'usage de la voiture en zone dense afin de limiter l'exposition des populations aux polluants atmosphériques.

Action 2.10 Étendre les réductions pérennes de vitesse en zone dense pour limiter la congestion

La baisse de vitesse permet de limiter les émissions de polluants dues au trafic routier notamment en exploitant le débit des voies à forte circulation. Des réflexions seront conduites pour identifier des sections d'axes urbains et périurbains du département afin d'étendre les mesures de réduction pérenne des vitesses, eu égard à un critère d'impact sanitaire.

À ce jour, sur le réseau concédé, la vitesse est limitée à 110 km/h maximum sur la portion d'autoroute située dans les Alpes Maritimes, dans les deux sens. La vitesse est limitée à 90 km/h pour le contournement de Nice.

Porteur :	État	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Km de voies où la vitesse est réduite		

Action 2.11 Créer des points de rabattement vers des solutions alternatives à la voiture en amont des zones denses

MNCA :

4 parkings relais ont été étudiés et seront réalisés dans le cadre du bus-tram. Ils permettent de compléter le développement du réseau de transport urbain et de proposer un maillage permettant le report de la voiture particulière et l'utilisation de mobilités alternatives (Train, TC, modes actifs).

Des parking-relais seront créés en complément de la mise en service des lignes de tramway T2 et T3 (principe déjà existant le long de la ligne T1 et qui rencontre du succès).

CAPL :

Sur la CAPL, un nouveau parking à Mandelieu la Napoule (Z.I Canardière), offre 92 places de stationnement dont 4 équipées de bornes de recharges réservées aux véhicules électriques ; 10 emplacements pour les vélos et 6 pour les motos sont également disponibles. Ce parking permet de desservir la zone commerciale, favorise le co-voiturage et facilite le report modal vers les transports en commun.

Dans le cadre de la requalification du centre de la Bocca, les parkings existants seront réaménagés.



Par ailleurs, le pôle métropolitain composé de la CASA, de la CAPG et de la CAPL va étudier courant 2018-2019, en lien avec le CD 06, le développement d'aires de covoiturage et de parcs de rabattement sur son territoire. Leur mise en œuvre est prévue en 2019-2020.

Porteurs :	MNCA, CAPL, CASA, CAPG	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de places de stationnement en périphérie des zones denses Taux d'occupation Nombre de transports en commun desservant les parkings par heure en heure de pointe		



Axe 3 – Favoriser les transports les plus propres

Les transports restent le principal secteur contributeur de polluants atmosphériques sur le territoire (79 % des émissions de Nox) et ce, malgré l'amélioration constante de la technologie. Le développement de transports propres constitue l'un des axes majeurs pour une amélioration durable de la qualité de l'air.

Action 3.12 Développer l'usage des véhicules électriques pour les particuliers

MNCA :

En 2017, les particuliers, résidents métropolitains peuvent bénéficier d'une aide de la Métropole de 2 000 € lors de l'achat d'une voiture 100 % électrique. Cette aide vient se cumuler avec la prime écologique de 6 000 € et la prime à la conversion à 4 000 €.

Par ailleurs, une étude est en cours par la Métropole pour déployer 350 bornes de recharge pour les particuliers (soit 700 points de charge) sur le territoire de NCA.

CASA :

Un déploiement de 35 bornes publiques de recharge électrique (2 points de charge/borne) est prévu en 2018 sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis. Ce programme s'inscrit dans le cadre du Plan-Climat Ouest 06 avec la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse et la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins qui prévoit au total 95 bornes de recharge publique.

CAPL :

Sur la Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, l'installation de bornes électriques de recharge pour les véhicules électriques est en cours de développement : 2 bornes sont à disposition sur le parking de la Canardière à Mandelieu-la-Napoule et 2 sur le parking des bureaux du Cycle de l'Eau. Dans le cadre du Plan Climat Ouest 06, 26 bornes de recharge vont être implantées dans les 5 communes de l'agglomération durant le 1er semestre 2018.

Porteurs :	MNCA, CAPL, CASA	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de bénéficiaires de l'aide à l'achat d'un véhicule électrique (MNCA) Nombre de bornes de recharge Nombre d'usagers		

Action 3.13 Renouveler la flotte de véhicules administratifs

MNCA :

Le nombre de véhicules d'administration pour la Métropole Nice Côte d'Azur a diminué : au 31 décembre 2016, le parc comptait 1 436 véhicules de tous types (NCA, VDN, CCAS), contre 1 461 en 2015, et 1485 en 2014. Parmi ces véhicules, il y a en particulier :

- 163 véhicules électriques (véhicules propres).
- 125 véhicules bi-carburant
- 25 véhicules hybrides

La Métropole poursuit le renouvellement de sa flotte de véhicules administratifs en achetant des



véhicules électriques. Concernant l'obligation réglementaire relative aux émissions de CO₂, la politique d'achat de la Métropole va au-delà des seuils imposés par la réglementation puisque en 2016, 36 % des véhicules achetés étaient des véhicules à faibles ou très faibles émissions. La métropole et la ville de Nice ont par ailleurs lancé un marché pour l'acquisition de véhicules de services électriques, l'objectif étant de favoriser, à usage identique, le renouvellement du parc avec des véhicules qui ne polluent pas (100 % écologique, 0 rejet de CO₂, 100 % silencieux). Concernant les bornes de recharges, la Métropole dispose de 30 bornes. Il convient de noter qu'outre ces bornes, depuis 2013, des accords ont été contractualisés avec les Autos Bleues afin d'avoir accès à leur 68 points de recharge, ce qui porte ce nombre à 96.

CASA :

La CASA met en place des bornes de recharge électrique sur les sites techniques et administratifs et poursuit l'acquisition de véhicules hybrides ou électrique ; sinon tous les véhicules techniques répondent à la norme Euro5 ou 6.

CAPL :

La CAPL a acquis des véhicules électriques et pose de bornes de recharge sur le parking du Pôle Cycle de l'Eau.

Porteurs :	MNCA, CAPL, CASA	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Composition du parc kilométrage des véhicules « basses émissions »		

Action 3.14 Accompagner les collectivités et entreprises dans le déploiement de la mobilité GNV

Le développement de la mobilité durable est stratégique pour réduire les émissions de polluants atmosphériques et améliorer la qualité de l'air ; dès aujourd'hui, le Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) est une solution opérationnelle qui répond aux besoins de mobilité propre du territoire, particulièrement adaptée aux transports de marchandises et transports collectifs, à la logistique urbaine et à la collecte d'ordures ménagères.

Dans le cadre de sa mission de service public de promotion des nouveaux usages du gaz, GRDF s'engage à accompagner les collectivités et entreprises volontaires dans le déploiement de la mobilité GNV en mettant à leur disposition son expertise de constructeur et gestionnaire de réseau afin notamment d'identifier et anticiper les besoins de collectivités et de proposer des solutions pertinentes.

Sur le territoire des Alpes Maritimes, GRDF accompagne :

- x la mise en service de la ligne BHNS de la CASA en proposant des bus « test » GNV
- x le déploiement des transports collectifs au GNV sur la Métropole Nice Côte d'Azur
- x le recours au GNV pour la collecte des déchets sur la ville de Cannes

Porteur :	GRDF	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de projets accompagnés		



Action 3.15 Décarboner les transports en commun

MNCA :

En plus de l'offre « tramway » qui se développe, la Métropole Nice Côte d'Azur dispose de 257 autobus, dont 42 fonctionnent au gaz (GNV) et 71 fonctionnent au gazole norme EEV (norme Euro 5) et 33 à la norme Euro 6.

La Métropole souhaite développer une politique d'achat de bus vertueux. Entre 2016 et 2018, 5 types de bus GNV (à gaz) ont été testés par la Régie Ligne d'Azur (RLA). Entre 2014 et 2017, 5 types de bus électriques (du mini bus au 12 mètres de long standard) ont également été testés par RLA.

Le bilan : la Métropole souhaite poursuivre l'exploitation de bus à gaz dans le cadre de son plan de déploiement de bus à « énergie propre ». Cet objectif nécessite la réalisation d'une nouvelle station à recharge lente en gaz, couplée d'une station de recharge rapide. Entre 26 % et 35 % de la totalité du parc de bus qui peut être concerné par une alimentation au gaz. Le projet de renouvellement de la flotte gaz consiste en l'acquisition de 60 bus dont le remplacement devrait s'opérer dès 2018 à hauteur de 15 bus par an sur 4 années.

En parallèle de la motorisation au gaz, la Métropole Nice Côte d'Azur envisage une alternative électrique pour une partie du parc. Compte tenu du territoire, le parc de bus électriques, à moyen terme (horizon 2022), est estimé à une vingtaine de bus standards et 5 minibus. En effet, seule 1 ligne de bus sur Nice à ce jour présente un profil compatible avec ce type de matériel au regard des avancées technologies en matière d'autonomie des véhicules, notamment. Dans la perspective d'une construction d'un dépôt à l'ouest du territoire, la flotte de véhicules au GNV pourrait être augmentée de 25 à 30 bus et environ une quinzaine de minibus électriques supplémentaires pour les lignes desservant les communes de Saint-Laurent-du-Var et de Cagnes-sur-Mer.

CASA :

La CASA anticipe également les obligations réglementaires en achetant dès 2018 2 bus électriques et doit acquérir le parc affecté à la ligne bus tram pour septembre 2019 avec des véhicules à faibles émissions de GES (18 véhicules).

CAPL :

Sur la CAPL, 6 bornes ont également été installées dans les locaux de la régie des transports Palm Bus pour les 6 bus électriques qui ont été acquis récemment.

Porteurs :	MNCA, CAPL, CASA	Échéance :	2022
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Composition du parc kilométrage des véhicules « basses émissions »		



Action 3.16 Faire évoluer les modalités de commande publique de services régionaux de transport interurbain routier pour favoriser des autocars à faibles émissions

Après avoir expérimenté en 2017 des autocars bioGNV et électriques sur plusieurs lignes routières interurbaines, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé de faire évoluer sa commande publique dès 2018 pour favoriser des cars à faibles émissions.

Porteurs :	Région	Échéance :	2018
Coût / Financement :	Région		
Indicateur(s) :	Nombre de véhicules à faibles émissions Gain d'émissions en NOx et PM		

Action 3.17 Développer la réflexion sur les alternatives aux trains diesel sur la ligne des CP Nice-Plan du Var

Le Conseil régional a lancé une étude avec la DREAL et SNCF sur la faisabilité technico-économique de déployer des trains avec une motorisation alternative aux locomotives diesel sur 2 lignes à fort trafic non électrifiées : Marseille – Aix-en-Provence (RFN) et Nice – Plan du Var (CP).

Porteurs :	Région en partenariat avec SNCF-R et l'État	Échéance :	2018
Coût / Financement :	Région		
Indicateur(s) :	Gains environnementaux de la solution privilégiée à l'issue de l'étude		

Action 3.18 Développer l'autopartage vertueux (Autos Bleues)

Un service d'autopartage Auto Bleues permet de louer en libre-service sur Nice et ses alentours une voiture 100 % électrique. Le service est composé de 60 stations et 200 véhicules répartis sur le territoire de la Métropole et 4 stations supplémentaires doivent être déployées. Une amélioration du service en cours consiste à généraliser sur l'ensemble des stations le fait de laisser son auto bleue à n'importe quelle station.

Aujourd'hui, le dispositif compte près de 10 000 adhérents à la location d'Auto Bleue et près de 700 adhérents à la recharge privée.

Porteur :	MNCA	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre d'adhérents Kilométrages parcourus		



Axe 4 – Encourager les alternatives à la voiture individuelle

Les agglomérations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur accusent un retard certain sur le développement des modes alternatifs à la voiture et en particulier des transports en commun. Cependant, l'usage de la voiture individuelle comme unique moyen de transport n'est plus une caractéristique des zones urbanisées de la région. La part modale de la voiture particulière perd du terrain au profit d'autres mobilités, notamment les transports en commun à haut niveau de service, le covoiturage et des modes actifs.

Action 4.19 Construire les lignes Ouest-Est T2 et Plaine du Var T3 du tramway

La ligne Ouest-Est reliera l'Aéroport et le Centre Administratif au Port en 26 minutes et sera mise en service fin 2018 pour une première phase, 2019 pour la seconde. La ligne Ouest-Est desservira les principaux pôles générateurs de déplacements (le port, l'aéroport, le CADAM, L'Aréna, l'hôpital Lentral, le Nikaïa, etc.) et permettra de desservir 210 000 personnes et emplois à moins de 500 mètres du tracé. Cette ligne T2 sera complétée par une ligne T3 desservant le territoire de la Plaine du Var (Opération d'intérêt National).

Ce projet de lignes de tramway supprimera l'entrée quotidienne de 20 000 voitures dans Nice. Cela représente une baisse de 5,3 % de trafic. Diminution sensible de la pollution atmosphérique : -15 à -17,5 % de polluants (prévision ligne Ouest-Est).

Porteur :	MNCA	Échéance :	2019
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de personnes transportées Nombre de déplacements en voiture évités Gains environnementaux		

Action 4.20 Développer les lignes à haut niveau de service sur la CAPL

Depuis le 1er janvier 2014, Cannes Lérins est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le périmètre des cinq villes membres, à savoir Cannes, Mougins, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Mer. L'agglomération s'est engagée vers la mise en service de transports efficaces afin de répondre aux besoins de mobilité de ses habitants. Dans cet esprit de changement et de modernisation, une nouvelle identité a vu le jour sur le réseau de transport : la marque PALM BUS. Parmi ses lignes régulières, l'agglomération a mis en service une ligne à haut niveau de services PALM EXPRESS sur deux axes différents (A et B). La ligne Palm Express actuellement en cours d'aménagement dispose sur la majeure partie de son tracé de voies réservées exclusivement à la circulation des bus.

Le développement du Bus à Haut Niveau de Service sur la ligne Palm Express constitue un axe structurant et fort de transport en commun afin de desservir les 5 communes qui composent l'agglomération et lier les zones côtières avec celles du moyen-pays. L'ambition est de porter son linéaire total à 25 km. En parallèle, le réseau Palm Bus fait l'objet d'évolution et de développement constants afin d'adapter l'offre au service du plus grand nombre. On peut ainsi citer « Palm à la demande » un service de transport à la demande dans des secteurs non desservis avec des possibilités de correspondances étendues, la mise en service d'une nouvelle liaison par le bord de mer entre Théoule et Cannes, le prolongement de la ligne 30 jusqu'à



Mouans-Sartoux permettant ainsi la correspondance avec le réseau Sillages du Pays de Grasse.

Porteurs :	CAPL	Échéance :	2020
------------	------	------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Km de TCSP Nombre de passagers transportés Gains environnementaux
-----------------	---

Action 4.21 Développer les lignes à haut niveau de service sur la CASA

Le réseau Envibus est organisé sur le principe de lignes structurantes et lignes secondaires. À moyen terme, le réseau bénéficiera d'une ligne à haut niveau de services (bus tram Antibes Sophia Antipolis) projet de réalisation de 10 km en site propre qui reliera le pôle d'échange d'Antibes à la zone d'activité de Sophia-Antipolis. Cette ligne sera mise en service partiellement en 2019 et mise en service sur tout son tronçon en 2023.

Au-delà de la réalisation du site propre, le projet prévoit :

- x l'aménagement de 17 stations accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (sans compter le Pôle d'échanges d'Antibes) et équipées d'informations voyageurs en temps réel
- x la création d'itinéraires cyclables sécurisés
- x des possibilités d'interconnexion du réseau futur de bus, en particulier à Saint-Philippe, à la salle Antibes Azur Arena, à Weisweiller, aux Terres-Blanches et au pôle d'échanges d'Antibes
- x la création de 2 parcs relais et la mutualisation de parkings publics : l'un de 60 places à proximité du giratoire de la Croix-Rouge (Rue des Terriers / RD35bis) et l'autre de 200 places à la salle Antibes Azur Arena (zone d'activité des Trois Moulins), en plus des aménagements réalisés par d'autres collectivités aux abords de l'itinéraire (parcs de stationnement du théâtre Anthéa, de la salle Antibes Azur Arena et de la zone d'activités des Clausonnes)
- x l'acquisition d'un nouveau matériel roulant de grande capacité (véhicule articulé) confortable, peu polluant, accessible et esthétique – la construction d'un centre de maintenance pour ce nouveau matériel roulant.

Une ligne 2 est d'ores et déjà à l'étude afin de prolonger la desserte de la technopole Sophia Antipolis et d'accompagner son développement économique.

Porteur :	CASA	Échéance :	2023
-----------	------	------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Km de TCSP Nombre de passagers transportés Gains environnementaux
-----------------	---

Action 4.22 Réaliser des voies réservées bus sur BAU sur l'A8 afin de mettre en place une offre de transports en commun à haut niveau de service

L'État local envisage d'appuyer le CD06 pour le lancement d'une étude de faisabilité (analyse géométrique, des enjeux de sécurité routière, etc.) dans la perspective d'un développement à terme d'une voie réservée aux cars sur l'A8 entre Nice et Antibes.



Afin d'accroître l'attractivité et la capacité de cette ligne, le CD06 a d'ores et déjà investi dans des cars à 2 niveaux.

Porteur :	CD 06 en partenariat avec l'État et Vinci Autoroute	Échéance :	2022
-----------	---	------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Km de voies réservées Nombre de passagers transportés
-----------------	--

Action 4.23 Créer un abonnement multimodal sur l'aire azurienne

Afin de favoriser l'intermodalité et de simplifier la tarification sur le territoire, la Région et les Autorités Organisatrices de la Mobilité des Alpes-Maritimes prévoient de mettre en place avant fin 2018 un abonnement unique illimité permettant de voyager sur l'ensemble des territoires concernés.

À ce jour, il est d'ores et déjà possible de cumuler sur sa carte Envibus (réseau de la CASA) l'abonnement réseau urbain et TER. De même sur la métropole, la carte ZOU permet de cumuler un abonnement TER pour un trajet déterminé et un abonnement sur les Lignes Azur.

La billettique interopérable mise en place par le réseau de transport Palm Bus a également été conçu pour faciliter les trajets sur son réseau tout en offrant la possibilité de se déplacer, avec le même ticket ou abonnement, sur les réseaux urbains et interurbains voisins ainsi que sur le réseau des trains TER ; facilitant ainsi les déplacements vers le reste du département des Alpes-Maritimes et en région Sud .

Un accord avec la SNCF existe pour un titre combiné à destination des salariés.

Porteurs :	Région, MNCA, CASA, CAPL	Échéance :	2019
------------	--------------------------	------------	------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre d'abonnés
-----------------	------------------

Action 4.24 Simplifier la vente et la distribution des titres de transport

En 2019, la Région ouvrira une e-boutique régionale permettant l'achat en ligne et sur mobile des billets régionaux à l'unité. À la fin de l'année 2019, cette offre sera complétée par la possibilité d'acheter en ligne et sur mobile des abonnements régionaux.

À terme, un nouveau système billettique global multimodal sera déployé.

Porteurs :	Région	Échéance :	2019 – 2022
------------	--------	------------	-------------

Coût / Financement :	Région
----------------------	--------

Indicateur(s) :	Nombre de titres de transport achetés sur l'e-boutique régionale Nombre d'abonnements de transport achetés sur l'e-boutique régionale
-----------------	--



Action 4.25 Refondre la centrale de mobilité régionale et y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, conduit une politique de développement et de coordination des transports collectifs sur l'ensemble du territoire régional en s'appuyant sur ses propres réseaux (trains (TER), autocars régionaux et la ligne des Chemins de fer de Provence) mais aussi à travers des actions de partenariat avec les autres AOM présentes sur son territoire qui gèrent les réseaux urbains et interurbains et ce afin de favoriser l'intermodalité, de promouvoir les déplacements en transports collectifs et à en faciliter l'accès grâce à une meilleure information.

La centrale de mobilité régionale sera adaptée pour y intégrer toutes les nouvelles solutions de mobilité : services de cars privés, vélos, offre de covoiturage.

Porteur :	Région	Échéance :	2018
Coût / Financement :	Région		
Indicateur(s) :	Nombre de solutions intégrées		

Action 4.26 Développer l'accompagnement aux nouvelles pratiques de déplacement et au report modal : projet eMani

Au-delà de l'amélioration des infrastructures et des services, il apparaît indispensable d'agir sur les comportements individuels des habitants. E3D-Environnement est une société dédiée à l'action publique, spécialisée dans l'accompagnement aux changements de comportement en matière de développement durable. Elle a été mandatée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur afin de développer un service de coaching personnalisé à grande échelle pour faire évoluer les pratiques de déplacement et inciter à prendre le TER et les LER.

Porteur :	Région en partenariat avec E3D environnement	Échéance :	2018
Coût / Financement :	Région		
Indicateur(s) :	Nombre de personnes ayant modifié leurs pratiques Gain environnemental		

Action 4.27 Développer l'offre et la desserte ferroviaire sur la zone, en amont de la LNPCA et avec la LNPCA (scénario 3 du COI) et augmentation de capacité par l'acquisition de matériel roulant

Les voies de circulation étant particulièrement saturées en heure de pointe notamment en proximité des grandes agglomérations, l'offre TER peut constituer une alternative efficace à l'usage de la voiture. La Région a prévu des investissements afin d'améliorer la desserte ferroviaire de la zone. Par ailleurs afin de faciliter les déplacements à l'intérieur de la région, la réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille, Toulon et Nice permettra de constituer un système ferroviaire performant pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle facilitera les déplacements en augmentant la qualité de l'offre de services ferroviaires.



Ainsi :

x Fin 2017, TER à 20 minutes en heures de pointe dans la plaine du Var (Zone industrielle de Carros, OIN Plaine du Var)

x Fin 2017, TER à 30 minutes en heures de pointe entre Cannes et Grasse

x Fin 2017, renforcement des compositions en heure de pointe sur Azur. Promouvoir l'accès en heures de pointe pour les usagers des TER à l'offre de Thello en 2018 Avec LNPCA, TER à moins de 10 minutes sur Azur puis desserte Sophia train à 20 minutes

La Région prévoit l'acquisition de 11 rames neuves pour augmenter la capacité d'emport sur Azur pour 2023/2024.

Porteur :	Région en partenariat avec SNCF-R	Échéance :	2018
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de trains/h en heure de pointe		

Action 4.28 Optimiser le réseau TER en augmentant la capacité du nœud ferroviaire de Nice et en développant les pôles d'échanges multimodaux Saint Augustin et Thiers

L'optimisation de la circulation des TER sur Nice est prévue dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Le déploiement de l'ERTMS et quelques aménagements sur les gares de la section Cannes-Nice devraient permettre d'améliorer la fiabilité et la capacité des TER (horizon 2026).

Les aménagements en cours sur la gare de Thiers et prévus à l'horizon 2021 sur le PEM de Nice Saint Augustin permettent d'améliorer l'intermodalité entre les TER et transports collectifs urbains.

Porteur :	Région en partenariat avec SNCF-R	Échéance :	2026
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de voyageurs transportés		

Action 4.29 Poursuivre la mise en place du contrat d'axe sur la voie des chemins de fer de Provence

Depuis 2013, le Pays A3V s'investit dans un projet de coopération autour des Chemins de fer de Provence au côté du Pays Dignois et du Pays Vallée d'Azur Mercantour pour accompagner les investissements réalisés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la ligne des Chemins de fer de Provence et saisir les opportunités de développement offertes par celle-ci.

Dans un premier temps, les actions menées se sont principalement concentrés sur le volet touristique. Le plan d'actions 2017 et 2018 (en cours de définition) devrait, quant à lui, comporter 3 volets thématiques : tourisme, mobilité et développement économique :

x Promouvoir « une destination Train des Pignes » valorisant la ligne de train et les villages traversés afin d'augmenter ses retombées.

x Améliorer la mobilité vers et à partir des gares



x Accompagner la rénovation et le réaménagement des secteurs gares et y installer de nouvelles activités

Porteurs :	Région	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	À définir		

Action 4.30 Créer des aires de covoiturage

Des aires de covoiturage et des parcs de rabattement seront étudiées courant 2018-2019 avec le pôle métropolitain (CAPG et CAPL) et en lien avec le CD 06 et mis en œuvre en 2019-2020.

Porteurs :	CAPL, CAPG, CASA en partenariat avec le CD 06	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre d'aires de covoiturages Nombre de places réservées au covoiturage Taux d'occupation		

Action 4.31 Renforcer les infrastructures et les services pour encourager à la pratique du vélo

MNCA :

Le réseau cyclable métropolitain compte aujourd'hui 155 km d'aménagements cyclables, dont près de 75 km sur la ville de Nice contre 39 km en 2009. Peu de continuité d'itinéraires mais un doublement de la fréquentation des vélos en 3 ans (2001-2013). Une part modale vélo estimée à 2 % aujourd'hui contre 1 % en 2009. Le service Vélobleu a été mis en service en juillet 2009, sur les communes de Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer : environ 175 stations et 1 750 vélos.

Depuis 2011, les particuliers résidents du territoire métropolitain bénéficient d'une aide de 25 % du prix d'achat du véhicule, plafonnée à 150 € lors de l'acquisition d'un deux roues motorisés. Ce sont plus de 3 000 dossiers qui ont été reçus.

Le programme de développement de la pratique cyclable envisagé est le suivant :

1/ Créer un réseau cyclable hiérarchisé, maillé, sécurisé par rapport à la voiture. Les premiers itinéraires à réaliser dans le centre-ville de Nice à horizon 2020 sont :

- L'axe rue Victor Hugo / rue Dubouchage
- Le bouclage du centre-ville par les boulevards Gambetta et Carabacel
- La desserte de la gare de Nice Ville

2/ Développer le stationnement vélo pour limiter les risques de vols et de dégradations (ex : Vélos Parc dans les lieux stratégiques)

3/ Mettre en place des services aux usagers (ex : locations de vélos, consignes, ateliers d'entretien et de réparation, informations, sensibilisation dans les écoles, fête du vélo, rando-vélo...)

4/ Créer des zones de promenades en dehors de la zone dense, à vocation de loisirs (ex : L'ancien chemin de fer de Provence entre Carros et St Jeannet)



CASA :

La CASA n'est pas gestionnaire de la voirie, néanmoins elle travaille en partenariat avec les gestionnaires de voiries (Département et communes) afin d'améliorer le réseau des modes actifs. Des aménagements sont mis en place sur le territoire afin de favoriser les modes actifs :

- des voiries cyclables sécurisés sur la technopole Sophia Antipolis et les communes avoisinantes
- des stationnements vélos sécurisés sur le technopole et les communes avoisinantes ;

Les aménagements nécessaires au développement des modes actifs sont systématiquement intégrés lors des phases « études de faisabilité » et « conception » des grands projets urbains portés par la CASA. Une étude de faisabilité relative à l'amélioration des conditions de circulation et d'échanges tous modes confondus sur le territoire et notamment du technopole de Sophia Antipolis sera engagée en 2018 dans le cadre d'une convention co-signée et cofinancée par la CASA et le CD06.

CAPL :

Dans le cadre du développement des infrastructures de transport et notamment celui du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur la ligne Palm Express reliant Cannes à Mandelieu, lorsque les conditions techniques le permettent, une requalification urbaine paysagère est engagée pour favoriser les liaisons en mode actifs. Ainsi, sur le dernier tronçon réalisé à Mandelieu la Napoule dans le secteur de la Canardière, 2 voies réservées à la circulation des bus en voie centrale et 2 voies de circulation pour les véhicules légers et les poids lourds ont été intégrées. Deux trottoirs d'environ 1,70 m et deux pistes cyclables d'environ 1,25 m de large ont été créées. Ces pistes cyclables viennent en complément de celles aménagées par les différentes communes du territoire des Pays de Lérins. De plus, les nouveaux espaces dédiés à la circulation des piétons faciliteront les déplacements, y compris pour les personnes à mobilité réduite grâce à la mise en accessibilité de la voirie et à la sécurisation des cheminements et passages protégés. Ces nouveaux aménagements offrent désormais, aux cyclistes et aux piétons, la possibilité de se déplacer en toute sécurité.

Porteurs :	MNCA, CAPL, CASA	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de demandes d'aide à l'achat d'un VAE (MNCA) Km de pistes cyclables sans discontinuité Fréquentation des pistes cyclables		

Action 4.32 Accompagner les entreprises dans le cadre des plans de mobilité

L'article 51 de la loi TEPCV oblige les entreprises employant au moins 100 personnes sur un même site de réaliser pour le 1er janvier 2018 un plan de mobilité. Des modalités d'accompagnement sont mises en place :

- x création d'outils méthodologiques par le CEREMA et l'ADEME
- x organisation de journées nationales de sensibilisation

Porteurs :	CCI Nice Côte d'Azur	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre d'entreprises accompagnées		



Axe 5 – Limiter l'impact du trafic poids-lourds

81 millions de tonnes de marchandises sont échangées par transporteurs routiers chaque année dans la région. La majeure partie de ce trafic se fait sur des courtes distances, internes à la région.

Action 5.33 Réglementer la circulation des poids lourds sur la promenade des Anglais

La Métropole Nice Côte d'Azur souhaite réglementer la circulation et la livraison des poids lourds sur la promenade des Anglais.

Le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur a demandé auprès de la Ministre chargée des Transports le déclassement de la Promenade des Anglais de la liste des Routes à Grande Circulation, notamment dans le cadre de la démarche engagée auprès de l'UNESCO. Le Préfet a adressé un avis favorable à tout nouvel arrêté municipal limitant la circulation des poids-lourds. La réglementation des livraisons a été récemment revue sur cet axe en lien avec les travaux de sécurisation : elles sont autorisées sur cet axe de 4h à 7h30.

Porteur : MNCA // État

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre d'entreprises accompagnées

Action 5.34 Renforcer les contrôles pollution en bord de route des poids lourds et véhicules utilitaires légers

Lors des contrôles en bord de route, les contrôleurs des transports terrestres réalisent une inspection rapide du véhicule. Il convient de renforcer ce contrôle en veillant à contrôler :

x la bonne utilisation de l'AD Blue par les transporteurs ;

x le niveau d'émissions du véhicule (poids-lourds ou véhicules utilitaires légers), si des outils de mesure sont mis à disposition des contrôleurs et/ou des forces en tenue.

Porteur : État

Échéance : 2018

Coût / Financement :

Indicateur(s) : Nombre de contrôles PL avec des outils de mesure des émissions

Action 5.35 Veiller au bon respect de la réglementation sur le contrôle des émissions des véhicules à l'occasion de la surveillance des centres de contrôle technique PL

Les techniciens de la DREAL qui assurent la surveillance des centres de contrôle technique PL auront vocation à porter une attention toute particulière à la bonne vérification par les contrôleurs des centres du respect des normes de pollution.

Porteurs : État

Échéance :

Coût / Financement :



Indicateur(s) :	Nombre de visites de surveillance des centres de contrôle technique
-----------------	---

Action 5.36 Redynamiser les chartes CO2

Élaborée courant 2007 par le ministère chargé des transports et l'ADEME, la charte d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 a été retenue comme l'une des actions du Grenelle de l'environnement. Cette démarche a été lancée en décembre 2008 et s'adressait aux entreprises de transport routier de marchandises. Elle a été étendue, le 20 septembre 2011, aux entreprises de transport routier interurbain de voyageurs (TRV). Cette démarche volontaire vise notamment à fournir aux transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs des outils tendant à améliorer leur performance environnementale, en privilégiant la réduction des émissions de CO2 liées à la consommation de carburant. À ce jour, 89 entreprises ont été sensibilisées sur la région Provence-Alpes-Côte d'Azur; 27 entreprises de la région ont adhéré à la démarche. Une dizaine d'entreprises devraient s'engager très prochainement dans la charte CO2.

Par ailleurs, la démarche a gagné en ambition depuis 2 ans en introduisant la possibilité pour une entreprise de se voir décerner le label CO2 (plus exigeant que la charte CO2). Une entreprise en PACA a déjà été labellisée.

Porteur :	AFT en partenariat avec l'ADEME	Échéance :	
-----------	---------------------------------	------------	--

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Nombre de chartes signées
-----------------	---------------------------

Action 5.37 Expérimenter la mise en place d'une redevance poids lourds

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur expérimente la mise en place d'une redevance poids lourds visant à la prise en charge des externalités du transport routier de marchandises. Les ressources collectées seront affectées aux investissements permettant d'encourager le report modal mais aussi à l'accompagnement des transporteurs pour l'acquisition de camions à faibles émissions. 2 études démarrent en 2018 pour la définition du dispositif et de l'outil régional de financement des infrastructures de transport.

Porteur :	Région	Échéance :	2019 – 2020
-----------	--------	------------	-------------

Coût / Financement :	
----------------------	--

Indicateur(s) :	Impacts sur la conversion énergétique des poids lourds Impacts sur l'optimisation des tournées
-----------------	---



Axe 6 – Atténuer l’empreinte environnementale de l’activité maritime et portuaire

L’activité maritime n’est pas identifiée comme une source prépondérante de pollution atmosphérique à l’échelle de la Métropole mais est particulièrement impactante pour les riverains des ports, les manœuvres à quai restant les plus pénalisantes. Air PACA a étudié les contributions aux émissions des différents secteurs d’activités sur le port de Nice :

x si l’on considère l’ensemble des émissions sur la totalité de la commune de Nice, l’activité maritime représente environ 5 % des émissions de PM10.

x si l’on considère l’ensemble des émissions sur le quartier du Port de Nice et de Mont Boron, l’activité maritime représente alors environ 40 % des émissions de PM10.

La réglementation étant d’origine internationale, il est difficile d’agir en actionnant le levier réglementaire. Au niveau local, des solutions pourraient être envisagées pour réduire l’empreinte environnementale de l’activité maritime : électrification des navires à quai, scrubbers mobiles, nouvelles motorisations...

Action 6.38 Étendre les zones à émissions contrôlées à la Méditerranée

La réglementation en matière de pollution maritime tend vers une diminution continue de la teneur en soufre des combustibles des navires, passant de 4,5 % lors de l’entrée en vigueur de la convention Marpol en 2005 à 0,5 % à partir de 2020. Son respect est assuré, en région Provence-Alpes-Côte d’Azur, par la Direction interrégionale de la Mer Méditerranée qui opère des contrôles réguliers de la teneur en soufre des combustibles utilisés. L’évolution réglementaire a permis de constater, en région PACA, une baisse notable des émissions d’oxydes de soufre, de particules fines et d’oxydes d’azote. Les efforts doivent néanmoins se poursuivre.

Aussi, pour aller au-delà de la réglementation, l’État français a confié à l’INERIS, en avril 2017, une étude préalable au dépôt d’un dossier devant l’Organisation Maritime Internationale visant à ce que soit créée en Méditerranée une zone à « basses émissions » dans le but de contraindre les navires à utiliser des combustibles marins ayant une teneur en soufre de 0,1 %, à l’instar de ce qui se fait dans d’autres zones du monde. Outre la réduction des émissions d’oxydes de soufre, cette zone inclurait des restrictions en termes d’émissions d’oxydes d’azote et de particules fines. Les résultats de cette étude seront présentés aux pays méditerranéens afin de les inciter à soutenir la démarche de l’État français devant les instances internationales.

Porteur : État

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) :
 Nombre de contrôles à quai
 Nombre d’infractions constatées

Action 6.39 Étudier la faisabilité de développer des nouvelles techniques visant à limiter les émissions des navires : électrification, GNL

La réglementation maritime pour la qualité de l’air est essentiellement orientée sur la limitation des émissions d’oxydes de soufre. Pour respecter les normes internationales et européennes (plus contraignantes), la principale réponse des armateurs consiste à utiliser des carburants moins soufrés lorsque la durée de l’escale est supérieure à 2h. D’autres solutions existent :



x le recours au GNL comme carburant marin est une bonne réponse à la problématique de la pollution atmosphérique, car il permet abattre très sensiblement les trois principaux polluants émis lors de la combustion. L'évolution de la flotte mondiale vers ce type de carburant est maintenant amorcée, particulièrement pour les navires de croisière.

x l'électrification des navires à quai est la meilleure réponse environnementale, car elle permet de supprimer les émissions de polluants mais peut être contrainte par des considérations techniques

Porteur :	MNCA	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Gains environnementaux liés à la solution privilégiée		

Action 6.40 Renforcer la surveillance pour mieux connaître l'exposition des riverains du port de Nice

Propriétaire du Port de Nice depuis janvier 2017, la Métropole Nice côte d'Azur souhaite tout mettre en œuvre pour limiter les pollutions sonores et atmosphériques liées aux activités portuaires que subissent les riverains. En effet, au-delà de l'infrastructure portuaire, le Port de Nice est aussi un quartier central de la ville. En partenariat avec la Métropole Nice Côte d'Azur, Air PACA vient de lancer une campagne de mesure de la qualité de l'air en ce lieu.

Depuis le 6 juillet 2017, des mesures de dioxyde d'azote, d'ozone et de particules sont effectuées au Port de Nice près de l'embarcadère. Le dioxyde de soufre est suivi depuis fin juillet. Ces mesures dureront un an. Elles viendront compléter l'état des lieux établi lors de la précédente campagne (juillet- août 2014) et permettront d'améliorer les connaissances actuelles de la qualité de l'air en ce lieu.

Porteur :	Air PACA en partenariat avec MNCA	Échéance :	2018
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de personnes exposées Part contributive de l'activité portuaire et maritime à la pollution totale		



Axe 7 – Améliorer la performance environnementale du bâti

Le secteur résidentiel est l'un des principaux secteurs émetteurs de polluants atmosphériques avec une part contributive de l'ordre de 21 % pour les PM10 à l'échelle de la Métropole Nice Côte d'Azur. Les émissions proviennent principalement de la climatisation des bâtiments et des appareils de combustion fixes. La rénovation énergétique constitue un levier d'action efficace afin de limiter la consommation d'énergie.

Action 7.41 Aider au renouvellement des appareils de chauffage non performants

Le chauffage au bois individuel peut nuire à la qualité de l'air. Or une grande variabilité de performances environnementales et énergétiques existe entre les différentes technologies : un appareil de performances équivalentes au label Flamme verte 7 étoiles émet 30 fois moins de particules fines qu'un appareil ancien ou un foyer ouvert, et a un rendement énergétique deux à sept fois plus élevés. Les 50 % du parc français constitués d'appareils non performants – soit des foyers fermés datant d'avant 2002 et des foyers ouverts – sont ainsi responsables de 80 % des émissions de particules fines.

L'ADEME a lancé l'édition 2018 de l'appel à projets Fonds Air dont la date de clôture est fixée au 16 avril 2018.

La Métropole NCA réfléchit à faire acte de candidature au fond air bois pour 2019. Il convient au préalable de faire l'état des opérations nécessaires (étude d'opportunité préalable obligatoire selon les conditions de l'ADEME + dispositif interne avec moyens financiers et humains dédiés au dispositif).

Porteur :	MNCA	Échéance :	
Coût / Financement :	ADEME		
Indicateur(s) :	Nombre d'appareils non performants renouvelés		

Action 7.42 Accompagner la rénovation énergétique des bâtiments

Inscrite dans le grand plan d'investissement du quinquennat et dans la concertation du « Plan rénovation énergétique des bâtiments », la lutte contre les passoires thermiques est au premier plan des priorités gouvernementales. Pour répondre aux besoins de travaux urgents qu'elle a identifiés, ou effectués par étape par des ménages à petit budget, l'ANAH élargit l'offre du programme Habiter Mieux avec une aide financière proposée aux propriétaires occupants aux revenus modestes, leur de bénéficier d'une aide pour l'un des trois travaux identifiés comme les plus efficaces en matière de rénovation énergétique :

- le changement d'une chaudière ou du mode de chauffage
- l'isolation de combles aménagés ou aménageables,
- l'isolation des murs

Porteur :	ANAH	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de projets de rénovation aidés		



Axe 8 – Gérer efficacement les déchets verts

Le brûlage de déchets verts est une combustion peu performante et constitutive d'une source importante de polluants et peut localement contribuer à des niveaux élevés de particules fines, voire déclencher un épisode de pollution. Malgré son interdiction, la pratique du brûlage reste assez courante en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de nombreuses dérogations subsistent. Or les déchets verts constituent une véritable ressource, tant énergétique que nutritive. L'article L541-21-1 du code de l'environnement modifié par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015, rappelle d'ailleurs le principe de valorisation des biodéchets.

Action 8.43 Renforcer les contrôles liés aux interdictions de brûlage des déchets verts

Le brûlage des déchets verts est interdit en vertu de l'article 84 du règlement sanitaire départemental. Le non-respect de cette interdiction constitue une contravention de 3e classe, passible d'une amende de 450 €. Si des moyens sont mis en place par les services départementaux des incendies et secours (SDIS) en période estivale, le respect de cette interdiction relève du pouvoir de police du maire. Les communes de la zone de surveillance de Nice s'engagent ainsi à renforcer les contrôles auprès de leurs administrés.

A ce titre, les services de police municipale des 5 communes membres de la CAPL (Cannes, Mougins, Le Cannet, Mandelieu-La Napoule et Théoule-sur-Me) effectuent des interventions afin notamment de rappeler la réglementation en vigueur.

Porteur :	Communes	Échéance :	
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Nombre de contrôles réalisés Nombre d'infractions constatées		

Action 8.44 Limiter les dérogations aux interdictions de brûlage des déchets verts

Les arrêtés emploi du feu posent le principe de l'interdiction de brûlage des déchets verts mais prévoient des cas dérogatoires, liés notamment à une obligation légale de débroussaillage ou issus de l'exploitation agricole ou forestière. Afin de limiter les émissions dues au brûlage des déchets verts, l'État s'engage à réviser les arrêtés emploi du feu afin de limiter ces dérogations.

Il est à noter toutefois que certains cas dérogatoires sont prévus par la loi et que le brûlage constitue la seule réponse efficace connue à ce jour ; cela est par exemple le cas de la réglementation relative à la protection contre les organismes nuisibles (art L251-3 et suivants du code rural et de la pêche maritime).

Porteur :	État	Échéance :	2020
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :			



Action 8.45 Engager une politique volontariste dans la gestion des déchets verts en répondant à l'appel à projets porté par l'ADEME et la Région

La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République du 7 août 2015 transfère la compétence de gestion des déchets, y compris des déchets verts, aux établissements publics de coopération intercommunale. L'ADEME régionale et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en association avec la Direction régionale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt (DRAAF PACA) et la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA), lancent, en 2018, la 4e édition de l'appel à projets « Prévention et gestion des déchets verts en région Provence-Alpes-Côte d'azur » dans le but d'apporter un soutien financier aux collectivités qui se lancent dans une stratégie territoriale d'ensemble de prévention et de valorisation des déchets verts (compostage, paillage, retour au sol...), afin de limiter les impacts liés au brûlage à l'air libre de ces déchets végétaux (émission de particules PM10 et PM2,5 et d'odeurs, de gaz à effet de serre, de substances irritantes, cancérigènes, etc.). Les collectivités de la région sont donc invitées à candidater à cette nouvelle édition de l'appel à projets.

Porteur :	EPCI	Échéance :	
Coût / Financement :	EPCI, ADEME, Région		
Indicateur(s) :	Nombre de candidatures déposées Nombre de projets lauréats		

Action 8.46 Valoriser les déchets verts en méthanisation

Actuellement il n'existe pas d'unité de méthanisation acceptant les déchets verts sur le territoire des Alpes-Maritimes. Les services de la Direction de la Collecte et de la Gestion des Déchets de la Métropole Nice Côte d'Azur étudient la mise en œuvre d'une unité de valorisation des déchets verts sur la partie ouest du territoire métropolitain.

Porteur :	MNCA	Échéance :	2019
Coût / Financement :			
Indicateur(s) :	Tonnage de déchets verts valorisé en méthanisation		

Action 8.47 Inciter les particuliers aux pratiques vertueuses (broyage, compostage, collecte à domicile)

MNCA :

La Métropole Nice Côte d'Azur met à disposition des usagers des composteurs individuels et collectifs afin de prévenir les déchets, et favorise ainsi le compostage (retour au sol). Les déchetteries de la Métropole accueillent les déchets verts (16 000 t/an), ceux-ci sont ensuite traités dans des centres de compostages localisés à proximité (ex : Carros).

CASA :

La CASA met en place différentes actions pour valoriser les déchets verts :

- 1/ Collecte des déchets verts en porte à porte sur la moitié des communes
- 2/ Action en cours avec UNIVALOM pour le déploiement de broyage à domicile
- 3/ Mise à disposition de composteurs individuels et collectifs



CAPL :

Un réseau intercommunal de 11 déchetteries est ouvert aux usagers des agglomérations Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse, ces 11 sites sont en mesure de recevoir les déchets verts en apport volontaire. Un service de collecte en porte à porte est également proposé, sous certaines conditions, à Mandelieu-La Napoule et des composteurs sont également mis à disposition. Toutefois afin d'apporter une réponse optimale au traitement des déchets verts, une étude de faisabilité pour l'optimisation de la gestion et de la valorisation de ces déchets est actuellement en cours sur le territoire de l'agglomération. Après l'état des lieux de l'existant, le rapport final présentera les solutions potentielles et les modalités de mises en œuvre.

Porteurs : MNCA, CASA, CAPL

Échéance :

Coût / Financement :

Indicateur(s) :
 Tonnage de déchets collectés en déchetterie
 Tonnage de déchets collectés à domicile
 Nombre de composteurs distribués
 Nombre d'interventions pour du broyage à domicile

Action 8.48 Accompagner le changement de pratiques agricoles

L'agriculture contribue également à la présence de polluants dans l'atmosphère. Il s'agit en particulier d'émissions d'ammoniac (NH₃, précurseur de particules fines, dont le secteur agricole représente 97 % des émissions) et de particules primaires, notamment via le brûlage à l'air libre des résidus agricoles. En collaboration avec le ministère en charge de l'agriculture, l'ADEME et le ministère de la Transition écologique et solidaire ont mis en place un appel à projets « Agr'Air – Mobiliser et agir collectivement pour réduire les émissions de polluants atmosphériques du secteur agricole » en vue d'accompagner techniquement et financièrement des projets collectifs pilotes permettant de diffuser largement, au sein des exploitations agricoles, les technologies et les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement.

L'IRAEE (Inter-Réseau Agriculture Énergie Environnement), constituant un partenariat entre neuf têtes de réseaux et experts de PACA, a été déclaré lauréat. L'un des axes du projet retenu vise à limiter les émissions de particules liées au brûlage des déchets verts en arboriculture et viticulture. Il s'agit d'accompagner vers un changement de pratiques 6 groupes d'agriculteurs (55 producteurs) pilotes puis de diffuser les résultats vers leurs propres réseaux (500 producteurs) et enfin de diffuser l'information par l'ensemble des membres de l'IRAEE (10 000 exploitations). 2 lycées de l'enseignement agricoles sont également associés.

Porteur : IRAEE en partenariat avec le GERES

Échéance : 2021

Coût / Financement : ADEME, IRAEE

Indicateur(s) : Nombre d'agriculteurs formés/sensibilisés

