

Date : 30 09 2021

N°93

Vos observations sur l'objectif global- Par quoi sera remplacé les centrales de productions d'électricité fermées ? Pour aller plus loin, il faudrait fermer l'usine du Sud, déménager l'usine de la SLN sur la côte Est et pérenniser l'usine du Nord.

- Par quoi allez vous remplacer le parc de véhicules routiers ?

Vos observations sur les actions transversales1. Quel est procédé d'extraction de l'hydrogène ? Identifié par une "couleur" précédée de la mention "Hydrogène, le procédé est plus ou moins énergivore, et non compatible avec une transition énergétique tournée vers la sobriété et l'efficacité.

2. Quel est le cycle de vie de ces systèmes de stockage ? Bilan énergétique de la production de ces systèmes avec leur réutilisation et/ou recyclage ?

3. La défiscalisation est inutile; elle va profiter seulement à certains riches.

4. Très intéressant ? Il y aura des formations scolaires, cycle d'études supérieures et en entreprise ?

5. Très intéressant ! Il y aura un plan de rénovation thermique et une charte pour les nouvelles constructions ?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées1. et 2. Viser les 100% de réduction des GES ;

3. Cela sera fait par des auditeurs externes et indépendants ?

4. Que voulez-vous dire par "Verdir" ?

5. Qui va choisir les indicateurs du reporting ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées1. La voiture électrique est la solution ? Les voitures seront plus lourdes et demanderont une plus quantité d'énergie pour avancer. Concernant les batteries, quel est le cycle de vie de ces systèmes de stockage ? Bilan énergétique de la production de ces systèmes avec leur réutilisation et/ou recyclage ?

2. Qu'est-ce qu'un véhicule propre ? Il faut développer une vie sans prendre de voiture, avec ses activités à proximité de son lieu de résidence.

3. Quel va être le bilan énergétique de la production d'énergie électrique ? Comment est produit l'électricité ? Bilan énergétique de la production de ces unités électrique avec leur réutilisation et/ou recyclage ?

4. Qu'est-ce qu'un véhicule propre ?

5. Très intéressant ! À voir les projets concrets. Qu'est-ce qu'une motorisation propre ?

6. La mesure la plus importante de toutes !

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées1. Avoir un objectif de 100%.

2. Très intéressant.

3. Inutile, cela va inciter les gens à s'équiper en matériel inutiles dans bien des cas.

4., 5. et 6. Très intéressant ! De manière analogue à une politique zéro déchet, il faudrait tendre vers une politique de consommation sobre à 0 GES.

N°92

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales1. Adopter et déployer, d'ici à fin 2021, un plan de développement une stratégie sur l'hydrogène en Nouvelle-Calédonie.

2. Adopter, d'ici à fin 2021, un plan sur le déploiement des systèmes de de renforcement du réseau électrique intégrant l'adaptation des ouvrages et les installations de stockage.
3. Adapter la fiscalité et les aides publiques pour accélérer la transition énergétique en intégrant l'éligibilité des installations de production d'énergies renouvelables.
4. Accompagner le développement de compétences liées à l'émergence de nouvelles filières.
5. Réduire les dépenses énergétiques des bâtiments en instituant le Contrat de performance énergétique (CPE).

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Objectif 2030 : taux de pénétration des EnR au minimum de 50 % dans le mix énergétique métallurgie

1. Créer un label Nickel vert et éthique en Nouvelle-Calédonie pour faire du nickel calédonien une référence mondiale en matière de verdissement (réduction au minimum de 50 % des GES du secteur d'ici à 2030).
2. Signer avant fin 2021, un « accord-cadre kWh verts » entre les métallurgistes, Enercal et le gouvernement pour porter au minimum à 50 % la part des EnR dans le mix électrique de la métallurgie.
3. Inciter à Contraindre la réalisation de bilans carbone et à la mise en œuvre de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein des industries minière et métallurgique.
4. Verdir la flotte des véhicules et engins miniers (terrestres et maritimes) par la priorisation la réalisation de projets pilotes.
5. Renforcer la communication des entreprises en matière de RSE par la déclinaison des dispositions du code de commerce en matière de reporting extra-financier. Réviser les dispositions du code du commerce en matière de reporting extra-financier pour une meilleure connaissance des impacts générés par les miniers et les métallurgistes
6. Supprimer l'exonération de TGI pour l'achat de combustible fossile pour les miniers et les métallurgistes

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Objectif 2030 : 18 000 véhicules électriques au minimum en circulation soit 50 % des nouvelles ventes

1. Déployer le maillage territorial des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et accompagner l'installation d'infrastructures de recharge au sein des entreprises.
2. Transformer le parc de véhicules jusqu'à atteindre au minimum 50 % des ventes en 2030 de véhicules propres, par l'instauration d'un cadre incitatif à l'achat et à l'utilisation des véhicules légers à faibles émissions, en rendant l'administration exemplaire.
3. Soutenir le développement de l'écomobilité au niveau communal par un accompagnement de l'Agence calédonienne de l'énergie (ACE) (exemple transport lié au ramassage scolaire).
4. Atteindre au minimum 50 % de véhicules propres dans les flottes de véhicules publics d'ici 2025.
5. Intensifier l'innovation appliquée à l'éco-mobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun terrestres/maritimes sur des motorisations propres).
6. Définir et déployer une stratégie pour la mobilité active avec les provinces et les communes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Objectif 2030 : baisse au minimum de 30 % de la consommation énergétique du secteur résidentiel et tertiaire comparativement à 2019

1. Généraliser l'application de la norme sur la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) et demander à ce que la défiscalisation nationale ne soit octroyée que pour des projets neutres énergétiquement. .
2. Accélérer le déploiement de « smart grid » (réseau électrique intelligent) en lançant, avant fin 2021, un appel à projets (solutions numériques et communicantes au sein des infrastructures et services énergétiques, stockage diffus et V2G).
3. Permettre aux ménages de réduire leur facture énergétique et s'équiper en matériel faiblement énergivore par la mise en place d'un chèque énergie (type Ecocash).

4. Réviser le modèle économique du système électrique en concertation avec les producteurs et professionnels du secteur
5. Mettre en avant l'exemplarité de l'administration publique, en annonçant un objectif de réduction au minimum de 35 % des consommations énergétiques annuelles avec, comme point de référence, 2019.
6. Mettre en œuvre une stratégie de communication pour insister sur la nécessité de la réduction de la consommation énergétique
7. Généraliser la réalisation de diagnostics énergétiques et inciter à la mise en œuvre des actions pour réduire au minimum de 30 % les dépenses énergétiques dans les entreprises, industries et les collectivités (accompagnement ACE à effet cliquet). Rendre la rénovation thermique obligatoire pour les bâtiments les plus énergétivores en les accompagnant financièrement.

N°91

Vos observations sur l'objectif global : pas d'observation particulière, le vœu est pieux !

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesLes ambitions de réduction énergétique de la métallurgie sont trop faibles plus d'audace et de poigne.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesIl manque une réelle idée de démarche de communication de fond sur l'utilisation des véhicules et la réduction du nombre de véhicule par famille , il vaut mieux une seule voiture fossile que 3 véhicules élec .

Surtaxe sur les SUV et 4X4 ainsi que sur les consommables .

Augmentation forte du prix des carburants de toutes sortes .

De l'audace ... ce sera difficile mais le temps n'est plus aux mesurètes

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesDéfiscalisation massive de la clim solaire et obligation dans les lieux de travail de clim solaire .

Bridage des clim existantes pour ne pas surgeler / dispositif d'extinction auto la nuit dans les bureaux .

N°90

Vos observations sur l'objectif globalL'objectif global 2035 doit s'inclure dans un objectif final de sortie pleine et entière des énergies fossiles ; beaucoup de pays engagés dans la transition énergétique s'engage sur cet objectif Zéro émission ; quid de l'ambition de la Nouvelle Calédonie ?

Cette trajectoire 2022-2035 gagnerait en solidité et crédibilité si elle était structurée en objectifs de réduction d'émission à plusieurs étapes temporelles : comment cette réduction des 70% va s'organiser sur ces 14 ans à venir ? Cette structuration par palier d'objectif faciliterait le suivi et l'ajustement de la politique de mise en œuvre.

Dans son contenu, le WWF souhaiterait voir rajouter une ambition :

- d'une part sur la réduction des GES émis par les incendies chaque année (moyenne de 20.000 ha/an) alors qu'il représente une contribution non négligeable à la note carbone du territoire ; Il n'y aura pas d'autre schéma de réduction de l'empreinte carbone calédonienne et donc, même si c'est

l'entrée énergie qui est utilisée, le Gouvernement ayant la compétence de gestion des risques dont celui des incendies, il pourrait adosser cette ambition de réduction d'émissions à celles des leviers énergétiques.

- d'autre part, sur le développement d'agriculture captatrice de carbone au lieu d'être émettrice aujourd'hui, et en particulier par le développement d'objectifs sur le restockage du carbone dans les sols agricoles en ralliant l'initiative internationale "4 pour 1000", lancée par la France en 2015 lors de la COP 21 (<https://www.4p1000.org/fr>).

Vos observations sur les actions transversales Mesure 3. La transition écologique, et énergétique, ne se fera pas en effet sans la rénovation de notre fiscalité, sans l'élaboration d'une fiscalité climato-responsable, qui sanctionne les activités fortement émettrices et qui soutient et favorise les activités faiblement émettrices, neutres ou même carbone-négatives (c'est à dire qui capte plus de carbone qu'elle n'en rejette). La crédibilité de cette action transversale dépend donc de ce qu'elle va véritablement traiter pour sortir d'une trajectoire "business-as-usual" et nécessite donc une présentation de ses éléments structurants dans le STENC.

Mesure 5. Les bâtiments d'habitation, les bureaux, etc doivent être de moins en moins énergivores. A l'inverse de la métropole où l'enjeu du secteur est de garder la chaleur, ici l'enjeu est de garder la fraîcheur, et donc éviter de faire des fours que l'on doit ensuite refroidir en les climatisant. Un projet de réglementation énergétique pour la construction existe depuis 12 ans, avec un 1er projet qui avait été déposé en 2009, mais cette réglementation n'a jamais vu le jour ! A la place, nous entendons parler d'un projet de Normes de performance énergétique, ce qui n'a plus du tout la même ambition et le même impact sur la réduction de la facture énergétique de nos bâtiments puisqu'il n'y a plus aucune contrainte, son adoption étant basée sur le volontariat ... L'urgence de réduire notre note carbone demande pourtant un cadre réglementaire. Nous demandons donc que le STENC porte l'ambition de la mise en place d'une réglementation énergétique des bâtiments et non pas d'une simple norme.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Nous saluons cette ambition d'engagement de ce secteur car l'industrie métallurgique porte la responsabilité de 70% des émissions de CO2 de notre territoire, et elle est donc le vrai levier attendu sans lequel il n'y aura pas de réduction drastique de notre empreinte carbone.

En lien avec l'action transversale suscitée de développer une fiscalité climato-responsable, nous demandons à ce que soit rajoutée la mesure de suppression d'exonération de TGI sur l'achat de combustible fossile pour le secteur mine & métallurgie .

mesure 1 : Pour assurer du crédit à ce label, nous demandons que le schéma intègre pour ce secteur une trajectoire de sortie totale des énergies fossiles, et donc la réalisation d'une étude dynamique de 100% ENR & stockage.

mesure 3. Au vu de l'urgence et de la responsabilité du secteur rappelé ci-dessus, l'ambition ne peut pas seulement être portée par de l'incitation qui laisse l'engagement au bon vouloir de chacun --> (Inciter) Rendre obligatoire la réalisation de bilans carbone et à la mise en œuvre de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein des industries minière et métallurgique.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le carbone à éviter n'est pas seulement celui de la consommation de carburants des véhicules mais c'est aussi le carbone émis pour produire les véhicules. ça veut dire afficher une ambition de réduction du nombre de véhicules en circulation (car la solution n'est pas de remplacer 1 véhicule thermique par 1 véhicule électrique).

mesure 4 : cette ambition doit se matérialiser à très court terme (2025) sur le parc automobile des collectivités, qui seront ainsi exemplaires de la mesure affichée et courroie d'entraînement pour le parc privé afin de soutenir l'atteinte de la mesure 2.

Mesure 5 : au vu des importantes émissions liées à l'acheminement maritime de marchandises en Nouvelle Calédonie, le STENC a-t-il une ambition et les chantiers associés pour les réduire ?

Mesure 6 : Cette mesure est la moins expressive de toutes les mesures proposées or elle est essentielle car en intégrant l'enjeu de la mixité urbaine, elle structure et définit en amont nos obligations de déplacements et permet d'optimiser ainsi la mobilité douce. Nous attendons qu'elle nous soit proposée dans un format plus explicite.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Sur cette ambition, il manque ce que les PPE en métropole inclut, à savoir non seulement un objectif sur les énergies renouvelables, mais aussi un objectif sur la chaleur et le froid renouvelable. Ainsi le schéma pourrait pleinement soutenir le déploiement du solaire thermique, et donc additionner de la sobriété énergétique dans les secteurs résidentiel et tertiaire.

N°89

Vos observations sur l'objectif global De manière liminaire, l'association Droit au vélo Nouvelle-Calédonie remercie le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie pour cette consultation. Plusieurs adhérents de l'association ayant passé du temps à la présente contribution, nous serions reconnaissants de disposer d'un retour sur la prise en compte des recommandations formulées dans le présent avis.

I. Un schéma qui va dans le bon sens en termes d'objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre mais qui nécessite de cibler la neutralité carbone

En s'affichant sans aucun complexe au 3eme rang mondial des émetteurs de CO2 par habitant (29t eq CO2/hab en selon Global carbon budget), six fois plus que la France (4.83) et de la moyenne mondiale (4.75) et dans un contexte de bouleversements climatiques qui commencent déjà à perturber les composantes vitales de notre pays (recul du trait de côtes, multiplication des feux de brousses et des surfaces détruites, altération de la ressource en eau, alimentation, ...), il est plus que temps que la Nouvelle-Calédonie, compétente en matière d'énergie, prenne des mesures immédiates et efficaces. D'autant plus que la tendance est particulièrement inquiétante, avec des émissions en GES qui y ont été multipliées par 2.8 en Nouvelle-Calédonie entre 2009 et 2019.

Par rapport à la version 2016 du STENC, l'objectif consistant à réduire de 70% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035, comparativement à 2019, constitue un progrès évident. Il s'agit d'une reformulation de l'objectif 3 du STENC 2016 qui prévoyait non pas une réduction des émissions par rapport à une année de référence, mais une réduction des émissions par rapport à une projection tendancielle, autrement dit une "diminution de l'augmentation".

Recommandation n°1: inscrire comme objectif majeur du STENC d'atteindre la neutralité carbone à un horizon conforme avec les recommandations du Groupe Intergouvernemental d'Experts sur le Climat

II. Un certain nombre de notions à préciser

Recommandation n°2: préciser ce que recouvrent les émissions considérées par le STENC

S'agit-il des émissions liées à la consommation d'énergie fossile uniquement?

Ou bien l'objectif de réduction s'applique-t-il également aux émissions liées à l'utilisation des terres, le

changement d'affectation des terres et la foresterie (UTCATF), ce qui inclurait alors par exemple les émissions (non négligeables) de N₂O et de CH₄ du secteur agricole ou encore les émissions liées aux feux de forêts qui représenteraient, selon le bilan établi par l'OEIL pour les incendies de 2019, 10% des émissions de la Nouvelle-Calédonie.

Est-il envisagé de travailler également sur l'empreinte carbone qui inclut les émissions liées à nos modes de vie mais délocalisées (voir ci-après)?

Recommandation n°3: Développer la notion de "sobriété"

Le volet "sobriété énergétique" ne peut simplement être mentionné. Il doit être précisé dans le schéma pour tous les secteurs d'activité et véritablement décliné dans les "ambitions 1 à 3 ci-dessous". Conformément aux préconisations du GIEC, il s'agit d'un levier incontournable et essentiel à la réduction des émissions.

Recommandation n°4: Définir l'état de référence (2019) des émissions par un diagnostic complet et détaillé, à partir des méthodes définies par le GIEC et utilisées par la communauté internationale. En effet, pour connaître le chemin à suivre, la première chose est de savoir où nous nous trouvons. Or les objectifs qui sont présentés pour cette révision sont difficiles à apprécier sans disposer d'une vision détaillée de la situation actuelle, c'est-à-dire sans un diagnostic complet et détaillé des émissions territoriales d'une part, et de l'empreinte carbone de la Nouvelle-Calédonie, d'autre part.

Il convient que ce diagnostic précise:

1/ les émissions de gaz à effet de serre produites en Nouvelle-Calédonie et détaillées pour chaque secteur, notamment pour celui des transports. Par exemple, il n'y a aujourd'hui, à notre connaissance, aucune information disponible en Nlle Calédonie sur les émissions de GES des voitures particulières contrairement aux bilans réalisés en métropole. Il n'y en a pas non plus sur les émissions des transports en commun terrestres. Des ordres de grandeur doivent être définis pour la Calédonie pour chaque type de déplacement, comme par exemple, les quantités d'éq CO₂ émises en moyenne par passager pour la voiture individuelle, le bus sur le grand Nouméa, le bus Rai, le betico, les lignes aériennes locales.

2/ "l'empreinte carbone" de la Nouvelle-Calédonie, constituée par les émissions directes des ménages, les émissions de la production du pays (hors exportations) et les émissions des activités économiques étrangères dont la production est destinée aux importations du pays.

L'établissement d'un tel diagnostic doit permettre:

- de situer la Nouvelle-Calédonie par rapport à la communauté internationale, aux objectifs internationaux (accord de Paris) et à la stratégie nationale ;
- d'identifier plus facilement les priorités d'action;
- d'éclairer chaque Calédonien sur les leviers qu'il peut actionner à l'échelle individuelle par les choix de la vie quotidienne pour se déplacer, se nourrir...

Recommandation n°5: Etablir un bilan carbone des solutions envisagées pour réduire les émissions de l'échelle pays à l'échelle individuelle

Par exemple, il est difficile d'apprécier l'objectif du STENC révisé de "transformation du parc de véhicules routiers" sans un bilan carbone complet et comparatif des solutions envisagées (telle que la voiture électrique). Un tel bilan carbone doit s'appuyer sur des scénarios d'évolution au cours du temps (ex: caractéristiques du parc de véhicules et consommation associée, modes de production d'électricité) et présenter également les incertitudes (influence de la masse des véhicules, rôle joué par la vitesse des véhicules dans la consommation d'énergie). Il doit permettre de montrer à quelle

hauteur et de quelle manière cette transformation permettra de contribuer à réduire de 70% les émissions de gaz à effet de serre de la Nouvelle-Calédonie. Ces bilans doivent également présenter le coût de chaque solution.

Afin d'orienter les consommateurs et définir des programmes de sensibilisation, il conviendrait également de dresser une image des émissions liées aux habitudes du Calédonien, domaine par domaine (alimentation, déplacements, domicile, usages des technologies de l'information...), à l'instar de l'étude de Carbone 4 intitulée "Faire sa part?" (<https://www.carbone4.com/publication-faire-sa-part>)

Vos observations sur les actions transversales III. Des actions transversales à compléter en matière de processus participatif, gouvernance et de sensibilisation

Recommandation n°6: Associer davantage la société civile à la révision du STENC

C'est une recommandation du GIEC pour une véritable appropriation des enjeux et des mesures à mettre en oeuvre par la société civile. La présente démarche de consultation est une première étape qui va dans le bon sens. Est-elle suffisante? En métropole, la démarche participative a été poussée jusqu'à tirer au sort des citoyens afin de les réunir en une convention citoyenne sur le climat. Même si une telle démarche nécessite des moyens conséquents et du temps, elle présente de nombreux avantages :

- information d'un nombre important de citoyens qui participent à cette démarche, sur les enjeux, sur solutions, et qui seront eux-même des relais auprès de leur entourage
- plus grande acceptabilité des propositions émanant de la convention
- Pour le cas de La Nille Calédonie: rapprochement des communautés autour d'un objectif qui nous concerne tous

Recommandation n°7: Préciser les modalités de mise en oeuvre et de gouvernance.

Bon nombre de schémas et plans calédoniens ne sont pas mis en oeuvre faute de pilotage. A ce sujet, il manque un bilan sur la mise en oeuvre du STENC 2016, comprenant une analyse des succès et échecs. Pour être plus qu'une liste de bonnes intentions, un tel schéma devrait être mis en oeuvre en mode projet, selon une feuille de route détaillée, avec un pilote, une équipe projet inter-institutionnelle, un comité de suivi auprès duquel l'équipe rend compte et qui comprend des représentants de la société civile.

Recommandation n°8: Prévoir un volet sensibilisation afin d'œuvrer au changement des mentalités.

Dans le contexte d'une société profondément attachée à la voiture, l'élaboration d'un plan d'actions dans le domaine de la sensibilisation apparaît indispensable. Il devrait s'appuyer sur un diagnostic approfondi des facteurs qui participent à cet attachement (ex: publicité) et des leviers qui permettraient d'en sortir. La sensibilisation doit être adressée aux élus, aux décideurs, puis aux citoyens, aux entreprises, aux jeunes.

Il ne serait pas inutile d'organiser pour décideurs, des voyages de "sensibilisation" dans des villes exemplaires en matière de développement du vélo, afin de comprendre certaines notions. Par exemple, dans une ville où l'espace disponible n'est pas infini, il est nécessaire d'accepter l'idée que le développement du vélo ne pourra pas se faire sans "prendre de la place à la voiture".

IV. Sur le sujet de la fiscalité et des aides publiques

En complément du volet "sensibilisation", les aides publiques et la fiscalité constituent un levier essentiel pour infléchir les comportements.

Recommandation n°9: instaurer un bonus/malus basé sur le poids des véhicules

Par application des lois de la physique, plus une voiture est lourde, plus elle consomme. Or, en

Nouvelle-Calédonie, les véhicules de poids total à charge (PTAC) de plus d'1,7 tonnes représentent environ ⅓ des ventes de véhicules neufs depuis 2012 (cf. "chiffres clés" établis annuellement par la DIMENC). Nous recommandons dans un premier temps la mise en place d'une taxe dissuasive pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à un seuil correspondant par exemple à celui proposé par la convention citoyenne sur le climat (1,4 tonne). La consommation de ces véhicules lourds, qui ne servent la plupart du temps qu'au transport d'une seule personne et à l'engorgement de la voirie, est incompatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, sans compter le danger que ces véhicules lourds représentent pour les piétons et les 2 roues.

Dans un second temps, les véhicules lourds devraient être simplement interdits à la vente, sauf cas particuliers liés par exemple à la nature de l'activité professionnelle.

Inversement, le STENC pourrait prévoir une fiscalité incitative pour les entreprises et les particuliers afin de les encourager à opter pour des modes de déplacement doux.

Recommandation n°10: réviser le barème actuel de la TGC applicable aux véhicules, vélos et VAE
Il n'est pas normal qu'à l'heure actuelle la TGC soit fixée à 11% pour les vélos et à 3% pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides.

Il ressort des études ci-dessous publiées récemment que le gain en émissions de CO2 des véhicules hybrides par rapport aux véhicules thermiques est négligeable, que ces véhicules hybrides soient rechargeables ou pas :

<https://www.transportenvironment.org/discover/plug-hybrids-new-emissions-scandal-tests-show-higher-pollution-claimed/>

https://www.carbone4.com/decryptage-vehicule-hybride-rechargeable?mc_cid=6cce3a4277&mc_eid=772d67edc1

<https://www.carbone4.com/wp-content/uploads/2020/12/Transport-Routier-Motorisations-Alternatives-Publication-Carbone-4.pdf>

Compte tenu de ces résultats, il est absurde de favoriser les ventes de véhicules hybrides par une TGC à taux réduit de 3% (Arrêté n° 2017-209/GNC du 17 janvier 2017 relatif aux taux de la taxe générale sur la consommation). Le taux applicable aux véhicules hybrides devrait être révisé en conformité avec l'empreinte carbone de ces véhicules. Il semble que dans l'immédiat, le taux applicable à ces véhicules devrait être équivalent à celui appliqué thermiques.

Les cycles, tricycles, vélo-brouettes et autres cycles légers répondant à la définition "cycles" ou "cycles à pédalage assisté" de l'article R171 du code de la route, doivent bénéficier d'une TGC à taux réduit, c'est-à-dire à 3% maximum.

Recommandation n°11: Mettre un terme aux dispositifs de défiscalisation qui facilitent l'acquisition de véhicules énergivores

Recommandation n°12: Mettre en place le forfait mobilité adopté en métropole avec la loi d'orientation sur les mobilités

Le "forfait mobilité durable" instauré en métropole, permet à l'employeur de verser une prime pouvant aller jusqu'à 500 euros par employé et par an afin d'inciter les employés à utiliser le vélo pour se rendre au travail.

Une alternative pourrait être un "bonus temps de travail" aux employés qui viennent à vélo.

Recommandation n°13: Inciter fiscalement les entreprises à promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement

Cela pourrait prendre plusieurs formes:

-en interne : mesures favorisant l'usage du vélo par les employés pour venir au travail (aménagement de stationnements vélo et de douches sur le lieu de travail, prise en charge des frais d'achat et

d'entretien des vélos, ...) ces frais occasionnés pouvant bénéficier soit d'une prise en charge par des dispositifs d'aide tels que ceux qui peuvent être sollicités auprès de l'ACE/ADEM, soit bénéficier d'une déduction ou réduction d'impôt

-en externe: sous forme de mécénat (financement d'un projet d'aménagement type "voie verte" à l'instar des sentiers nature financés par certaines fondations d'entreprises, financement d'évènement participant à la promotion du vélo, ...)

Recommandation n°14: Réfléchir à la mise en place d'un fonds de compensation carbone qui puisse être orienté vers le financement d'infrastructures cyclables

Il est désormais démontré qu'il existe une corrélation positive forte entre le linéaire de piste cyclable par habitant et la part modale du vélo. Développer les infrastructures cyclables, c'est donc une manière efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Recommandation n°15: Favoriser l'émergence d'entreprises qui utilisent le vélo comme principal mode de déplacement

Cela pourrait concerner par exemple des entreprises de livraison ou de soin à domicile, de collecte à domicile, ... avec une aide à la création d'entreprise, une exonération d'impôts sur les premières années...

V. Sur l'accompagnement du développement des compétences

Recommandation n°16: Accompagner le développement des "métiers du vélo"

Que ce soit dans le domaine mécanique (entretien, réparation); celui de l'aménagement urbain et des travaux publics, celui de la sensibilisation, tous les métiers qui participent à l'essor du vélo comme mode de déplacement devraient bénéficier d'un soutien local au niveau de la formation. En Nouvelle-Calédonie, la plupart des pistes cyclables ne répondent pas aux règles de l'art en matière d'aménagement, des carrefours notamment. Il y a nécessité de former les services techniques (voire les décideurs en charge de la voirie) à la conception de ces aménagements.

Voir recommandation n°15 ci-dessus également.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesVI. Faire participer les entreprises qui contribuent le plus aux émissions de gaz à effet de serre à des mesures de compensation carbone incluant le développement du vélo

Recommandation n°17: réglementer (plutôt qu'inciter) de manière à ce que les entreprises métallurgiques qui contribuent fortement aux émissions de GES de la Nlle Calédonie aient l'obligation de mettre en oeuvre d'un plan de réduction des émissions de GES mais également un plan de "compensation carbone" ouvert au développement des "mobilités actives"

(voir recommandation n°14)

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesVII. Une ambition 2 qui devrait être plus ambitieuse dans le secteur des transports

Telle qu'affichée avec son objectif principal ("18 000 voitures électriques en 2030"), l'ambition 2 du STENC est principalement tournée vers le développement de la voiture électrique. Mais le remplacement du parc de véhicules individuels thermiques par des véhicules individuels électriques n'est pas une solution tant pour les émissions de GES (locales et exportées), l'impact sur la biodiversité résultant de l'extraction des matériaux nécessaires, la fluidité de la circulation, le rendement (déplacer 1,5 tonnes de métal pour transporter un conducteur unique dont le poids est de 10 à 20 fois inférieur), la latence des effets ainsi que la qualité de vie et la santé. Or, il existe des solutions encore plus efficaces à mettre en oeuvre pour réduire l'impact des transports sur les émissions calédoniennes de gaz à effet de serre. Le STENC devrait mettre l'accent sur le développement de ces modes de déplacement véritablement "zéro carbone" comme le vélo, ou "bas

carbone" (vélo à assistance électrique - VAE)

Recommandation n°18: revoir les objectifs du STENC dans le domaine des transports au regard d'une analyse des bilans carbone de l'ensemble des solutions possibles

Le schéma adopté en 2016 avait fixé comme objectif de réduire les émissions de GES de 15% dans le secteur du transport d'ici 2030, taux qui correspond simplement à la baisse enregistrée en France depuis une dizaine d'années. Mais le STENC révisé qui nous est soumis pour avis ne fixe plus aucun objectif chiffré en termes de réduction des émissions dans le secteur des transports.

Quels sont les objectifs du STENC en matière de réduction des gaz à effet de serre dans le domaine du transport? Quelle est la situation actuelle (cf. recom. 2)? Quels sont les scénarii envisagés concernant l'évolution du parc automobile qui permettraient d'atteindre l'objectif de réduction des GES souhaité (voir recom. 4) ?

Quels sont les objectifs concernant le développement de la part modale du vélo, moyen de déplacement qui ne représente aujourd'hui guère plus que 1% sur Nouméa et dont la marge de progrès est énorme ?

Le STENC vise la mise sur le marché de 18 000 véhicules électriques d'ici 2030. Mais quel est l'impact de cette mesure en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre?

Le STENC ne saurait faire la promotion de la voiture électrique sans un argumentaire technique et financier justifiant ce choix et incluant un bilan carbone qui n'a à notre connaissance pas été réalisé en Nouvelle-Calédonie sur les bénéfices associés au développement de la voiture électrique.

Conformément à la mise en œuvre d'actions en faveur de la "sobriété", annoncée ci-dessus dans l'objectif général du STENC, il conviendrait de préciser comment le STENC compte s'y prendre pour obtenir la réduction du parc automobile. Que la motorisation des véhicules soit électrique ou thermique, la réduction du parc automobile est incontournable si le STENC a la prétention de réduire de 70% les émissions de gaz à effet de serre de la Nouvelle-Calédonie.

Recommandation n°19: Fixer à 5% la part modale du vélo à atteindre à l'horizon 2025 sur le grand Nouméa et à 12% d'ici 2030

Il est désormais démontré qu'il existe une corrélation positive forte entre le linéaire de piste cyclable par habitant et la part modale du vélo. Développer les infrastructures cyclables, c'est donc une manière efficace et relativement simple (contrairement à d'autres secteurs dont la transformation nécessite des investissements de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Entre 2018 et 2020, le linéaire cyclable séparatif a été multiplié par deux sur Nouméa, la part modale aujourd'hui atteinte étant vraisemblablement proche de 1% si l'on se réfère aux lois de corrélations linéaire cyclable séparatif vs part modale. Il est donc réaliste d'envisager d'atteindre 5% de part modale sur le Grand Nouméa d'ici 2025 en accompagnant les communes financièrement et techniquement.

Recommandation n°20: Faciliter l'élaboration d'un schéma cyclable sur chaque commune du Grand Nouméa

Aujourd'hui, sur le grand Nouméa, seules la commune de Nouméa et la province Sud disposent d'un schéma cyclable. L'existence de ce schéma leur permet de bénéficier des aides de l'Etat via le fonds national vélo. Dans le cadre de la mise en œuvre du STENC, la Nouvelle-Calédonie devrait pousser les communes du Grand Nouméa à élaborer de tels schémas, étapes préalable à la réalisation d'un programme d'aménagements (voir recom. 21). L'Agence Calédonienne de l'Energie pourrait financer ces schémas.

Recommandation n°21: Développer un véritable programme d'aménagements cyclables en cohérence avec les objectifs de développement de la part modale du vélo (cf. recom. 19)

Même si ce sont les communes qui sont principalement concernées, l'impulsion et la coordination devrait être donnée au niveau du STENC. Le STENC devrait fixer des objectifs précis aux collectivités publiques en charge de la voirie (DITTT, provinces, communes) en termes de linéaire cyclable séparatif.

De tels programmes d'investissements devraient être inscrits au prochain contrat de développement inter collectivités.

Recommandation n°22 (destinée à la Nouvelle-Calédonie / DITTT): réaliser dès 2022 la piste cyclable de Nouville

Les communes et les provinces ne sont pas les seules compétentes en matière de voie cyclable. La Nouvelle-Calédonie est compétente pour l'aménagement de l'avenue James Cook avec un projet de piste cyclable qui dort dans les cartons depuis 2014! Ce projet doit désormais être réalisé sans plus attendre en concertation avec la commune de Nouméa et les usagers (association Droit au vélo NC, étudiants, lycéens...)

Recommandation n°23: réduire les vitesses maximales autorisées sur la route

La consommation d'énergie étant proportionnelle au carré de la vitesse, une mesure simple consisterait à réduire les vitesses limites autorisées et à faire appliquer cette mesure avec autant de zèle que les règles actuelles de confinement.

Ainsi, il n'apparaît pas incohérent de limiter :

-à 90 km/h la vitesse sur les routes calédoniennes en dehors des agglomérations au lieu de 110 km/h actuellement sur certains axes majeurs

-à 30 km/h la vitesse en agglomération

De telles mesures permettraient par la même occasion de renforcer la sécurité routière.

Recommandation n°24: interdire les véhicules gros gabarit en ville

La DITTT devrait imposer des normes contraignantes pour les véhicules de tailles importantes en limitant l'empatement des voitures individuelles autorisés à circuler en ville

Recommandation n°25: favoriser la multimodalité

Le Néobus devait permettre de transporter son vélo. Or, cela n'a finalement jamais été le cas. Il conviendrait que l'ensemble des transports en commun permette de transporter son vélo, ce qui serait pratique pour parcourir de longues distances, autrement qu'en voiture. On ne peut que souligner l'effort réalisé par le Betico dans ce domaine et le fait que le transport des vélos soit offert!

Recommandation n°26: transposer dans le code de la route de Nouvelle-Calédonie les mesures prises en métropole pour favoriser le vélo

Un certain nombre de modifications du code de la route ont été adoptées ces dernières années en métropole afin de l'adapter aux déplacements à vélo. Il s'agit notamment:

-du "tourne-à-droite" qui assimile le feu rouge à un "cédez le passage" pour les cyclistes dans certaines conditions

-du "double-sens cyclable"

Le retour d'expérience désormais riche de plusieurs années de mise en oeuvre, devrait permettre de justifier la transposition de ces mesures au code de la route de Nouvelle-Calédonie.

Recommandation n°27: prévoir dans le code de l'urbanisme de Nouvelle-Calédonie, des dispositions participant à la fin de l'étalement urbain, d'une part, et au développement des pistes cyclables d'autre part.

Le STENC pourrait identifier les dispositions réglementaires qui participent à l'émergence d'une mobilité active. Ainsi, l'étalement urbain en périphérie du grand Nouméa ne devrait être envisagé sans la création d'un réseau performant de transport en commun, d'une part, de vélo-routes d'autre part.

Toute création de nouveaux lotissement, de ZAC et autres zones à urbaniser devrait obligatoirement prévoir de telles dispositions.

La rénovation de la voirie urbaine devrait être l'occasion de créer des aménagements pour les cycles. De telles dispositions existent dans la réglementation métropolitaine et devraient être transposées localement.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°88

Vos observations sur l'objectif globalchanger le parc automobile par le tout est électrique n'est pas un bon virage. En revanche, développer les transports communs fiables et faibles consommateurs en énergie serait plus intéressant. Même sur de longues distances. Le tramway en ville serait top.

Vos observations sur les actions transversalesAvoir un cahier des charges très précis pour les nouveaux logements/bâtiments (les nouveaux bâtiments du tribunal sont faits pour ne fonctionner qu'avec la clim car il y est fait chaud tout le temps. C'est un nouveau bâtiment !)

Une fiscalité tournée vers les entreprises ou les particuliers qui diminuent leur impact carbone et pas l'inverse.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesTrouver des moyens de prendre en charge les résidus miniers et de les réduire.

Je serai même pour diminuer l'exploitation minière qui va à l'encontre des accord de la COP qui doit laisser 60% des énergies fossiles et minerais dans le sol pour limiter le changement climatique.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesDiminuer la voiture tout court ! l'électrique ne va pas changer grand chose !!!

Ajouter des pistes cyclables, ramener des commerces de proximités au lieu de faire des zones commerciales loin des habitations. Ce n'est plus l'avenir.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesDans les bâtiments collectifs : prévoir un local à machines à laver commun pas besoin d'avoir des machines individuelles (voir les projets de le Corbusier).

Dans les quartiers : développer les fablabs, les ateliers de réparations, les ressourceries, les ateliers de recyclage.

Remettre des consignes bouteilles en verre.

Arrêter le plastique : gamelle/bouteille/sac/pailles.

N°87

Vos observations sur l'objectif global- souligne les ambitions révisées à la hausse des objectifs du STENC car dans un contexte d'urgence climatique et des objectifs mondiaux à la hausse en termes de réduction de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, il est nécessaire que chaque pays tende vers des objectifs de neutralité carbone. Ainsi, en ce sens, certains objectifs et actions transversales pourraient être plus ambitieuses encore.

- Dans une approche telle que promue par l'association Négawatt, il semblerait opportun d'inscrire le terme de « sobriété » au cœur même de l'objectif global du schéma révisé. La sobriété des usages est

une composante clé de la transition énergétique car la réduction des consommations doit permettre au moins de maintenir le niveau de production électrique au niveau actuel. Ainsi « cette réduction sera atteinte par la sobriété des usages, par l'arrêt des centrales au fioul et au charbon en NC, le déploiement des énergies renouvelables [...]. ».

- Pour appuyer ce point, l'ambition n°3 mériterait ainsi d'être affichée comme ambition n°1.

- De plus, dans l'optique d'une démarche de consultation publique transparente, et dans un souci de prise en compte de ces contributions, il serait intéressant de communiquer publiquement sur l'ensemble des contributions reçues par les différents acteurs du territoire, et dans un second temps, de communiquer sur la prise en compte de ces contributions dans le schéma révisé.

Vos observations sur les actions transversales- La production d'hydrogène n'est pas toujours vertueuse pour l'environnement, notamment quand le procédé d'électrolyse est alimenté par des hydrocarbures. Il serait judicieux de préciser qu'il s'agit d'un plan de développement sur l'hydrogène « bas carbone » car l'enjeu est bien de fournir à terme une électricité peu carbonée voire décarbonée.

- Sur la question de la fiscalité, le terme d'adaptation de la fiscalité mérite d'être détaillé. Les incitations par les pouvoirs publics calédoniens ne seront peut-être pas suffisantes pour impulser une dynamique rapide. Une fiscalité contraignante pour les principaux producteurs et distributeurs d'énergie pourrait être envisagée.

- Concernant l'action transversale sur les CPE, par sa nature, elle semble se détacher des autres actions transversales proposées. Les CPE sont un outil pour atteindre un objectif de réduction de GES. Ainsi, il serait plus juste d'inscrire la généralisation des CPE dans un objectif plus large tel quel « Adopter, d'ici XX/XXXX, un plan de réduction de GES dans le domaine du tertiaire en NC, dont le CPE sera un levier majeur ».

- Enfin, la chaleur et le froid renouvelable sont absents des ambitions du futur schéma alors qu'il existe des potentiels sur la biomasse renouvelable et le solaire thermique sur le territoire. Soutenir de telles filières permettrait aussi de réduire la consommation globale d'électricité (eau chaude sanitaire en substitution de cumulus électriques).

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées- Au regard des annonces déjà affichées par des acteurs de la mine (exemple de Prony Ressources NC), la transition énergétique du secteur de la métallurgie et de la mine semble déjà enclenchée. D'autant plus que la moitié des émissions directes totales en Nouvelle-Calédonie est due aux émissions de ce secteur, un objectif d'au moins 30% d'Enr dans le mix énergétique du secteur pourrait être revu à la hausse. Fixer le taux de pénétration à 50% d'Enr soutiendrait donc à la fois la voie de la transition énergétique amorcée par le secteur que l'ambition renouvelée à la hausse de cette nouvelle version 2021 du STENC.

- En terme de terminologie, il est désormais plus fréquemment d'usage d'utiliser l'expression de « bilan de gaz à effet de serre » que de « bilan carbone ». Sur le plan de l'action, l'incitation à la réalisation de bilans de gaz à effet de serre pourrait être rendue obligatoire avec obligation de publication des résultats (transparence) et renouvellement tous les X années pour les entreprises de XX salariés et plus. A titre de comparaison, en métropole, l'article 75 de la loi Grenelle II indique que toutes les personnes morales de droit privé de plus de 500 salariés en France métropolitaine et de 250 salariés dans les régions et départements d'outre-mer, ainsi que les personnes morales de droit public de plus de 250 salariés et les collectivités de plus de 50 000 habitants sont assujetties à l'obligation de réalisation d'un bilan d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES).

- Par ailleurs, la mesure n°5 rejoint la mesure n°3 sur l'incitation de bilan de gaz à effet de serre. Le bilan d'émissions de gaz à effet de serre est un des outils pour justifier de critères extra-financiers d'une entreprise et d'inscrire l'entreprise dans une première dynamique de RSE.

- Sur le verdissement des flottes, il aurait été propice de chiffrer et de préciser la nature des véhiculés

visés. Parle-t-on des véhicules lourds ? De la flotte de véhicules de déplacement du personnel ?

- Enfin, en matière de RSE, l'enjeu du maintien des stocks de carbone pourrait être réaffirmé. A l'heure actuelle, les acteurs miniers sont soumis à une obligation de reboisement des zones endommagées par leur activité. Pour autant, la RSE ne doit pas devenir un prétexte pour faire du greenwashing. Ainsi, ne serait-il pas engageable de donner la possibilité aux acteurs de la mine d'engager une démarche de sensibilisation des zones encore non endommagées plutôt que de poursuivre sur des actions de reboisement de forêt sans suivi ni obligation de résultat de préservation dans le temps. Le verdissement de l'industrie minière et métallurgique ne passe pas seulement par le verdissement de leur outil de production mais doit également participer à minimiser leur empreinte environnementale à travers la préservation des stocks carbonés notamment. Par exemple, une reconnaissance des actions de lutte contre les incendies des forêts non situées sur des zones minières pourrait être encouragée par les pouvoirs publics et permettrait de maintenir des stocks de carbone du territoire. Il s'agirait concrètement de permettre aux mineurs d'investir dans des actions de lutte contre les incendies plutôt que d'investir dans la restauration des zones dégradées par l'activité minière dont l'efficacité n'a pas été démontrée (cf publication de l'OEIL).

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées- Penser la mobilité d'un territoire c'est aussi penser l'espace et ainsi questionner l'aménagement du territoire. Les termes de « mobilités » et d' « aménagement » sont indissociables car ils entrent en résonance dans la manière de penser une politique de la ville. Il serait donc opportun d'inclure ce terme d'aménagement dans la formulation de l'ambition 2.

- L'ambition 2 est très axée sur la production et notamment en mettant en avant le véhicule électrique. La place des mobilités douces est que très rapidement évoquée. Ainsi, ne faudrait-il pas rééquilibrer le format en détaillant davantage le volet des mobilités douces, à savoir inscrire des mesures sur la réalisation de pistes cyclables, la mise en place de zones piétonnes en centre-ville, etc.
- A propos de la place du vélo dans l'aménagement du territoire, les administrations publiques devraient montrer l'exemple. Ainsi, des mesures comme l'obligation d'avoir des pistes cyclables sur le foncier N.C (à l'instar de la piste cyclable envisagée de Nouville - UNC) ou l'élaboration d'un schéma cyclable inter-gouvernemental prendrait tout son sens.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées- L'enjeu autour de la performance énergétique des bâtiments est très important car il permet de toucher la cible des particuliers. Le cadre incitatif ne sera peut-être pas suffisant au regard des sommes considérées. Ne faudrait-il pas inscrire des mesures qui s'inscrivent dans un cadre réglementaire ? Par exemple, l'impossibilité de pouvoir bénéficier de subventions publiques pour la construction de bâtiments neufs qui ne seraient pas conçus pour être à énergie positive. Un autre exemple s'illustre à travers ce qui se fait déjà en métropole, il pourrait être envisagé de rendre obligatoire de réaliser un diagnostic de performance énergétique DPE au moment de la vente/achat d'un bien immobilier.

- Enfin, les mesures proposées sont notamment tournées vers l'achat et le renouvellement du matériel électro-ménagers. Pourtant dans la performance énergétique des bâtiments, c'est bien la partie travaux qui est la plus coûteuse et qui demande le plus d'engagement pour un particulier. Ne serait-il pas opportun d'ajouter des mesures qui viendront soutenir la rénovation et l'isolation dans la (re)mise aux normes des bâtiments à travers des dispositifs de crédit d'impôt par exemple ?

N°86

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global est vertueux bravo.

Toutefois les derniers travaux d'experts, dont rapport du GIEC, indique que les premiers effets des actions actuelles commenceront à apparaître dans 30 ans.

Aussi, c'est très rapidement qu'il convient de passer à d'autres formes de maîtrise énergétique.

Vos observations sur les actions transversales Un certain nombre de solutions a priori vertes émettent indirectement des GES et autres pollutions en amont et en aval de leur utilisation : extraction de minerai et autres métaux rares, fabrication et consommation importante d'énergie (ex. hydrogène), transport, recyclage, déconstruction, traitement, enfouissement ...

Le rapport d'efficacité énergétique n'est pas toujours celui auquel on pense faiblement.

Comme le dit le slogan, la meilleure énergie est celle que l'on en consomme pas : un énorme effort est donc à produire sur la sobriété et l'efficacité des solutions.

D'autre part, les effets induits vont bien au delà des GES, et peuvent être sociaux : destruction d'écosystèmes sur les lieux d'extraction, quasi-esclavage des populations, exploitation des enfants ...

La comptabilisation des solutions doit se faire de manière multidimensionnelle avec mesure de tous les impacts, et pas seulement en "dépenses / recettes".

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées L'objectif de 30 % en 2030 doit être assorti d'autres étapes postérieures avec des ambitions de plus en plus importantes : 50% en 2040, etc ...

C'est intéressant de verdir la flotte de véhicules : mais quid de la recharge avec de l'électricité produite à partir d'énergie fossile ?

Développer les solutions hydrauliques.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées C'est intéressant de verdir la flotte de véhicules : mais quid de la recharge avec de l'électricité produite à partir d'énergie fossile ?

Un énorme travail est à effectuer dans les réalisations comme dans les esprits pour sortir de la sacro sainte voiture et du 4x4 "Anse Vata" :

- accroissement de l'utilisation de transports en communs par des modes interconnectés (possibilité d'embarquer des vélos dans les transports) et efficaces en termes de régularité et de desserte,
- rétablissement d'une vignette proportionnelle à l'émissivité des véhicules en GES,
- installation de portiques, à l'entrée des grandes agglomérations, de contrôle des flux de véhicules et de taxation des véhicules avec peu de personnes à bord et/ou polluants.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Ne permettre la construction que de bâtiments à bilan énergétique positif.

Méfiance des solutions interconnectées, style "linky" en métropole : l'électrosensibilité de certaines personnes est une réalité !

Privilégier l'installation de solutions de qualité à longue vie (éliminer l'obsolescence programmée) et à forts taux et nombre de cycles de recyclabilité.

Créer un système de bonus-malus, notamment en favorisant les circuits courts et les fabrications locales.

N°85

Vos observations sur l'objectif global Il me semble que sous ces belles paroles fort louables se cache l'intention, dans les faits, de mettre en place un système qui fait exactement l'opposé. Par exemple, la politique du « tout panneau photovoltaïque » n'est ni fiable ni résiliente (tout est à changer au bout de 20 ans), ni décarbonée (la pollution est délocalisée en Chine), ni abordable pour les plus démunis (400 000 cfp pour une habitation alors que 56 000 personnes se trouvent sous le seuil de pauvreté en Nouvelle-Calédonie !). Quant aux bénéficiaires, ils retourneront très vite (retour sur investissement en 2 ans) aux investisseurs ou multinationales qui auront participé au financement, aidés par les subventions publiques et autres défiscalisations !

En ce qui concerne le secteur de la métallurgie, il n'y a rien qui impose une véritable transformation.

En effet, comme ces sociétés sont gérées dans le but de maximiser les profits, elles ne mettront jamais en œuvre des politiques qui risqueraient d'augmenter leurs frais. De toutes façons, en 2036 la

DAEM de Vale et donc très probablement son exploitation seront terminées, laissant au Sud un paysage dévasté...

Vos observations sur les actions transversales¹) s'il est lié à des études pour récupérer celui qui sort naturellement dans le sud, pourquoi pas ? Si l'hydrogène est produit à partir d'électricité PV, le rendement est très mauvais. Ce ne serait probablement pas la meilleure des solutions techniques. Encore faudrait-il des études sérieuses et indépendantes pour pouvoir évaluer les rapports bénéfiques/impacts de chacune.

2) avant de penser à stocker, il faudrait un plan d'étude de production d'énergie. Le thermique à concentration, la géothermie n'ont pas été sérieusement étudiés.

3) pas d'accord : les subventions ou aides publiques doivent être encadrées. Elles sont en général dévoyées au bénéfice d'acteurs privés ou de multinationales ; les exemples sont innombrables (dans de nombreux secteurs : énergie, bâtiment, mine, etc ...)

4) oui, ouvrir des filières de formation dans ce domaine à l'université ou en lycée

5) il faudrait voir le type de contrat et à qui il bénéficierait ..

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées¹) Verdir une industrie aussi polluante que la mine est une tromperie, un oxymore... les labels ne servent la plupart du temps qu'aux spéculations sur un support virtuel créé de toutes parts pour la finance. L'exemple des taxes carbone est flagrant.

2) Des accords pourquoi pas ? s'ils ne sont pas réalisés comme souvent au détriment des consommateurs qui payent l'addition.

3) oui c'est bien de faire des bilans... si la loi n'est pas contraignante, elle ne sert pas à grand choses.

4) les batteries électriques ne sont qu'un « réservoir » d'énergie, un système de stockage, il faut voir comment est produite l'énergie pour les remplir.

5) c'est de la COM, totalement inutile

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées

La voiture électrique n'est qu'un leurre. Ce n'est pas la solution.

Il faudrait lui préférer la mise à disposition de transport en commun quasiment gratuit, et favoriser les moyens de déplacement en mode doux type vélo, tram, etc ...

6) ok très bien

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées¹) C'est principalement l'industrie le problème, pas les gens.

ok pour travailler sur le secteur résidentiel à conditions de ne pas favoriser encore les inégalités. il faudrait d'urgence les diminuer au contraire car à force de tirer sur la ficelle le pays va craquer...

N°84

Vos observations sur l'objectif global¹) Suggestion : définition d'objectifs intermédiaires, en 2025 et/ou 2030, permettant de suivre la mise en œuvre du plan et de vérifier la cohérence avec les objectifs donnés aux trois ambitions (qui eux sont définis pour l'horizon 2030 et ne semblent pas toujours cohérents avec l'objectif général).

Vos observations sur les actions transversales Le point 3. étant essentiel à la réussite de ce plan, nous suggérons de compléter par « dans tous les domaines identifiés comme émetteurs de GES, notamment l'industrie, les déplacements, le bâtiment. »

Le point 5 peut être déplacé au sein de l'ambition 3 car il s'y rapporte spécifiquement.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Les taux annoncés dans l'objectif 2030 ainsi que dans la mesure n°1 (-30%) ne semblent pas suffisant pour atteindre l'objectif général affiché dans le préambule (-70% en 2035). Les revoir à la hausse.

Mesure n°4 : cette mesure doit être plus ambitieuse afin d'atteindre les objectifs annoncés. Parler de « la réalisation de projets pilotes dès 2023 puis le renouvellement de 50% des flottes en 2030. »

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Dans cette ambition, l'objectif proposé est uniquement axé transport routier et centré sur une technologie en particulier (celle des véhicules électriques). Il ne parle pas de l'usage et du type de véhicule. Dans un raisonnement en « cycle de vie », si 18 000 véhicules sont de type SUV par exemple en remplacement de petites citadines et que l'usage des voitures est toujours aussi important l'ambition ne sera pas atteinte. L'un des critères majeurs dans la transition énergétique porte aujourd'hui sur la masse des véhicules, la masse transportée.

Il est important de définir un objectif plus global, qui traite de l'usage (comme proposé sur l'ambition n°3). Proposition = « Baisse de 30% de la consommation de GES du secteur du transport pour les particuliers et les professionnels. » + proposition de reformulation de l'ambition 2 : au lieu de « développer la mobilité décarbonée », il s'agit plutôt de « décarboner la mobilité »

Sur les actions : nous pensons que les objectifs globaux ne seront atteints qu'en s'appuyant sur le modèle « avoid – shift – improve » (ASI), mondialement utilisé dans les plans climats et plans de mobilité durable. Ce modèle distingue les actions selon qu'elles visent à agir sur la demande de transport (avoid), sur le report modal (shift), ou sur l'efficacité environnementale des véhicules (improve).

Les actions relatives au véhicule électrique concernent uniquement le 3ème volet (improve). Nous proposons donc des actions sur les deux premiers volets. Il est important également de souligner que 20% des ménages Calédoniens n'ont pas accès à la voiture aujourd'hui et sont captifs des transports en commun et des modes doux. La mobilité collective et la mobilité active sont facteurs de développement économique et social, de cohésion, d'amélioration de la santé, de réduction des inégalités.

Enfin, la mobilité n'est qu'une conséquence de l'urbanisme. Le développement harmonieux des villes et des secteurs ruraux (villages, tribus) avec une recherche de maintien du lien social et de pratiques « de courtes distances » est la clef du développement d'une mobilité durable et active. L'étalement urbain est le principal ennemi du report modal aujourd'hui et sa poursuite va à l'encontre de tous les investissements publics. Il est nécessaire de construire un urbanisme cohérent, partagé et accepté, qui tienne compte des aspirations des habitants, de la préservation des ressources et du lien social. La continuité de l'espace bâti, la recherche d'une densité acceptable et maîtrisée sont nécessaires à l'avenir durable du territoire. Cette réflexion est également nécessaire en milieu rural, en tribu, où l'étalement peut avoir des conséquences en termes d'isolement des personnes et d'augmentation des dépenses publiques.

Nous proposons donc de compléter le plan avec 5 nouvelles actions :

1. Lutter contre l'étalement : construire sous 3 ans une vision et des outils d'urbanisme partagés allant vers la réduction des distances de déplacement en milieu urbain et interurbain.
2. Définir et déployer une stratégie pour la mobilité durable et active avec les provinces et communes en les dotant de moyens pour le développement des transports en commun et des modes actifs, notamment cycles, dans un objectif de doublement des parts modales en 2035.
3. Faire émerger rapidement des solutions de nouvelles mobilités – par un accompagnement de l'Agence Calédonienne de l'Energie et une mutualisation des initiatives à l'échelle du territoire:

covoiturage, autopartage, télétravail, etc ..

4. Disposer dès 2022 d'un suivi dans le cadre d'un Observatoire des Déplacements avec indicateurs d'impacts des différentes actions et d'une structure/organisation de pilotage de la mobilité à l'échelle du territoire de la Nouvelle-Calédonie permettant de garantir la cohérence des actions des différents acteurs concernés.

5. Mettre en place un plan de décarbonation et/ou systèmes de compensation des émissions des compagnies aériennes d'ici 2025.

Deux éléments essentiels sont introduits ici : les moyens financiers (action 2) et la structure de pilotage (action 4). Ces deux éléments ont été identifiés comme nécessaires dès 2010 dans le cadre des réflexions du Schéma Global des Transports et de la Mobilité mais n'ont pas encore fait l'objet de concrétisations. L'absence de structure de pilotage de la mobilité en Nouvelle-Calédonie fait défaut et peut remettre en cause toute l'efficacité de l'action publique en matière de transition énergétique si elle n'est pas résolue.

Est-ce que ce rôle peut revenir à la même structure de pilotage que celle qui pilote la Transition Énergétique ? Doit-elle être confiée à une Direction de la Nouvelle-Calédonie ? Plusieurs solutions sont possibles mais le statut qui serait préjudiciable à la bonne mise en œuvre de l'ambition 3 et au fonctionnement global de la mobilité pour tous les Calédoniens. Le STENC doit pouvoir faire progresser ce point afin d'assurer une base solide permettant d'appuyer les actions de l'ambition 3. Sur le plan financier (ressources), les collectivités locales (communes notamment) ne disposent pas de moyens d'agir dans le domaine de la mobilité et certains secteurs de la mobilité souffrent de manques de financements. Les difficultés financières actuelles du SMTU montrent la nécessité de travailler des solutions pérennes sans lesquelles aucune innovation, aucune politique publique de l'écomobilité, ne sera possible. Le réseau de transport urbain du Grand Nouméa compte sur 60% de recettes usagers alors que des réseaux de transport d'agglomération de taille similaire de Métropole et d'Outre-mer sont couverts à 70% par des recettes fiscales (le Versement Mobilité générant entre 3 et 7 MF par ans sur ces réseaux), ce qui leur permet de proposer des tarifs très attractifs, incitatifs pour le report modal et inclusifs. Par ailleurs, actuellement, de grandes zones du territoire ne sont couvertes par aucune offre de transport, générant des difficultés d'accès à l'emploi, à la scolarité.

Concernant les 6 actions déjà proposées dans la révision du STENC, nous proposons des adaptations sur les actions 1 et 5 :

1. Déployer le maillage territorial des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et accompagner l'installation d'infrastructures de recharge au sein des entreprises.

5. Intensifier l'innovation appliquée à l'éco-mobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun et transport de marchandises terrestres/maritimes sur des motorisations propres) dès 2022/2023 puis renouvellement de 50% de la flotte d'ici 2030.

+ SUPPRIMER ACTIONS 3 et 6 (remplacées par les nouvelles propositions)

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Ajouter deux nouvelles actions pour une prise en compte plus complète de la problématique :

7. Intégrer des règles en faveur de l'énergie et l'adaptation au changement climatique dans les règles d'urbanisme à l'échelle de chaque province et accompagner financièrement les initiatives innovantes dans le domaine ainsi que le développement d'expertises et de partages de connaissances avec les autres territoires/villes du Pacifique.

8. Accompagner le développement de filières de l'économie circulaire et l'usage de ressources locales ou de solutions en faveur de la résilience du territoire Calédonien en association avec les territoires insulaires du Pacifique. .

En effet, la transition énergétique du territoire est fortement liée à la résilience et l'autonomie de celui-ci dans sa consommation. La baisse de l'impact des importations passe par l'augmentation de l'usage des ressources locales.

N°83

Vos observations sur l'objectif global En s'affichant sans aucun complexe au 3eme rang mondial des émetteurs de CO2 par habitant (29t eq CO2/hab en selon Global carbon budget), six fois plus que la France (4.83) et de la moyenne mondiale (4.75) et dans un contexte de bouleversements climatiques qui commencent déjà à perturber les composantes vitales de notre pays (trait de côtes, sécurité-aménagements/cataclysmes, ressource en eau, alimentation, ...), il est plus que temps que la Nouvelle-Calédonie, compétente en matière d'énergie, prenne des mesures immédiates et efficaces. D'autant plus que la tendance est particulièrement inquiétante, avec des émissions en GES qui y ont été multipliées par 2.8 en Nouvelle-Calédonie entre 2009 et 2019. Par mesures efficaces, on n'entend pas seulement les mesures d'adaptation technologique présentées dans le schéma ("développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique") mais également des "mesures d'évitement" incitant à la sobriété énergétique conformément aux préconisations du GIEC. La situation "d'urgence climatique" reconnue par le Congrès de Nouvelle-Calédonie en décembre 2019 implique que de telles mesures de sobriété soient favorisées. A titre d'exemple, prendre son vélo plutôt que sa voiture pour parcourir 3km (1 déplacement sur 2 fait moins de 3km dans le grand Nouméa, source SMTU) constitue une mesure d'évitement.

L'objectif général devrait inclure un véritable changement de paradigme dans les différents secteurs concernés, et notamment dans le secteur des déplacements où il s'agit désormais de s'attaquer à la culture du déplacement motorisé profondément ancrée dans les mentalités calédoniennes alors qu'il est polluant, nocif pour la santé et la sécurité des citoyens.

Vos observations sur les actions transversales Il manque à ce schéma un volet pilotage. Comment sa mise en œuvre sera-t-elle assurée, suivie? Quelles sont les instances citoyennes auxquelles les autorités rendront compte? Aucun projet sérieux ne fonctionne sans un pilotage efficace. Ce point est crucial si l'on ne souhaite pas que le schéma devienne comme le plan Do Kamo, le plan de sécurité routière, la politique de l'eau partagée ou encore le schéma des modes actifs de la ville de Nouméa, c'est-à-dire des outils bien conçus mais peu efficaces faute de pilote.

De manière générale, il semble important de rappeler que la transition énergétique ne doit pas se faire en occultant les enjeux liés au vivant. Si le développement de l'hydrogène pourrait (à ce stade c'est encore une réflexion très exploratoire) permettre des gains en matière d'émission de GES notamment dans le secteur industriel, il n'en demeure pas moins que si l'on veut s'affranchir du processus de vaporeformage des hydrocarbures, actuellement majoritaire pour la production de dihydrogène, il faudra trouver d'autres sources d'énergie. L'éolien comme le photovoltaïque ont l'énorme défaut de modifier l'utilisation des terres sur d'immenses surfaces. Or ici comme ailleurs, ces terres sont souvent le siège d'une biodiversité abondante ou essentielle

<https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rspb.2018.1926>. Comme cela a été rappelé par le représentant du cluster Synergie lors du ciné-débat Empreinte dédié il y a quelques semaines à l'écomobilité, les ENR doivent arriver à la fin d'une séquence qui vise à économiser l'énergie puis à améliorer les rendements énergétiques. Sur le Caillou il y aurait notamment des gains énormes à travers la mise en œuvre des principes de cogénération sur les lieux de production électrique par exemple.

Les aides publiques et la fiscalité constituent un levier essentiel pour infléchir les comportements. Dans un premier temps, une taxe sur le "surpoids" des véhicules (de nombreux pick up font plus de 3 tonnes en Nlle Calédonie) permettrait de dissuader les personnes de s'équiper de véhicules lourds

dont la consommation est incompatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Dans un second temps, les véhicules lourds devraient être simplement interdits à la vente, sauf cas particuliers liés par exemple à la nature de l'activité professionnelle. Il est par ailleurs nécessaire de mettre un terme à tous les dispositifs de défiscalisation des véhicules au delà d'un certain poids. Par ailleurs, les comportements vertueux devraient être encouragés par une série d'incitations. Par exemple, le "forfait mobilité durable" instauré en métropole, permet à l'employeur de verser une prime pouvant aller jusqu'à 500 euros par employé et par an afin d'inciter les employés à utiliser le vélo pour se rendre au travail. Pourquoi pas en Calédonie?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées
Économiser la consommation d'eau
Faire de la récupération de chaleur sur les rejets
Délocaliser les industries ayant un impact direct sur les populations proches
Valorisation des déchets industriels tels que scories, cendres...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées
L'objectif du STENC de développer la mobilité décarbonée pour les particuliers et les professionnels mise avant tout sur le développement de la voiture électrique.

Or, avant de fixer un tel objectif et prendre les engagements correspondants, qui auront des conséquences importantes en termes de messages vis à vis de la population, du lobbying des vendeurs de voitures et accessoirement des industriels du nickel pour la fabrication des batteries, aussi en termes d'orientations des consommations, d'aménagements urbains/périurbains, et de transports en modes doux, il faudrait d'abord démontrer les véritables réductions qu'ils permettent d'atteindre, en prenant en compte l'intégralité des émissions et du coût environnemental du cycle de vie de ces véhicules électriques : conception, extraction et transformation des matières premières, fabrication, commercialisation, production de l'énergie électrique, entretien, recyclage des composants-notamment des batteries, gestion des déchets...

Et ce même si la Nouvelle-Calédonie vise une couverture de 100 % de sa consommation d'électricité domestique - hors secteur du nickel - à partir de 2024 par des moyens de productions d'énergie "verte", principalement d'origine solaire (82 % en 2020).

L'incitation à utiliser le vélo ou d'autres modes doux tout aussi frugaux, pour les trajets de moins de 3km qui composent 50% des déplacements, en est un des meilleurs moyens, notamment du fait de son rapport optimal et inégalé entre le gabarit du véhicule et celle de la personne transportée ou sa consommation énergétique tout au long de son cycle de vie (au moins 10 fois moins pour un VAE, le poids de la voiture impacterait sur 75 % de sa consommation), sans compter ses bienfaits pour la santé, pour le bien-être collectif, et le porte-monnaie des usagers.

Le baromètre des villes cyclables de 2019 donne à Nouméa l'avant dernière note.

Il y a par conséquent de la marge en matière d'amélioration de la pratique du vélo, avant de s'engouffrer durablement dans une solution non efficace, qui peut même se révéler très impactante pour l'environnement faute de l'avoir déterminée préalablement de manière objective, sans pression du lobby automobile qui semble très déterminé à vendre la voiture électrique comme La solution prétendant sauver l'humanité, sans devoir changer réellement les habitudes des consommateurs et permettant par conséquent de s'octroyer de nouveaux marchés fort juteux.

L'objectif d'électro mobilité devrait ainsi se définir, en priorité, en termes d'acquisition et d'utilisation de VAE ou d'autres véhicules ultra légers, de transports en communs véritablement décarbonés et de dissuasion fiscale ou réglementaire pour les véhicules énergivores et polluants (SUV et autres 4x4).

Dans le cas contraire, le gouvernement de la NC pourrait être poursuivi pour carence fautive ou action

défaillante pour la réduction des GES car, de toute évidence, la véritable transition énergétique passe, en premier lieu, par des efforts conséquents en matière de sobriété énergétique.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Obliger par la loi (réglementer) toute nouvelle construction à être au norme PEB

Obliger les bailleurs sociaux à mettre aux normes les bâtiments collectifs

Obliger les vendeurs de publier leur bilan énergétique lors de la vente de leur bien en instaurant un droit à cession progressive selon le bilan énergétique du bien vendu

N°82

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales Les feux de brousse et de forêts ne sont pas abordés.

Quel bilan pollution/atteinte à l'environnement est il fait?

La mise en place de plus de dispositifs de surveillance, départs de feu, pyromanes, de condamnations etc. est elle prévue. Une condamnation à reverdir est elle prévue, plutôt qu'une condamnation financière et/ou un temps passé en prison.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées L'incitation , les moyens mis en place, pour développer l'utilisation des transports en commun (terrestres et maritimes) et du vélo, sont insuffisants.

Quel bilan carbone est il fait, en NC, pour un véhicule électrique, de sa fabrication, son importation, son recyclage. Les promouvoir sans en avoir fait ce bilan n'est, peut être, pas juste.

Quelles infrastructures sécurisées sont prévues pour développer la bicyclette comme moyen de transport. La NC est en retard sur ces infrastructures par rapport à ce qui se passe en métropole, qui elle même est en retard par rapport à de nombreux pays européens.

La partie cyclable discontinuée de la ligne Neobus n'engage pas à sa fréquentation, sera t il remédié à cette discontinuité?

Un forfait mensuel de déplacement domicile/travail de mobilité durable, incitatif aux déplacements à bicyclette, sera t il mis en place.

Une incitation à ne plus se déplacer individuellement, notamment en ville, avec de gros véhicules (ex: 4x4), devrait être mise en place. La publicité, les salons, les aides financières pour ce type de véhicules devraient être interdits, leur taxation devrait être augmentée au bénéfice du budget environnement.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Faire des campagnes d'informations (télé etc.) pour encourager les gens à éteindre lumières et climatiseurs quand ils ne sont plus nécessaires. De même des campagnes pour éteindre le moteur de sa voiture, son camion , son bus quand il est à l'arrêt. Ces gestes "basiques" amèneraient à une prise de conscience des efforts quotidiens à mettre en place pour baisser les consommations d'énergie et feront réfléchir à d'autres gestes, actions à mettre en place dans son quotidien.

Tout le monde parle pollution, mais encore insuffisamment de personnes mettent en place des actions élémentaires pour réduire ces consommations. Ces actions, gestes demandent parfois un effort qui doit, maintenant, faire partie du quotidien. Les "efforts" à mettre en place quand la pollution, le dérèglement climatique seront difficile à supporter seront d'une tout autre nature.

Une anecdote: j'ai vu , récemment, une personne faire ses courses dans un magasin bio du centre ville en laissant, à l'extérieur, le moteur de sa voiture allumé... je lui en ai , amicalement, fait la remarque- qui a été bien prise, elle n'en avait tout simplement pas conscience .

N°81

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesobjectif uniquement axé sur le transport routier donc très restrictif sachant que plus de 20% de la population est captive des transports en commun et/ou des modes doux, et n'ont pas la possibilité d'acquérir un véhicule thermique et encore moins un véhicule électrique.

- 1) il serait pertinent de proposer des actions afin de repenser les infrastructures routières en réévaluant le schéma "tout voiture" en un schéma d'aménagement plus cohérent comprenant tous les modes de transports et incluant l'ensemble de la population calédonienne.
- 2) fixer un objectif de report modal vers les modes alternatifs
- 3) accompagner l'émergence de nouvelles mobilités (via le numérique, télétravail, covoiturage,...)
- 4) proposer la création d'un observatoire de la mobilité / des déplacements permettant de recenser et de mutualiser les actions des différents acteurs et organismes

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°80

Vos observations sur l'objectif globalLa situation "d'urgence climatique" a été reconnue par le Congrès de Nouvelle-Calédonie en décembre 2019. La réaction implique un véritable changement de paradigme au sein des secteurs les plus émetteurs de GES parmi lesquelles le transport. Chacun de ces secteurs doit, dans cet ordre, réduire ses émissions, améliorer ses rendements et finalement opter pour des sources d'énergie moins polluantes.

Vos observations sur les actions transversalesLe futur schéma pour la transition énergétique de la transition énergétique devra bénéficier d'un pilotage efficace, efficient et redevable des actions mises en œuvre et de leur efficacité faute de quoi le meilleur schéma restera inutile.

Aussi, il semble important de rappeler que la transition énergétique ne doit pas se faire en occultant les enjeux liés au vivant. La plupart des énergies dites renouvelables ont l'énorme défaut de modifier durablement l'utilisation des terres sur d'immenses surfaces sur les lieux de production (e.g. fermes photovoltaïques) comme sur les lieux d'extraction des matières premières nécessaires à leur fabrication (voir par exemple Sonter et al. 2018 Mining and biodiversity : key issues and research needs in conservation science). Or ici plus qu'ailleurs, ces terres sont souvent le siège d'une biodiversité abondante ou essentielle. La Nouvelle-Calédonie devrait mener une réflexion conjointe entre transition énergétique et lutte contre l'érosion de la biodiversité. A ce titre il serait inspirant que la Nouvelle-Calédonie parle de Schéma de transition écologique plutôt que de transition énergétique. Finalement il ne pourra y avoir de transition écologique dans ce Pays sans mener une réflexion de fond sur sa fiscalité. Il ne s'agit pas forcément de prélever davantage d'impôt, quoique les collectivités pourraient alors offrir plus de services à leurs administrés, mais de faire porter une charge fiscale plus importante aux secteurs et les pratiques ayant un impact fort sur le changement climatiques ou l'érosion de la biodiversité.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesLa métallurgie représente près de 50% des émissions directes de GES en Nouvelle-Calédonie. L'immense majorité de cette énergie est produite à partir d'énergie fossile dont du fioul lourd et du charbon. L'usine de Doniambo doit être renouvelée. Il conviendra bien-sûr de changer son combustible mais il serait absolument incompréhensible de ne pas

profiter de cette transformation sans concevoir un système de récupération de chaleur et de cogénération.

De manière plus anecdotique les entreprises minière et métallurgique du territoire qui sont aussi les principaux employeurs privés pourraient développer une véritable politique d'utilisation des transports alternatifs tels que le vélo, le co-voiturage... (e.g. campagnes de sensibilisation, douches, garages à vélo, forfaits mobilité durable...).

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Cette ambition se focalise presque uniquement sur la transformation du parc d'automobiles thermiques en un parc d'automobiles électriques. C'est une solution insatisfaisante tant pour les émissions de GES (localement – électricité produite à partir d'énergies fossiles et exportées), l'impact sur la biodiversité, la fluidité de la circulation, le rendement (déplacer 1,5 tonnes de métal pour transporter un conducteur unique 50-100 kg), la latence des effets ainsi que la qualité de vie et la santé des calédoniens. Des véhicules électriques partagés (taxis, auto-partagés) et collectifs (autobus) constitueraient par contre des alternatives intéressantes. Une solution plus efficace et rapide pour lutter contre les émissions de GES liées à la mobilité des personnes consisterait à développer massivement les transports en commun ainsi que la pratique du vélo. Cette dernière solution aurait en outre des bénéfices assez rapides sur la santé globale de la population avec des gains importants en matière de finances domestiques et publiques. Les VAE rendent accessible au plus grand nombre la pratique du vélo y compris dans l'agglomération nouméenne assez vallonnée.

Le STENC doit inclure une réflexion sur l'urbanisme et les espaces dédiés aux différents modes de transport. Les villes peuvent attendre de ces évolutions des gains très significatifs tant en matière de réduction des dépenses (entretien des routes) que de valorisation foncière.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Dans ce domaine et sans bouleverser l'existant il semble tout à fait envisageable de réglementer le futur que ce soit dans le bâtiment neuf, via la commande publique ou encore la fiscalité. L'objectif prioritaire doit être l'économie d'énergie puis la recherche d'un meilleur rendement énergétique.

N°79

Vos observations sur l'objectif global cf mes observations essentiellement sur l'aspect mobilité

Vos observations sur les actions transversales pas d'observations

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées pas d'observations

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le secteur des transports est après celui de la métallurgie celui qui est le plus fortement émetteur en Nouvelle Calédonie.

Il est primordial d'axer l'effort de réduction de ce secteur sur la mobilité terrestre individuelle, c'est à dire les véhicules des particuliers.

Le secteur aérien et nautique sera plus difficile et plus long à faire évoluer que celui de l'automobile. L'objectif étant de réduire significativement les émissions actuelles à l'horizon 2030, plusieurs pistes sont envisageables et doivent être considérées collectivement et non pas séparément.

Pour l'électrification progressive du parc automobile :

* avantage = réduction des émissions de CO² de 80-90% à kilométrage égal par rapport à une voiture thermique.

* de nombreux inconvénients toutefois :

- 1) la compensation carbone du véhicule ne se fera qu'au bout de 40.000 à 50.000 kms
- 2) Prix d'acquisition beaucoup plus élevé qu'un véhicule thermique, donc un accès "élitiste" à cette catégorie de véhicules.
- 3) Aucune réduction de la pollution aux particules fines issue de l'usure des pneus et des freins, qui

aujourd'hui représente environ les deux tiers des émissions de particules fines du secteur automobile.
4) Aucun gain en terme d'occupation de l'espace, puisqu'on reste sur un schéma de (grosses) voitures individuelles, et donc aucune amélioration en terme de congestion du trafic routier urbain et péri-urbain et en occupation d'espaces de stationnement.

En outre, vos objectifs manquent totalement d'ambition et d'envergure pour les volets de la mobilité douce et celle des transports en commun terrestres.

Pour les transports en commun : le beau projet de modernisation avec Néobus et Tanéo est malheureusement un semi-échec, car il n'y a pas eu de hausse de fréquentation sur ces transports depuis leur modernisation. Selon moi, la raison est à la fois financière et d'ordre pratique : les tarifs proposés sont à la fois trop élevés pour toute une partie de la population aux revenus modestes "captive" de ce mode de transport car n'ayant pas les moyens d'avoir une voiture, mais en même temps pas suffisamment attractifs

pour favoriser un transfert modal des usagers de la voiture vers le bus.

Aujourd'hui, par exemple, une famille de 4 ou 5 personnes qui n'a pas les moyens de se payer une voiture se retrouve avec des frais mensuels de bus qui peuvent équivaloir à un montant de traite de crédit d'une petite voiture qu'ils ne peuvent pourtant pas s'offrir !

Il est donc pour moi vital pour nos transports en commun d'être en mesure d'adopter des réductions tarifaires drastiques (au moins 50%) par rapport aux prix actuellement pratiqués ; De nombreuses villes françaises vont même aujourd'hui bien plus loin en ayant adopté avec succès la gratuité totale. Bien entendu, une réduction tarifaire doit être financée : pour cela, il peut très bien être envisagé une petite contribution fiscale sur le litre de carburant à la pompe (imaginons arbitrairement 1 cfp/litre, je ne connais pas les volumes consommés quotidiennement en Calédonie).

Un autre levier très important et qui existait avant est celui de la vignette fiscale automobile, qui a été supprimée en 2008 dans un contexte de lutte contre la vie chère et de simplification administrative. Cette disparition de vignette est regrettable à plusieurs titres : d'une part elle a enlevé de grosses recettes au territoire, mais par effet rebond sa suppression a permis un accès plus (trop ?) aisé des calédoniens à des véhicules plus gros, plus lourds et plus puissants dont l'acquisition et la possession étaient souvent trop onéreuses avant.

Résultat des courses, cela a profondément transformé le parc automobile calédonien en augmentant considérablement le nombre des gros véhicules plus gourmands et polluants aux vignettes fiscales. Cela a contribué à la fois à dégrader notre niveau d'émissions polluantes dues au trafic routier, mais à poser aussi des problèmes grandissants de congestion routière et de stationnement.

Il est aisé d'imaginer (et pourtant on n'y pense jamais) que sur chaque kilomètre de tronçon routier, on "casera" beaucoup moins de grosses voitures que de petites !

Quant au stationnement, il devient tellement problématique et les voitures ont tellement pris d'embonpoint que les anciennes places conçues il y a 50 ans ne conviennent plus du tout au format moyen des voitures modernes (et particulièrement en Calédonie où on fait la part belle aux 4X4 et SUV).

Par ailleurs, plus une voiture est grosse (qu'elle soit thermique ou électrique, d'ailleurs), plus ses émissions de particules fines provenant de l'usure de ses pneus et freins sera importante. Il n'existe aujourd'hui AUCUNE solution face à cette problématique énorme de pollution aux particules fines, la seule piste est la réduction d'usage (soit par réduction des kilométrages parcourus, soit par forte réduction des tailles, poids et puissance des voitures).

L'encombrement spatial est également un problème : l'empreinte au sol d'une grosse voiture peut atteindre voire dépasser les 10 m² (sans compter les espaces de dégagement autour du véhicule quand il est en stationnement) : dans le contexte urbain de Nouméa où l'espace est restreint du fait de la topographie en presqu'île, c'est une hérésie de continuer à encourager implicitement des "tanks" ne transportant bien souvent qu'une ou deux personnes, et nécessitant des surfaces artificialisées de

plus en plus grandes.

Les objectifs de transition doivent être beaucoup plus ambitieux sur l'encouragement au transfert modal vers les mobilités douces : marche, vélo, trottinette, tricycles et quadricycles, segways, et de manière générale des "micro-véhicules" à la fois ultralégers et à l'encombrement minimum.

Quelques chiffres : Un vélo électrique émet à l'usage 100 fois moins de gaz à effet de serre qu'une voiture ; près des 3/4 des déplacements des personnes au quotidien sont inférieurs à 5 kms ; 1/4 des déplacements font moins d'un kilomètre : parmi ceux-ci, la moitié se pratiquent en voiture !

En terme d'espace au sol, on considère qu'il faut la même occupation spatiale entre un parking voitures de 75 places et un parking vélo de 500 places.

Il est crucial d'encourager très fortement les calédoniens à reporter tout ou partie de leurs usages sur les modes de déplacements doux ou sur les transports en commun : et cette séduction doit être d'ordre financier et pratique (et sécuritaire) : laisser sa voiture pour le vélo ou le bus doit être attractif financièrement, en taxant un peu plus les voitures - surtout les grosses - et en encourageant fiscalement le bus et le vélo. Mais aussi sur un aspect sécuritaire : prendre un bus doit être agréable, on doit pouvoir facilement embarquer avec son vélo et sa trottinette, on ne doit pas craindre les incivilités ou débordements.

Quant au vélo, le maillage cyclable doit faire l'objet d'un "plan Marshall" absolument prioritaire. Il faut savoir que le coût de construction d'une voie cyclable est en général 5 à 10 fois moins cher que celui d'une route classique à automobiles.

Il faut savoir aussi qu'une voie automobile se congestionne au delà de 1500 voitures par heure environ, alors que pour une voie cyclable ce chiffre monte à 7000 vélos à l'heure.

Le vélo doit également faire l'objet d'incitations fiscales : abaissement de TGC, primes à l'achat, avantages fiscaux pour les usagers de modes doux vis à vis des employeurs : son accès doit absolument être démocratisé et sa pratique sécurisée, par la création d'un maillage dense sur Nouméa et sa périphérie, ce qui permettra à de nombreux parents de laisser leurs enfants acquérir le plaisir et l'autonomie de se rendre à l'école en toute sécurité tout en réduisant le problème de la sédentarité juvénile qui devient un problème de santé publique notoire.

également par une limitation de vitesse à 30 km/h pour tous les véhicules dans les quartiers centraux du Centre Ville et du Quartier Latin.

En résumé :

OUI aux véhicules électriques mais NON aux "tanks" électriques : encourager les petits véhicules sobres et légers.

OUI aux vélos et à tous les types de modes doux alternatifs, y compris les petits tricycles et quadricycles électriques ultra-légers.

OUI au bus à condition que les tarifs baissent au moins de moitié en le finançant par une vignette automobile "taxe carbone" et/ou une surtaxe modique sur les carburants.

Enfin, pour conclure, concernant le secteur nautique : mise en place d'une véritable infrastructure de transport maritime entre Nouméa et le Mont-Dore, par trajet direct Vallon Dore ou Boulari <=> Nouméa (Magenta ou Port Despointes ou Centre Ville). Des bateaux rapides du genre catamaran avec possibilité pour les usagers d'embarquer avec son vélo/trottinette. Organisation des transports urbains (bus) pour faire passer des lignes au niveau de ces débarcadères à Nouméa afin de fluidifier le maillage.

Une navette maritime bien pensée permettrait potentiellement d'enlever plusieurs centaines de voitures par jour sur les routes entre le Mont Dore et Nouméa.

Une toute dernière chose : un fort encouragement doit être fait pour que le télétravail devienne une pratique courante et facilitée dans les entreprises et administrations : chaque individu qui pourra télétravailler économisera les émissions polluantes liées à sa mobilité quotidienne : si plusieurs milliers de personnes peuvent télétravailler chacune une ou deux journées par semaine, ce seront autant de kilomètres en moins effectués et de la décongestion sur le trafic automobile.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées pas d'observations particulières

N°78

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales Il est surtout primordial, dès le vote de ce STENC, de bien définir le "qui fait quoi" et qui est compétent pour quoi. Le problème se pose déjà pour NC2025, pour le plan Do Kamo, pour la Politique de l'Eau Partagée, le plan de sécurité routière, qui n'avancent pas faute de portage politique avéré et décidé dès le vote de ces politiques publiques ambitieuses.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Il faudrait aussi anticiper l'économie en consommation d'eau, réfléchir à la réutilisation d'eaux usées traitées à destination de l'industrie, qui n'a pas besoin d'eau potable ou buvable pour refroidir les fours et les machines...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Pourquoi se concentrer UNIQUEMENT sur la voiture électrique ???? Réduisons aussi le nombre de véhicules en Nouvelle-Calédonie!! A Nouméa le trajet moyen est inférieur à 5kms, pourtant c'est la voiture qui est systématiquement utilisée...

Au vu de notre climat, clément toute l'année, les déplacements en mode doux pourraient largement être plébiscités !! Il ne faudrait donc pas uniquement plebisciter l'électro-mobilité, mais aussi l'éco-mobilité avec la mise en place de frais kilométriques avantageux. En plus, ça sera bon aussi pour la CAFAT si nous faisons plus de sport !!

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Ce n'est pas généraliser l'application de la norme qu'il faut prévoir, mais la mettre en obligation ! Je fais le parallèle avec l'assainissement: la norme pour l'assainissement individuel est volontaire, tout comme le raccordement aux stations d'épuration, du coup seuls 20% des eaux utilisées sont réellement traitées avant d'être rejetées dans la nature, bonjour pollution du lagon... Il est temps de prendre les vraies réformes pour faire avancer les sujets !!

N°77

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales développer un label ou crédit carbone pour favoriser l'agriculture durable, le bien manger et le captage du CO2

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°76

Vos observations sur l'objectif global Comment s'inscrit cet objectif global par rapport aux accords de Paris de rester sous la barre des + 1,5 voire +2°C?

Quelle est la contribution attendue de chaque secteur émetteur de GES à l'atteinte de cet objectif de 70% de réduction?

Quelles sont les actions de sobriété envisagées?

Quid des mesures d'adaptation au changement climatique?

Vos observations sur les actions transversales La réduction des dépenses énergétiques des bâtiments passe également par la montée en compétence des professionnels, voire la mutation de certains

métiers (passage d'une logique de construction à une logique de rénovation énergétique). Le CPE n'est pas le seul levier d'action et concernera essentiellement des projets d'ampleur. Des aides standard pourraient être mise en place pour accompagner la réduction de l'empreinte énergétique des bâtiments (isolation des toiture, brise soleil...).

L'adaptation de la fiscalité semble clairement un levier à activer de toute urgence, la défiscalisation locale et la nationale sont régulièrement des freins à l'émergence de projets vertueux car elles n'intègrent pas d'éco conditionnalités.

Au delà des plans évoqués, il faudrait développer une véritable culture carbone et que toutes les réglementations soient pensées en prenant en compte l'impact carbone, les conséquences sur ou opportunités pour les autres secteurs (une réelle transversalité des politiques publiques est nécessaire, notamment en période de disette budgétaire). Chaque politique publique, et notamment la mise à jour du STENC, doit intégrer des modalités d'évaluation.

Concernant les aides publiques, des solutions doivent être identifiées pour concilier les besoins du tissu économique essentiellement constitué de TPE-PME avec les seuils minimum de financement des projets des organismes présents localement (AFD, BDT...).

Les problèmes de fond tels que le déséquilibre du système tarifaire de l'électricité doivent également être adressés pour pérenniser la distribution de l'électricité, refléter les vrais coûts et inciter les consommateurs à la sobriété.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Est ce que ces incitations et labels suffiront pour verdir les activités minières et métallurgiques?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Les actions de sobriété mériteraient d'être davantage portées et mises en avant (incitation au télétravail, au développement de la visioconférence, à la réduction de la taille des parcs automobiles avec d'éventuelles mutualisations, à l'achat de véhicules plus petits, à l'autopartage, ...).

Quid de la mise en place de contrôles pollution sur les véhicules?

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Quid de l'interdiction d'importer des équipements non performants ou de l'imposition d'importer un certain pourcentage d'équipements performants (ancienne étiquette A+++) pour favoriser l'accessibilité de ces produits?

Quels sont les résultats attendus au niveau des "smart grid"? l'analyse prendra t elle en compte le bilan carbone global? (et notamment le poids carbone du traitement de la donnée?)

Cf. commentaire supra sur la grille tarifaire, 1er levier à la MDE.

Des objectifs de chaleur renouvelable pourraient être institués pour favoriser la substitution des chaudières industrielles au fioul par des EnR (bois énergie notamment).

L'intérêt du retrofit d'engins thermiques spécifiques (engins du BTP, agricoles, ...) pourrait également être analysé au regard de la problématique déchet à laquelle nous sommes confrontés en contexte insulaire (transversalité des politiques publiques dans un objectif d'intérêt général).

N°75

Vos observations sur l'objectif global En s'affichant sans aucun complexe au 3eme rang mondial des émetteurs de CO2 par habitant (29t eq CO2/hab en selon Global carbon budget), six fois plus que la France (4.83) et de la moyenne mondiale (4.75) et dans un contexte de bouleversements climatiques qui commencent déjà à perturber les composantes vitales de notre pays (trait de côtes, sécurité-aménagements/cataclysmes, ressource en eau, alimentation, ...), il est plus que temps que la Nouvelle-Calédonie, compétente en matière d'énergie, prenne des mesures immédiates et efficaces. D'autant plus que la tendance est particulièrement inquiétante, avec des émissions en GES qui y ont été multipliées par 2.8 en Nouvelle-Calédonie entre 2009 et 2019. Par mesures efficaces, on n'entend pas seulement les mesures d'adaptation technologique présentées dans le schéma ("développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique") mais également des "mesures d'évitement" incitant à la sobriété énergétique conformément aux préconisations du GIEC. La situation "d'urgence climatique" reconnue par le Congrès de Nouvelle-Calédonie en décembre 2019 implique que de telles mesures de sobriété soient favorisées. A titre d'exemple, prendre son vélo plutôt que sa voiture pour parcourir 3km (1 déplacement sur 2 fait moins de 3km dans le grand Nouméa, source SMTU)

constitue une mesure d'évitement. Le volet "sobriété énergétique" ne peut simplement être mentionné. Il doit être précisé dans le schéma pour tous les secteurs d'activité et véritablement décliné dans les "ambitions 1 à 3 ci-dessous".

Vos observations sur les actions transversales Il manque à ce schéma un volet pilotage. Comment sa mise en œuvre sera-t-elle assurée, suivie? Quelles sont les instances citoyennes auxquelles les autorités rendront compte? Aucun projet sérieux ne fonctionne sans un pilotage efficace. Ce point est crucial si l'on ne souhaite pas que le schéma devienne comme le plan Do Kamo, le plan de sécurité routière, la politique de l'eau partagée ou encore le schéma des modes actifs de la ville de Nouméa, c'est-à-dire des outils bien conçus mais peu efficaces faute de pilote.

Les aides publiques et la fiscalité constituent un levier essentiel pour infléchir les comportements. Dans un premier temps, une taxe sur le "surpoids" des véhicules (de nombreux pick up font plus de 3 tonnes en Nlle Calédonie) permettrait de dissuader les personnes de s'équiper de véhicules lourds dont la consommation est incompatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Dans un second temps, les véhicules lourds devraient être simplement interdits à la vente, sauf cas particuliers liés par exemple à la nature de l'activité professionnelle. Il est par ailleurs nécessaire de mettre un terme à tous les dispositifs de défiscalisation des véhicules au delà d'un certain poids. Par ailleurs, les comportements vertueux devraient être encouragés par une série d'incitations. Par exemple, le "forfait mobilité durable" instauré en métropole, permet à l'employeur de verser une prime pouvant aller jusqu'à 500 euros par employé et par an afin d'inciter les employés à utiliser le vélo pour se rendre au travail. Pourquoi pas en Calédonie?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées
Économiser la consommation d'eau
Faire de la récupération de chaleur sur les rejets
Délocaliser les industries ayant un impact directe sur les populations proches
Valorisation des déchets industriels tels que scories, cendres...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le secteur des transports, qui est le second secteur en Nlle Calédonie qui émet le plus de gaz à effet de serre (GES) après la métallurgie, semble a priori plus apte à une transition rapide que celui de l'industrie métallurgique ou de la production d'énergie en général, qui nécessitent des investissements beaucoup plus lourds et beaucoup moins distribués que ceux des ménages vis à vis de leur véhicule. De nombreuses villes françaises, européennes, américaines ont réduit drastiquement les émissions liées au transport en réduisant la place de la voiture en milieu urbain. Cela passe non plus par l'élargissement des routes et la création de nouveaux parkings comme on l'observe encore aujourd'hui le long de la promenade Vernier, mais au contraire par la récupération d'une partie de l'espace aujourd'hui dédié à la voiture, pour le redonner aux modes "actifs" (piétons, cyclistes). La mise en œuvre de tels changements dans le domaine des transports implique une vision qui ne peut se réduire à "on va remplacer la voiture thermique par la voiture électrique".

Que signifie "développer la mobilité douce". Cet "objectif" est bien trop vague.

La mobilité douce doit être défini par des véhicules ou des modes de déplacement comme le vélo, les moyens individuels de transport électrique, la marche à pied, les transports en commun. Que prévoit le STENC pour développer la mobilité douce?

1/ Le STENC pourrait par exemple prévoir une fiscalité incitative pour les entreprises et les particuliers afin de les encourager à opter pour des modes de déplacement "doux".

Un "forfait mobilité" ou un " bonus sur le temps de travail" pourrait être alloué aux travailleurs jouant le jeu de la mobilité douce.

Le STENC devrait inciter financièrement les personnes à s'équiper en vélos

Il n'est pas normal qu'à l'heure actuelle la TGC soit fixée à 11% pour les vélos et à 3% pour les véhicules électriques.

Certains y verront un manque à gagner pour le budget de la collectivité. Mais c'est oublier les

- économies générées par le développement du vélo, en termes de dépenses de santé en particulier.
- 2/ Revoir les dispositifs d'aide et de défiscalisation des transports des entreprises, en supprimant les dispositifs d'aide et de défiscalisation pour l'achat de véhicules énergivores
 - 3/ Le STENC pourrait fixer des objectifs précis aux collectivités publiques en charge de la voirie (DITTT, provinces, communes) en termes de linéaire cyclable séparatif à créer chaque année pour développer la mobilité douce
 - 4/ Limiter la vitesse de circulation à 30km/h dans les agglomérations permettrait de réduire les émissions des véhicules, ces dernières étant proportionnelles, au carré de leur vitesse.
 - 5/ La DITTT pourrait imposer des normes contraignantes pour les véhicules de tailles importantes en limitant l'empâtement des voitures individuelles pouvant circuler en ville
 - 6/ Instaurer un contrôle technique obligatoire à la vente des véhicules pour obliger les vendeurs à dépolluer leur bien ou interdire leur vente
 - 7/ Renforcer les normes anti polluante sur les hydrocarbures. Décliner la réglementation française euro 1 2 3 sur le territoire
 - 8/ Développer les transports en commun pouvant accueillir les vélos afin de développer la multi-modalité
 - 9/ Développer des aides pour la réalisation de parkings sécurisés pour les vélos
 - 10/ Adapter le code de la route et reprendre les dispositions du code de la route métropolitain qui favorisent les déplacements à vélo (tourne-à droite, double-sens cyclable, ...)

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Obliger par la loi (réglementer) toute nouvelle construction à être au norme PEB

Obliger les bailleurs sociaux à mettre aux normes les bâtiments collectifs

Obliger les vendeurs de publier leur bilan énergétique lors de la vente de leur bien en instaurant un droit à cession progressive selon le bilan énergétique du bien vendu.

N°74

Vos observations sur l'objectif global- arrêt des centrales thermiques au charbon et au fioul lors

- régulation de la circulation automobile par la promotion et l'organisation du co-voiturage , par le développement des transports en commun à partir de stationnement sécurisé des véhicules personnels en périphérie lié à une gratuité du déplacement en bus ou tram vers le centre ville.
- développement des pistes cyclables pour favoriser les liaisons courtes domicile -travail et domicile - commerces.

Vos observations sur les actions transversales Favorable aux points 1 , 3 et 5

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées favorable aux points 1 , 2 , 3

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées oui si l'électricité produite pour ces véhicules ne l'est pas par des centrales thermiques au charbon ou au fioul lourd sinon cela n'a aucun sens

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées favorable

N°73

Vos observations sur l'objectif global Concernant le transport, instaurer une fiscalité pénalisante pour les véhicules en fonction de leur cylindrée et promouvoir les pistes cyclables sur le grand Nouméa

Vos observations sur les actions transversales {Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesLe développement du vélo n'est pas assez ambitieux en NC. Pour cela il faut des pistes cyclables au moins sur le grand Nouméa. Aujourd'hui, il y a des pistes cyclables pour le vélo loisir le week-end mais pas pour le vélo urbain en semaine pour le travail

Rappel : le vélo est écologique, économique et bon pour la santé.

Il faut créer le besoin. Exemple du Vélib à Paris. Aujourd'hui plus personne n'imagine Paris sans vélib et au départ, il n'y avait pourtant pas de demande.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°72

Vos observations sur l'objectif globalQui pilote ce projet ?

Comment vous impliquez la population ?

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesVos objectifs sur la mobilité sont très axés sur les véhicules, je note en 6ème point les mobilités douces qui me semblent à davantage développer. Le vélo en Calédonie est trop peu valorisé et trop peu d'incitation, les axes routiers accessibles aux vélo sont insuffisants.

Une grande partie de la population vit avec peu de moyen, le prix des transports en commun est trop élevé, et la qualité de service est faible. Mettre en place plus de navettes, minibus qui passent plus régulièrement dans les quartiers vers le néobus par exemple, ou vers le centre ville, vers des centres d'échanges comme Koutio.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°71

Vos observations sur l'objectif globalEn s'affichant sans aucun complexe au 3ème rang mondial des émetteurs de CO2 par habitant (29t eq CO2/hab en selon Global carbon budget), six fois plus que la France (4.83) et de la moyenne mondiale (4.75) et dans un contexte de bouleversements climatiques qui commencent déjà à perturber les composantes vitales de notre pays (trait de côtes, sécurité-aménagements/cataclysmes, ressource en eau, alimentation, ...), il est plus que temps que la Nouvelle-Calédonie, compétente en matière d'énergie, prenne des mesures immédiates et efficaces. D'autant plus que la tendance est particulièrement inquiétante, avec des émissions en GES qui y ont été multipliées par 2.8 en Nouvelle-Calédonie entre 2009 et 2019. Par mesures efficaces, on n'entend pas seulement les mesures d'adaptation technologique présentées dans le schéma ("développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique") mais également des "mesures d'évitement" incitant à la sobriété énergétique conformément aux préconisations du GIEC. La situation "d'urgence climatique" reconnue par le Congrès de Nouvelle-Calédonie en décembre 2019 implique que de telles mesures de sobriété soient favorisées. A titre d'exemple, prendre son vélo plutôt que sa voiture pour parcourir 3km (1 déplacement sur 2 fait moins de 3km dans le grand Nouméa, source SMTU) constitue une mesure d'évitement. Le volet "sobriété énergétique" ne peut simplement être mentionné. Il doit être précisé dans le schéma pour tous les secteurs d'activité et véritablement décliné dans les "ambitions 1 à 3 ci-dessous".

L'objectif général devrait inclure un véritable changement de paradigme dans les différents secteurs concernés, et notamment dans le secteur des déplacements où il s'agit désormais de s'attaquer à la

culture du déplacement motorisé profondément ancrée dans les mentalités calédoniennes alors qu'il est polluant, nocif pour la santé et la sécurité des citoyens.

Vos observations sur les actions transversales Il manque à ce schéma un volet pilotage. Comment sa mise en œuvre sera-t-elle assurée, suivie? Quelles sont les instances citoyennes auxquelles les autorités rendront compte? Aucun projet sérieux ne fonctionne sans un pilotage efficace. Ce point est crucial si l'on ne souhaite pas que le schéma devienne comme le plan Do Kamo, le plan de sécurité routière, la politique de l'eau partagée ou encore le schéma des modes actifs de la ville de Nouméa, c'est-à-dire des outils bien conçus mais peu efficaces faute de pilote.

De manière générale, il semble important de rappeler que la transition énergétique ne doit pas se faire en occultant les enjeux liés au vivant. Si le développement de l'hydrogène pourrait (à ce stade c'est encore une réflexion très exploratoire) permettre des gains en matière d'émission de GES notamment dans le secteur industriel, il n'en demeure pas moins que si l'on veut s'affranchir du processus de vaporeformage des hydrocarbures, actuellement majoritaire pour la production de dihydrogène, il faudra trouver d'autres sources d'énergie. L'éolien comme le photovoltaïque ont l'énorme défaut de modifier l'utilisation des terres sur d'immenses surfaces. Or ici comme ailleurs, ces terres sont souvent le siège d'une biodiversité abondante ou essentielle

<https://royalsocietypublishing.org/doi/10.1098/rspb.2018.1926>. Comme cela a été rappelé par le représentant du cluster Synergie lors du ciné-débat Empreinte dédié il y a quelques semaines à l'écomobilité, les ENR doivent arriver à la fin d'une séquence qui vise à économiser l'énergie puis à améliorer les rendements énergétiques. Sur le Caillou il y aurait notamment des gains énormes à travers la mise en œuvre des principes de cogénération sur les lieux de production électrique par exemple.

Les aides publiques et la fiscalité constituent un levier essentiel pour infléchir les comportements. Dans un premier temps, une taxe sur le "surpoids" des véhicules (de nombreux pick up font plus de 3 tonnes en Nlle Calédonie) permettrait de dissuader les personnes de s'équiper de véhicules lourds dont la consommation est incompatible avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Dans un second temps, les véhicules lourds devraient être simplement interdits à la vente, sauf cas particuliers liés par exemple à la nature de l'activité professionnelle. Il est par ailleurs nécessaire de mettre un terme à tous les dispositifs de défiscalisation des véhicules au delà d'un certain poids. Par ailleurs, les comportements vertueux devraient être encouragés par une série d'incitations. Par exemple, le "forfait mobilité durable" instauré en métropole, permet à l'employeur de verser une prime pouvant aller jusqu'à 500 euros par employé et par an afin d'inciter les employés à utiliser le vélo pour se rendre au travail. Pourquoi pas en Calédonie?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées
Économiser la consommation d'eau
Faire de la récupération de chaleur sur les rejets
Délocaliser les industries ayant un impact direct sur les populations proches
Valorisation des déchets industriels tels que scories, cendres...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées
Le schéma adopté en 2016 avait fixé comme objectif de réduire les émissions de GES de 15% dans le secteur du transport d'ici 2030, taux qui correspond simplement à la baisse enregistrée en France depuis une dizaine d'années. Mais le STENC révisé qui nous est soumis pour avis ne fixe plus aucun objectif chiffré en termes de réduction des émissions dans le secteur des transports. Il conviendrait donc de préciser à nouveau cet objectif, et d'expliquer en quoi le fait d'avoir 18 000 véhicules électriques en circulation en 2030 participe à l'atteinte de cet objectif. En effet, aucun bilan carbone n'a été réalisé en Nouvelle-Calédonie sur les bénéfices associés au développement de la voiture électrique en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Le STENC ne saurait constituer une plaquette publicitaire pour la voiture électrique. Si cette

dernière est présentée comme "la solution", il conviendrait de fournir un argumentaire technique sérieux justifiant de ce choix.

Selon les professionnels locaux du secteur, l'augmentation "normale" du parc automobile est estimée à 10 000 véhicules neufs par an. En cette période de fermeture des frontières, il est supposé qu'une partie de l'épargne des calédoniens passe dans la voiture, avec la part belle aux "voitures hautes" (SUV) et aux pick up, considérées comme une "tendance de fond" et de nouvelles voitures chinoises qui "dynamisent" le marché. Les taux de crédit à la consommation "relativement bas" notamment du fait d'une concurrence bancaire qui se fait "plus féroce" favorisent d'autant plus ces achats inconsidérés. Conformément à la mise en œuvre d'actions en faveur de la "sobriété", annoncée ci-dessus dans l'objectif général du STENC, il conviendrait de préciser comment le STENC compte s'y prendre pour obtenir la réduction du parc automobile. Que la motorisation des véhicules soient électriques ou thermiques, la réduction du parc automobile est incontournable si le STENC a la prétention de réduire de 70% les émissions de gaz à effet de serre de la Nouvelle-Calédonie.

Le secteur des transports, qui est le second secteur en Nlle Calédonie qui émet le plus de gaz à effet de serre (GES) après la métallurgie, semble a priori plus apte à une transition rapide que celui de l'industrie métallurgique ou de la production d'énergie en général, qui nécessitent des investissements beaucoup plus lourds et beaucoup moins distribués que ceux des ménages vis à vis de leur véhicule. De nombreuses villes françaises, européennes, américaines ont réduit drastiquement les émissions liées au transport en réduisant la place de la voiture en milieu urbain. Cela passe non plus par l'élargissement des routes et la création de nouveaux parkings comme on l'observe encore aujourd'hui le long de la promenade Vernier, mais au contraire par la récupération d'une partie de l'espace aujourd'hui dédié à la voiture, pour le redonner aux modes "actifs" (piétons, cyclistes). La mise en œuvre de tels changements dans le domaine des transports implique une vision qui ne peut se réduire à "on va remplacer la voiture thermique par la voiture électrique".

La pertinence de la solution "véhicule électrique" comme levier prédominant du STENC en ce qui concerne les "transports", demande à être démontrée. Cela implique d'analyser les réductions de gaz à effet de serre induites par le déploiement de ce type de véhicules en prenant en compte l'intégralité de son cycle de vie et en s'appuyant sur des scénarii de développement de la flotte automobile à l'horizon 2030, ses caractéristiques (poids, source de production électrique). Cette étape semble avoir été "zappée". Or on ne peut l'ignorer avant d'engager les politiques publiques qui vont promouvoir ce moyen de déplacement (aménagement, incitations à l'achat...). Le STENC ne doit pas être l'outil de mise en œuvre de la voie prônée par des intérêts commerciaux !

Le STENC devrait mettre le paquet sur le vélo, mode de déplacements qui n'émet pas un seul gramme de CO2. Cette solution simple, économique et très bénéfique sur plusieurs plans (énergie, pollution, aménagements, santé, social...) doit être développée dans le STENC.

Que signifie "développer la mobilité douce". Cet "objectif" est bien trop vague.

La mobilité douce doit être défini par des véhicules ou des modes de déplacement comme le vélo, les moyens individuels de transport électrique, la marche à pied, les transports en commun. Que prévoit le STENC pour développer la mobilité douce?

1/ Le STENC pourrait par exemple prévoir une fiscalité incitative pour les entreprises et les particuliers afin de les encourager à opter pour des modes de déplacement "doux".

Un "forfait mobilité" ou un "bonus sur le temps de travail" pourrait être alloué aux travailleurs jouant le jeu de la mobilité douce.

Le STENC devrait inciter financièrement les personnes à s'équiper en vélos

Il n'est pas normal qu'à l'heure actuelle la TGC soit fixée à 11% pour les vélos et à 3% pour les

véhicules électriques.

Certains y verront un manque à gagner pour le budget de la collectivité. Mais c'est oublier les économies générées par le développement du vélo, en termes de dépenses de santé en particulier.

2/ Revoir les dispositifs d'aide et de défiscalisation des transports des entreprises, en supprimant les dispositifs d'aide et de défiscalisation pour l'achat de véhicules énergivores

3/ Le STENC pourrait fixer des objectifs précis aux collectivités publiques en charge de la voirie (DITTT, provinces, communes) en termes de linéaire cyclable séparatif à créer chaque année pour développer la mobilité douce

4/ Limiter la vitesse de circulation à 30km/h dans les agglomérations permettrait de réduire les émissions des véhicules, ces dernières étant proportionnelles, au carré de leur vitesse.

5/ La DITTT pourrait imposer des normes contraignantes pour les véhicules de tailles importantes en limitant l'empâtement des voitures individuelles pouvant circuler en ville

6/ Instaurer un contrôle technique obligatoire à la vente des véhicules pour obliger les vendeurs à dépolluer leur bien ou interdire leur vente

7/ Renforcer les normes anti polluante sur les hydrocarbures. Décliner la réglementation française euro 1 2 3 sur le territoire

8/ Développer les transports en commun pouvant accueillir les vélos afin de développer la multi-modalité

9/ Développer des aides pour la réalisation de parkings sécurisés pour les vélos

10/ Adapter le code de la route et reprendre les dispositions du code de la route métropolitain qui favorisent les déplacements à vélo (tourne-à droite, double-sens cyclable, ...)

Pour attirer massivement la population vers le vélo, notamment grâce au VAE, il convient de faire en sorte de rendre durablement l'engin accessible financièrement au plus grand nombre de personnes.

L'objectif du STENC de développer la mobilité décarbonée pour les particuliers et les professionnels mise avant tout sur le développement de la voiture électrique.

Or, avant de fixer un tel objectif et prendre les engagements correspondants, qui auront des conséquences importantes en termes de messages vis à vis de la population, du lobbying des vendeurs de voitures et accessoirement des industriels du nickel pour la fabrication des batteries, aussi en termes d'orientations des consommations, d'aménagements urbains/périurbains, et de transports en modes doux, il faudrait d'abord démontrer les véritables réductions qu'ils permettent d'atteindre, en prenant en compte l'intégralité des émissions et du coût environnemental du cycle de vie de ces véhicules électriques : conception, extraction et transformation des matières premières, fabrication, commercialisation, production de l'énergie électrique, entretien, recyclage des composants-notamment des batteries, gestion des déchets...

Et ce même si la Nouvelle-Calédonie vise une couverture de 100 % de sa consommation d'électricité domestique - hors secteur du nickel - à partir de 2024 par des moyens de productions d'énergie "verte", principalement d'origine solaire (82 % en 2020).

L'incitation à utiliser le vélo ou d'autres modes doux tout aussi frugaux, pour les trajets de moins de 3km qui composent 50% des déplacements, en est un des meilleurs moyens, notamment du fait de son rapport optimal et inégalé entre le gabarit du véhicule et celle de la personne transportée ou sa consommation énergétique tout au long de son cycle de vie (au moins 10 fois moins pour un VAE, le poids de la voiture impacterait sur 75 % de sa consommation), sans compter ses bienfaits pour la santé, pour le bien-être collectif, et le porte-monnaie des usagers.

Le baromètre des villes cyclables de 2019 donne à Nouméa l'avant dernière note.

Il y a par conséquent de la marge en matière d'amélioration de la pratique du vélo, avant de s'engouffrer durablement dans une solution non efficace, qui peut même se révéler très impactante pour l'environnement faute de l'avoir déterminée préalablement de manière objective, sans pression du lobby automobile qui semble très déterminé à vendre la voiture électrique comme la solution prétendant sauver l'humanité, sans devoir changer réellement les habitudes des consommateurs et permettant par conséquent de s'octroyer de nouveaux marchés fort juteux.

L'objectif d'électromobilité devrait ainsi se définir, en priorité, en termes d'acquisition et d'utilisation de VAE ou d'autres véhicules ultra légers, de transports en communs véritablement décarbonés et de dissuasion fiscale ou réglementaire pour les véhicules énergivores et polluants (SUV et autres 4x4).

Dans le cas contraire, le gouvernement de la NC pourrait être poursuivi pour carence fautive ou action défailtante pour la réduction des GES car, de toute évidence, la véritable transition énergétique passe, en premier lieu, par des efforts conséquents en matière de sobriété énergétique.

Le remplacement du parc de véhicules individuels thermiques par des véhicules individuels électriques n'est pas une solution tant pour les émissions de GES (localement et exportés), l'impact sur la biodiversité, la fluidité de la circulation, le rendement (déplacer 1,5 tonnes de métal pour transporter un conducteur unique 50-100 kg), la latence des effets ainsi que la qualité de vie et la santé. Des véhicules électriques partagés et collectifs constitueraient par contre des alternatives intéressantes. Une solution plus efficace et rapide pour lutter contre les émissions de GES liées à la mobilité des personnes consisterait à développer massivement la pratique du vélo. Cette solution aurait en outre des bénéfices assez rapides sur la santé globale de la population ainsi que sur les finances domestiques et publiques. Les VAE rendent accessible au plus grand nombre la pratique du vélo y compris dans l'agglomération nouméenne assez vallonnée.

Le schéma mise presque tout sur la voiture électrique. Or celle-ci a beau être électrique, elle reste individuelle. C'est d'un changement de paradigme dont on aurait besoin

Le schéma oublie presque un des gisements le plus facile à mettre en œuvre : celui des économies d'énergie que d'autres appellent la sobriété. Le vélo, avec la marche à pied (et la voiture à cheval), sont les seuls modes de déplacement qui soient réellement propres.

En tout cas, la voie est libre en ce moment pour se déplacer à vélo !

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Obliger par la loi (réglementer) toute nouvelle construction à être au norme PEB

Obliger les bailleurs sociaux à mettre aux normes les bâtiments collectifs

Obliger les vendeurs de publier leur bilan énergétique lors de la vente de leur bien en instaurant un droit à cession progressive selon le bilan énergétique du bien vendu

N°70

Vos observations sur l'objectif global As t'on une vision sur la fin de vie des panneaux photovoltaïques, c'est à dire un éventuel recyclage de chaque composants de l'équipement globale en Calédonie ?

Avons nous fait des études sur la consommation de nos principaux consommateurs d'énergie soit dans le secteur métallurgique très énergivore et avec des consommations irrégulières. Pour ainsi les arrêter en 2035.

Vos observations sur les actions transversales {Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°69

Vos observations sur l'objectif globalL'objectif est très pertinent mais il faut des jalons intermédiaires pour permettre un suivi des actions qui seront déployées et s'assurer de leurs pertinences.

Proposition : réduction de -20% d'ici 2025 et -50% d'ici 2030.

Vos observations sur les actions transversales1. Adopter et déployer, d'ici à fin 2022, une programmation pluriannuelle de l'énergie intégrant le transport, la production d'énergie, le stockage et la consommation d'énergie.

2. Adopter, d'ici à fin 2021, un plan de renforcement du réseau électrique intégrant l'adaptation des ouvrages et le stockage, notamment par l'hydrogène.

6. Accompagner le développement des filières énergétiques biomasses et déchets.

7. Disposer dès 2022, d'un suivi des indicateurs permettant de mesurer l'impact des actions déployées et les budgets alloués.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesMinimum de 50% pour l'objectif à 2030.

2. Signer, avant fin 2021, un "accord-cadre kWh verts" entre les métallurgistes...

3. Contrainte à la réalisation des bilans carbone...

5. Réviser les dispositions du code de commerce en matière de reporting extra-financier pour une meilleure connaissance des impacts générés par les miniers et la métallurgistes.

6. Supprimer les régimes d'exonération fiscale pour l'achat de combustible fossile.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesObjectif proposé : réduire les nouvelles immatriculations de véhicules thermiques de 75% par rapport à 2020, à l'aide de l'écomobilité et des véhicules décarbonés (-30% en 2025) avec comme indicateur, une baisse de 30% de la consommation énergétique du secteur des transports (base 2019).

1. Déployer le maillage territorial des infrastructures d'intermodalité et de recharge ouvertes au public et à destination pour les véhicules décarbonés.

2. ... véhicules décarbonés...

5. Intensifier l'innovation appliquée à l'écomobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun et de marchandises terrestres et maritimes sur des motorisations propres dès 2023.

6. Définir et déployer une stratégie pour la mobilité alternative avec les provinces et les communes en les dotant de moyens pour le développement des transports en commun et des modes actifs.

7. Faire émerger des solutions de nouvelles mobilités par un accompagnement de l'ACE et une

mutation des initiatives à l'échelle du territoire : covoiturage, autopartage, télétravail...

8. Mettre en place un plan de décarbonisation et/ou de compensation des compagnies aériennes et maritimes

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées¹. Déployer et généraliser l'étiquette énergétique des bâtiments et demander à ce que la défiscalisation nationale ne soit accordée que pour des projets neutres énergétiquement.

3. Permettre aux ménages de réduire leur facture énergétique par la mise en place d'un chèque énergie pour l'achat d'équipements énergétiquement sobres et performants.

5. Mettre en oeuvre une stratégie de communication pour accompagner la réduction des consommations énergétiques en vue de l'augmentation du coût de l'énergie

7. Rendre la rénovation thermique obligatoire pour les bâtiments les plus énergivores en les accompagnant financièrement.

8. Réviser dans sa globalité, le modèle économique du système électrique.

N°68

Vos observations sur l'objectif globalL'objectif est ambitieux mais nécessaire. Pour y parvenir, il serait malvenu de remplacer les centrales actuelles au fioul par des centrales au gaz.

L'action sur la sobriété est une très bonne initiative.

La transformation du parc de véhicules routiers peut s'opérer de nombreuses manières différentes, sans forcément s'orienter vers du tout électrique. La mise en place de parcs de véhicules partagés présenterait aussi de nombreux intérêts.

Vos observations sur les actions transversales¹ - Oui s'il s'agit d'hydrogène "vert" (fabriqué sans énergies fossiles)

3 - imaginer une fiscalité basée sur le principe du "pollueur/ payeur"

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesL'objectif est louable à la condition que l'électricité utilisée pour la recharge des véhicules proviennent de sources d'EnR.

Par ailleurs, favoriser les modes de transport alternatifs pour les courts trajets en ville (à pied, à vélo) en adaptant les infrastructures urbaines et en réglementant l'accès aux centres villes par les voitures des particuliers

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°67

Vos observations sur l'objectif globalNe serait-il pas sage de déterminer quel sera l'énergie de transition d'ici 2035.

Le gaz pourrait être un bon moyen de réduire rapidement les gaz à effet de serre, et pourrait être retenu pour toutes les installations utilisant le fuel ou le kérosène. Rapide, plus facile et n'étant pas soumis à la création d'une filière comme la biomasse qui demandera du temps, ne serait que pour la maîtrise du gisement en amont

Vos observations sur les actions transversales Je pense que l'accompagnement du développement d'une filière sur la biomasse est nécessaire. Celle ci est créatrice d'emploi et permettrait de moderniser le ressource quasi inépuisable avec un bon plan de sylviculture à l'appui Tous les niveaux d'emploi sont recherchés pour cette filière et la formation en amont est primordial

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées L'énergie verte encore disponible en NC est la biomasse , toutes les îles comparables se tournent vers cette énergie renouvelables pour remplacer les centrales charbon. Ne faudrait il pas promouvoir un regroupement des métallurgistes et des producteurs d'énergie dans une SEMOP ou les pouvoirs publics seraient représentés avec comme objectif de recenser dans un premier temps toutes les sources d'énergie renouvelables biomasse , déchets , combustibles de substitution CSR , palettes , caisseries ect... Le potentiel est important et pourrait représenter les 30% du mix énergétique .

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Concentrer vers l'ACE toutes initiatives dans ces domaines permettrait d'avoir une vision d'ensemble des actions en cours

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées tout a fait d'accord avec ces propositions

N°66

Vos observations sur l'objectif global 2035 c'est déjà trop tard. Il faut être ambitieux et commencer des aujourd'hui.

Un si petit territoire doit réduire totalement les gaz à effet de serre d'ici 2025

Vos observations sur les actions transversales Hydrogène pour le stockage et beaucoup plus d'énergies solaires avec des centrales photovoltaïques ou des systèmes de barrages hydrauliques

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Bilans et communications, on sait tous que c'est que du marketing, de la flûte

La sln est en train de renouveler tout son parc de machines. Aucune nouvelles machines « verte »
Il faut transformer la centrale prony qui fonctionne au charbon en 100% production verte (eh non pas au gaz) idem pour la nouvelle centrale pays, c'est une honte de ne pas avancer sur ce sujet depuis tant d'années

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées 2030... c'est maintenant qu'il faut agir.
Après il sera trop tard

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées 30% en 2030... Il faut changer de braquet dès aujourd'hui et être beaucoup plus ambitieux que 30%

On se plaint en Calédonie de l'absence de grands projets; le BTP s'insurge d'avoir des carnets de commandes vides. C'est maintenant que des décisions politiques courageuses doivent être prises pour que le pays se relance et deviennent un modèle. A notre échelle ça n'est pas compliqué pour 270 000 habitants avec une surface de territoire aussi importante

N°65

Vos observations sur l'objectif global C'est un objectif ambitieux qui participerait à vraiment diminuer notre empreinte carbone

Les moyens pour y parvenir sont également intéressant.

Bon courage !

Vos observations sur les actions transversales Très opportun j'espère voir la suite de ces actions.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Objectifs SMART réalistes

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Comment convaincre les entreprises calédoniennes d'avoir qu'une flotte de véhicules électriques ?

Les calédoniens adorent les pick-up, peut-être mettre des choses en place au niveau de l'import de ces véhicules ? En tout cas des véhicules les plus pollués, si une classification est faite ?

Un début timide qui sera sans doute prometteur si tout le monde y met de la volonté.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Très intéressant.

N°64

Vos observations sur l'objectif global Ok

Vos observations sur les actions transversales Ok

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Ok

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Ok

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Ok

N°63

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global est d'atteindre d'ici 2035 la réduction minimum de 70% des gaz à effet de serre comparativement à 2019. Cette réduction sera atteinte par l'arrêt des centrales thermiques au fioul et au charbon en Nouvelle-Calédonie, le déploiement des énergies renouvelables à destination du secteur de la métallurgie et la transformation du parc de véhicules routiers. Définir également des objectifs de réduction d'émission à court et moyen termes pour suivre et ajuster la politique générale.

L'action sur l'efficacité et la sobriété sera principalement orientée sur les secteurs les plus émissifs (industrie, transport, bâtiment, collectivités et particuliers).

Vos observations sur les actions transversales 1. Adopter et déployer, d'ici à fin 2021, une stratégie sur l'hydrogène en Nouvelle-Calédonie.

2. Adopter, d'ici à fin 2021, un plan de renforcement du réseau électrique intégrant l'adaptation des ouvrages et le stockage.

3. Adapter la fiscalité et les aides publiques pour accélérer la transition énergétique.

4. Accompagner le développement de compétences liées à l'émergence de nouvelles filières.

5. Réduire les dépenses énergétiques des bâtiments en instituant le Contrat de performance énergétique (CPE).

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Objectif 2030 : taux de pénétration des EnR au minimum de 50 % dans le mix énergétique métallurgie

1. Créer un label Nickel vert et éthique en Nouvelle-Calédonie pour faire du nickel calédonien une référence mondiale en matière de verdissement (réduction au minimum de 30 à 50 % des GES du secteur d'ici à 2030).

2. Signer avant fin 2021, un « accord-cadre kWh verts » entre les métallurgistes, Enercal Transport et le gouvernement pour porter au minimum à 30 % la part des EnR dans le mix électrique de la métallurgie d'ici 2025 et 50% pour 2030.

3. Contraindre la réalisation annuelle de bilans carbone et à la mise en œuvre de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein des industries minière et métallurgique.
4. Verdir la flotte des véhicules et engins miniers (terrestres et maritimes) par la réalisation de projets pilotes.
5. Réviser les dispositions du code du commerce en matière de reporting extra-financier pour une meilleure connaissance des impacts générés par les miniers et les métallurgistes
6. Supprimer l'exonération de TGI pour l'achat de combustible fossile pour les miniers et les métallurgistes

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées
Objectif 2030 : 18 000 véhicules électriques au minimum en circulation soit 50 % des nouvelles ventes

1. Déployer le maillage territorial des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et accompagner l'installation d'infrastructures de recharge au sein des entreprises.
2. Transformer le parc de véhicules jusqu'à atteindre au minimum 50 % des ventes en 2030 de véhicules propres, par l'instauration d'un cadre incitatif à l'achat et à l'utilisation des véhicules légers à faibles émissions, en rendant l'administration exemplaire.
3. Soutenir le développement de l'écomobilité au niveau communal par un accompagnement de l'Agence calédonienne de l'énergie (ACE).
4. Atteindre au minimum 50/100 % de véhicules propres dans les flottes de véhicules publics d'ici 2025.
5. Intensifier l'innovation appliquée à l'éco-mobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun terrestres/maritimes sur des motorisations propres).
6. Développer la mobilité douce avec les communes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées
Objectif 2030 : baisse au minimum de 30 % de la consommation énergétique du secteur résidentiel et tertiaire comparativement à 2019

1. Généraliser l'application de la norme sur la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) et demander à ce que la défiscalisation nationale ne soit octroyée que pour des projets neutres énergétiquement. .
2. Accélérer le déploiement de « smart grid » (réseau électrique intelligent) en lançant, avant fin 2021, un appel à projets (solutions numériques et communicantes au sein des infrastructures et services énergétiques, stockage diffus et V2G).
3. Permettre aux ménages de réduire leur facture énergétique et s'équiper en matériel faiblement énergivore par la mise en place d'un chèque énergie (type Ecocash).
4. Réviser le modèle économique du système électrique
5. Mettre en avant l'exemplarité de l'administration publique, en annonçant un objectif de réduction au minimum de 35 % des consommations énergétiques annuelles avec, comme point de référence, 2019.
6. Mettre en œuvre une stratégie de communication pour insister sur la nécessité de la réduction de la consommation énergétique
7. Généraliser la réalisation de diagnostics énergétiques et inciter à la mise en œuvre des actions pour réduire au minimum de 30 % les dépenses énergétiques dans les entreprises, industries et les collectivités (accompagnement ACE à effet cliquet). Rendre la rénovation thermique obligatoire pour les bâtiments les plus énergivores en les accompagnant financièrement.

N°62

Vos observations sur l'objectif global tout à fait favorable

Vos observations sur les actions transversales tout à fait favorable

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées tout à fait favorable

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées tout à fait favorable

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées tout à fait favorable

N°61

Vos observations sur l'objectif global L'objectif semble atteignable, il faudra cependant prévoir d'ici peu l'après 2035.

Vos observations sur les actions transversales Étant donné la situation géographique de la Nouvelle-Calédonie, une stratégie 100% ENR semble difficilement soutenable, même avec un développement à grande échelle des moyens de stockages (comme le confirme le projet de centrale au gaz de Prony, présenté par les différents acteurs en juin 2021). Ainsi, il semble de nécessaire de s'intéresser aux méthode de captage et de stockage de CO2 qui pourraient permettre de sécuriser l'approvisionnement et de verdir les derniers % de notre mix énergétique.

Félicitation pour le travail accompli, mais un long chemin reste à parcourir.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées La réglementation du secteur de l'automobile en Nouvelle-Calédonie est en retard de 15 ans sur la métropole (malus écologie, vignette crit-air, contrôle anti-pollution...). Les mesures proposées qui permettront de combler une partie de ce retard (mesures d'incitations fiscales par exemple, ou mobilité douce) doivent être mise en place à horizon 2022 et non 2030, afin de permettre un changement de mentalité en temps voulus.

Il est inadmissible que le salon du 4x4 continue d'exister en 2021 et surtout, qu'il soit encore l'occasion pour Socalfi et les acteurs du secteur automobile de décrédibiliser les mobilités douces (cf Le Gratuit 2/7/20, "Vous continuez à vélo ou vous passez au salon du 4x4 ?").

A cette fin, il est nécessaire que la Nouvelle-Calédonie légifère dans des domaines annexes à celui du secteur automobile (Prêts bancaire pour l'acquisition d'une voiture, Campagne de publicité pour des véhicule polluants, etc).

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Le point n°5 devra explicitement cibler les comportements irresponsables (allumage de la clim 2h avant de rentrer pour que la maison soit fraîche, utilisation de la clim en hiver, etc).

N°60

Vos observations sur l'objectif global En cours. Progression rapide. Moyens de stockage important à mettre en place pour l'intégration des EnR. Les STEP ne doivent pas être écarté car elles représentent le moyen le plus durable de stocker de l'énergie. Les rendements sont plutôt bons.

Vos observations sur les actions transversales Très bonnes.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Très bonnes.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Très bonnes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Très bonnes.

N°59

Vos observations sur l'objectif global {Vide}

Vos observations sur les actions transversales- Développer la filière Bois Energie en Nouvelle Calédonie qui consisterait à transformer notre pins des caraïbes en combustible alimentant des chaudières biomasse produisant de la chaleur pour divers procédés industriels. Le pin des caraïbes est une espèce envahissante en NC, présent en grande quantité (>6000ha) et à fort potentiel énergétique (~3MWh/t). Les chaudières biomasse substitueraient des chaudières existantes au fioul ou kérozène. La filière Bois Energie est déjà très développée dans le monde et en forte croissance et la NC a toutes les atouts pour la développer aussi localement. Le potentiel local représente plus de 100MW.

- Développer la valorisation énergétique des ordures ménagères et déchets verts (notamment sous forme de Combustible Solide de Récupération (CSR)). C'est un process éprouvé très largement utilisé dans tous les pays du monde et le potentiel énergétique de l'ISDND de gadji est de ~40MW.
- Poursuivre le déploiement du Photovoltaïque en NC, pas seulement avec des fermes solaires, mais aussi en augmentant l'installation en toiture. Le prix d'installation de cette dernière ayant fortement chuté et offre l'avantage de produire de l'énergie directement sur le lieux de consommation (maisons, bureaux) donc circuit extrêmement court (d'autant plus important avec le développement de la recharge de véhicules électriques à la maison/bureau), ne nécessite pas de renforcement des lignes HT/MT (car énergie produite et consommée sur place), pas de problématique environnementale et foncière, etc. Faciliter l'installation de batteries de stockage à la maison/bureau, qui aident aussi au développement du PV et recharge de VE à la maison/bureau, notamment avec une fiscalité avantageuse (TGC à 3% au lieu de 22% actuellement et TAP à 0%)

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesAutomatiser les subventions pour mise en place de bornes de recharge de véhicules électriques, comme le programme Advenir en France.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°58

Vos observations sur l'objectif globalILE ENSOLLEILLEE, VENTEE PEU HABITEE..BCP DE MOTAGNES BCP DE PLUIE...UN OU DES NVX BARRAGES HYDROELECTRIQUES SEMBLANT INDISPENSABLES EN COMPLEMENT DU PHOTOVOLTAIQUE DE PLUS EN PLUS EFFICACE ET PERMETTANT DE SECURISER LA PRODUCTION ET DE STOCKER DE L ENERGIE....QUI PLUS EST IRRIGUER LA COTE OUEST ET NORD...

Vos observations sur les actions transversalesLE STOCKAGE LE PLUS SIMPLE...L HYDROELECTRICITE...ON A TOUT POUR...

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesHYDROELECTRICITE ENCORE..ET MIX ENERGETIQUE

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesVEHICULE ELECTRIQUE= PROPRE????? MALHEUREUSEMENT JE NE PENSE PAS...COUT TECHNOLOGIQUE POLLUTION RECYCLAGE.... AMELIORER TRANSPORTS COMMUNS.....FLOTTES DE BUS ELECTRIQUES/HYDROGENES GRATUITS PARTOUT EN ZONE HABITEE

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesPOURSUIVRE L AUTOCONSOMMATION SOLAIRE. DEVELOPPER CLIM SOLAIRES CH EAU SOLAIRES OBLIGATOIRES..ISOLATION

N°57

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales-Orienter l'aide à l'énergie destinée aux agriculteurs vers le renouvelable (solaire, méthanisation à l'avenir éventuellement) plutôt que les énergies fossiles
-Inclure les élevages intensifs dans le CPE
-soutenir la méthanisation agricole
- étudier les émissions de gaz à effet de serre par secteur notamment agricole (actuellement dans autres 38%) et le stockage de carbone possible en agriculture

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesSoutenir le développement de l'écomobilité en agriculture (tracteurs, pick up...)

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées-inclure les élevages pour les diagnostics énergétiques
-demander un avis officiel de la chambre d'agriculture dans le dossier d'autorisation des centrales solaires relatif à la concurrence sur le foncier agricole
-favoriser les projets agrivoltaiques
-exiger des projets agrivoltaiques la prise en compte de la dimension agricole (élevage) dès la conception du projet et pas à posteriori
-soutenir la méthanisation agricole (petite et moyenne)

N°56

Vos observations sur l'objectif globalC'est pas mal mais faudrait moins favoriser enercal et eec dans les transitions énergétiques (multinationales qui ne reinjectent rien en NC)

Vos observations sur les actions transversalesBien

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesBien toujours ne pas pas les multinationales se servir

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesÇa peut se faire beaucoup plus rapidement et interdire la vente de véhicules thermique d'ici 2025 comme en Californie ! 2030 est trop tard

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesIdem trop lent

N°55

Vos observations sur l'objectif globalLa densité énergétique du renouvelable est trop faible pour alimenter l'industrie notamment l'industrie métallurgique. Le tout renouvelable semble utopique. Par contre pour la distribution publique il est possible d'avoir un mix 100% renouvelable.

Vos observations sur les actions transversalesHydrogène est pour l'instant une technologie non mature en raison des risques liés au stockage.

Système de stockage à réfléchir : STEP marine notamment sur Lifou ou un relief proche bord de mer, et réflexion possible sur Thio (anciens plateaux miniers). Jouer sur une différence jour nuit du prix de l'énergie avec du solaire (photovoltaïque ? Thermique à concentration ? À voir).

Utiliser les "déchets" des centrales à fuel et charbon pour des projets de séquestration via culture de microalgues (confère Algosolis Nantes et autres projets du même acabit).

Adaptation de la fiscalité et des aides nécessaires. À développer

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesSe doter de moyens de pression sur les industries sera nécessaire car les mesures ne seront pas suivies sans restrictions.

Réduction ou utilisation des GES possible. Projets pilotes à favoriser. Les alco carburants ont un EROI inférieur à 1 cependant si l'on alimente en solaire les photobipreacteurs alors on obtient une unité de conversion d'énergie solaire en fuel "vert" qui a possiblement un intérêt (forme de stockage de l'énergie solaire)

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Véhicules électriques inutiles si Distribution Publique basée sur du fuel ou charbon. Quel reconversion pour le parc actuel de véhicules ? Plan de mobilité territoriale global à imaginer. Nord / Sud et transversales. Développer à nouveau le port de Thio et voies de communication entre Nouméa et Thio rapides. Pour transport direct Thio / Îles Loyauté.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Intéressant. Possibilités liées à la domotique pour suivi et contrôle fin des consommations des résidences et entreprise.

N°54

Vos observations sur l'objectif global Très important pour notre petit pays qui demande beaucoup de consommation mais qui se traduit parfois comme étant mal géré.

Vos observations sur les actions transversales Est il possible de rajouter un point 6? Si oui je propose une stratégie n'échange commercial d'énergie verte avec les pays alignés. Proposition de partenariat avec des grands pays ayant développé et nettement avancé sur la transition énergétique en termes de techniques et de recherches. Ce partenariat pourrait former nos calédoniens et de la avancer avec d'autres pays sur la transition énergétique. Cette proposition serait de donner l'opportunité à nos voisins de la Polynésie française et Wallis/ Futuna d'être avec notre stratégie.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées 2/ la signature de l'accord ne doit pas que ce faire qu'avec les métallurgistes. La proposition est d'entrer les industries de vente d'énergies fossiles. Par exemple la société Total et autre seraient à prendre en compte car leur produit de vente sera toujours présente dans les industries.

3/ un bilan est très bien mais faudrait-il pas commencer à changer nos procédés industriels. L'accord signé en point 2 pourrait accompagner nos industries dans le financement de modifier voire changer les procédés trop polluants.

4/ rendre des véhicules terrestres et maritimes plus du genre hybride est une excellente idée. Déjà les véhicules de service interne pour le déplacement du personnel sur site seraient une avancée. Reste à savoir si l'approvisionnement des véhicules hybrides sera possible.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées D'ici 2030 nos véhicules hybrides ou purement électriques seraient bien plus. Les calédoniens doivent être pas formés pour la maintenance et la gestion des déchets. Des routes adaptées au véhicules électriques.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Proposer plus de barrage hydroélectrique le stockage l'énergie se ferait sous l'état du gaz hydrogène. Ce même gaz créé par un procédé hydroélectrique peut se redonner sous forme électrique. Plus facile pour le stockage et non lourd. Les barrages hydroélectriques pour la Calédonie transversale pour la politique de l'eau à mettre en place. En partant de plusieurs points de stockage d'eau les barrages fournisseurs de l'électricité est la sa sortie une autre utilité sera prononcée pour l'eau. Par exemple, l'eau à la sortie l'eau serait dédié au agriculteur. Les fermes photovoltaïques est prend beaucoup d'espaces est si nous voulions lutter contre la pollution trouvons d'autres solutions.

Là biomasses grâce à nos bois est une proposition.
Merci à bientôt.

N°53

Vos observations sur l'objectif global L'efficacité et la sobriété apparaissent comme secondaires. Or, les économies d'énergie sont probablement le "gisement" le plus facile et rapide à "exploiter". De la même façon, il est question de transformer le parc de véhicules routiers, mais ne peut-on pas aussi le réduire?

Autrement dit, l'objectif global pourrait probablement être plus ambitieux en recherchant aussi à réduire beaucoup plus sérieusement les consommations d'énergie du Pays, tous secteurs confondus.

Vos observations sur les actions transversales Même observation que pour l'objectif global: il est question ici de "développer, déployer, accélérer, nouvelles filières...". Réduire les consommations ne semble concerner que le secteur du bâtiment, mais pas le transport??

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées réduire les émissions de carbone n'est pas suffisant pour verdir l'industrie: il conviendrait également de lutter contre les autres pollutions (de l'air, des rivières, du lagon....) et contre la destruction des forêts.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées pour prétendre qu'un véhicule (électrique) est propre, il faudrait en établir le bilan carbone, pour un usage en NC, et sur toute la durée de vie du produit (de l'extraction des matières premières pour sa fabrication jusqu'au recyclage en fin de vie). Une fois admis que seulement la marche à pied et le vélo sont réellement propres, il faut mettre le point 6 en première position comme mesure phare. Pour les collectivités, ces modes de transport sont également les moins coûteux, que ce soit en investissement comme en fonctionnement

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées la mesure 3 est intéressante seulement si le matériel ciblé, en plus d'être faiblement énergivore est également fiable/durable et réparable. La lutte contre l'obsolescence programmée permet de réduire bien plus que seulement la facture énergétique.

La mesure 5 dispose d'une énorme marge de progrès par rapport à la communication actuelle sur le sujet. En effet, lorsqu'on adosse systématiquement le slogan "l'énergie est notre avenir, économisons-la" aux publicités sur les carburants ou sur les véhicules énergivores à l'excès, il faut admettre que c'est plutôt contradictoire!

N°52

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global est d'atteindre d'ici 2035 la réduction minimum de 70% des gaz à effet de serre comparativement à 2019. Cette réduction sera atteinte par l'arrêt des centrales thermiques au fioul et au charbon en Nouvelle-Calédonie, le déploiement des énergies renouvelables à destination du secteur de la métallurgie et la transformation du parc de véhicules routiers. Définir également des objectifs de réduction d'émission à court et moyen termes pour suivre et ajuster la politique générale.

L'action sur l'efficacité et la sobriété sera principalement orientée sur les secteurs les plus émissifs (industrie, transport, bâtiment, collectivités et particuliers).

Vos observations sur les actions transversales 1. Adopter et déployer, d'ici à fin 2021, une stratégie sur l'hydrogène en Nouvelle-Calédonie.

2. Adopter, d'ici à fin 2021, un plan de renforcement du réseau électrique intégrant l'adaptation des ouvrages et le stockage.

3. Adapter la fiscalité et les aides publiques pour accélérer la transition énergétique.

4. Accompagner le développement de compétences liées à l'émergence de nouvelles filières.
5. Réduire les dépenses énergétiques des bâtiments en instituant le Contrat de performance énergétique (CPE).

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées1. Créer un label Nickel vert et éthique en Nouvelle-Calédonie pour faire du nickel calédonien une référence mondiale en matière de verdissement (réduction au minimum de 50 % des GES du secteur d'ici à 2030).

2. Signer avant fin 2021, un « accord-cadre kWh verts » entre les métallurgistes, Enercal Transport et le gouvernement pour porter au minimum à 30 % la part des EnR dans le mix électrique de la métallurgie d'ici 2025 et 50% pour 2030.
3. Contraindre la réalisation annuelle de bilans carbone et à la mise en œuvre de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein des industries minière et métallurgique.
4. Verdir la flotte des véhicules et engins miniers (terrestres et maritimes) par la réalisation de projets pilotes.
5. Réviser les dispositions du code du commerce en matière de reporting extra-financier pour une meilleure connaissance des impacts générés par les miniers et les métallurgistes
6. Supprimer l'exonération de TGI pour l'achat de combustible fossile pour les miniers et les métallurgistes

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées1. Déployer le maillage territorial des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et accompagner l'installation d'infrastructures de recharge au sein des entreprises.

2. Transformer le parc de véhicules jusqu'à atteindre au minimum 50 % des ventes en 2030 de véhicules propres, par l'instauration d'un cadre incitatif à l'achat et à l'utilisation des véhicules légers à faibles émissions, en rendant l'administration exemplaire.
3. Soutenir le développement de l'écomobilité au niveau communal par un accompagnement de l'Agence calédonienne de l'énergie (ACE).
4. Atteindre 100 % de véhicules propres dans les flottes de véhicules publics d'ici 2025.
5. Intensifier l'innovation appliquée à l'éco-mobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun terrestres/maritimes sur des motorisations propres).
6. Développer la mobilité douce avec les communes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées1. Généraliser l'application de la norme sur la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) et demander à ce que la défiscalisation nationale ne soit octroyée que pour des projets neutres énergétiquement. .

2. Accélérer le déploiement de « smart grid » (réseau électrique intelligent) en lançant, avant fin 2021, un appel à projets (solutions numériques et communicantes au sein des infrastructures et services énergétiques, stockage diffus et V2G).
3. Permettre aux ménages de réduire leur facture énergétique et s'équiper en matériel faiblement énergivore par la mise en place d'un chèque énergie (type Ecocash).
4. Réviser le modèle économique du système électrique
5. Mettre en avant l'exemplarité de l'administration publique, en annonçant un objectif de réduction au minimum de 35 % des consommations énergétiques annuelles avec, comme point de référence, 2019.
6. Mettre en œuvre une stratégie de communication pour insister sur la nécessité de la réduction de la consommation énergétique
7. Généraliser la réalisation de diagnostics énergétiques et inciter à la mise en œuvre des actions pour réduire au minimum de 30 % les dépenses énergétiques dans les entreprises, industries et les collectivités (accompagnement ACE à effet cliquet). Rendre la rénovation thermique obligatoire pour les bâtiments les plus énergivores en les accompagnant financièrement.

N°51

Vos observations sur l'objectif global Définir également des objectifs de réduction d'émission à court et moyen termes pour suivre et ajuster la politique générale.

Vos observations sur les actions transversales 1. Adopter et déployer, d'ici à fin 2021, une stratégie sur l'hydrogène en Nouvelle-Calédonie.

Faciliter la coopération internationale avec les acteurs compétant dans le domaine.

2. Adopter et déployer, d'ici à fin 2021, un plan de renforcement du réseau électrique intégrant l'adaptation des ouvrages et le stockage.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Objectif 2030 : taux de pénétration des EnR au minimum de 50 % dans le mix énergétique métallurgie

1. Créer un label Nickel vert et éthique en Nouvelle-Calédonie pour faire du nickel calédonien une référence mondiale en matière de verdissement (réduction au minimum de 50 % des GES du secteur d'ici à 2030).

2. Signer avant fin 2021, un « accord-cadre kWh verts » entre les métallurgistes, Enercal Transport et le gouvernement pour porter au minimum à 30 % la part des EnR dans le mix électrique de la métallurgie d'ici 2025 et 50% pour 2030.

3. Contraindre la réalisation annuelle de bilans carbone et à la mise en œuvre de plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre au sein des industries minière et métallurgique.

4. Verdir la flotte des véhicules et engins miniers (terrestres et maritimes) par la réalisation de projets pilotes.

5. Réviser les dispositions du code du commerce en matière de reporting extra-financier pour une meilleure connaissance des impacts générés par les miniers et les métallurgistes

6. Supprimer l'exonération de TGI pour l'achat de combustible fossile pour les miniers et les métallurgistes

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Objectif 2030 : 18 000 véhicules électriques au minimum en circulation soit 50 % des nouvelles ventes

1. Déployer le maillage territorial des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et accompagner l'installation d'infrastructures de recharge au sein des entreprises.

2. Transformer le parc de véhicules jusqu'à atteindre au minimum 50 % des ventes en 2030 de véhicules propres, par l'instauration d'un cadre incitatif à l'achat et à l'utilisation des véhicules légers à faibles émissions, en rendant l'administration exemplaire.

3. Soutenir le développement de l'écomobilité au niveau communal par un accompagnement de l'Agence calédonienne de l'énergie (ACE).

4. Atteindre 100 % de véhicules propres dans les flottes de véhicules publics d'ici 2025.

5. Intensifier l'innovation appliquée à l'éco-mobilité en réalisant des projets pilotes (flottes de transports en commun terrestres/maritimes sur des motorisations propres).

6. Développer la mobilité douce avec les communes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Objectif 2030 : baisse au minimum de 30 % de la consommation énergétique du secteur résidentiel et tertiaire comparativement à 2019

1. Généraliser l'application de la norme sur la Performance Énergétique des Bâtiments (PEB) et demander à ce que la défiscalisation nationale ne soit octroyée que pour des projets neutres énergétiquement. .

2. Accélérer le déploiement de « smart grid » (réseau électrique intelligent) en lançant, avant fin 2021, un appel à projets (solutions numériques et communicantes au sein des infrastructures et services énergétiques, stockage diffus et V2G).

3. Permettre aux ménages de réduire leur facture énergétique et s'équiper en matériel faiblement

énergivore par la mise en place d'un chèque énergie (type Ecocash).

4. Réviser le modèle économique du système électrique

5. Mettre en avant l'exemplarité de l'administration publique, en annonçant un objectif de réduction au minimum de 35 % des consommations énergétiques annuelles avec, comme point de référence, 2019.

6. Mettre en œuvre une stratégie de communication pour insister sur la nécessité de la réduction de la consommation énergétique

7. Généraliser la réalisation de diagnostics énergétiques et inciter à la mise en œuvre des actions pour réduire au minimum de 30 % les dépenses énergétiques dans les entreprises, industries et les collectivités (accompagnement ACE à effet cliquet). Rendre la rénovation thermique obligatoire pour les bâtiments les plus énergétivores en les accompagnant financièrement.

N°50

Vos observations sur l'objectif global Mon activité de transports maritimes allie les transports touristiques ainsi que des transports publics de bouts de lignes avec très peu d'infrastructures adaptées Fort de plus de 20 ans d'activité et à l'origine des navettes d'urgence pour faire face aux blocages routiers je trouve votre objectif pertinent et complémentaire de l'essor à venir de l'économie bleue. depuis le début de la "colonisation" de la nouvelle Calédonie pourtant découverte par des Marins, la majorité des déplacements s'est faite par un développement terrestre des réseaux routiers qui arrive à saturation et qui n'offre plus de perspectives intéressantes de développement.

Au vue de la géographie du grand Nouméa et des migrations journalières de personnes, les transports maritimes de personnes sont une solution d'avenir pour atteindre nos objectifs. l'absence d'infrastructures portuaires adaptées à ces transports sont le principal facteur bloquant du développement des transports maritimes interurbains du grand Nouméa

Je suis déjà en relation avec l'ACE pour le projet des navettes maritimes avec une solution hydrogène. A ce stade, il me paraît indispensable de pouvoir échanger avec vous et en présence du cluster maritime pour finaliser un schéma de transports maritimes complémentaire des réseaux de transports terrestres existants afin d'optimiser ces 2 moyens de transports publics fortement complémentaires.

Vos observations sur les actions transversales {Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Déjà répondu dans l'objectif global.

Je suis à votre disposition pour échanger sur ce point qui induit aussi fortement une amélioration du cadre de vie et d'un développement de produits touristiques durables et de motorisation propres A ce jour, les possibilités offertes par les piles à hydrogène peuvent déjà répondre à une flotte de bateau taxi pour des offres touristiques durables.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées {Vide}

N°49

Vos observations sur l'objectif global Je pense qu'il faut chiffrer en pourcentage de kW d'énergie verte dans la production électrique globale, donc 70% de l'énergie produite provenant de filières non génératrices de CO2.

Peut être être plus précis non pas sur les secteurs consommateurs mais la typologie des consommateurs, tel l'industrie pyrométallurgique, la climatisation, les véhicules de forte cylindrées. Prévoir aussi une taxe carbone pour inciter particulier et industriel à s'équiper d'unités de production non émettrices, de véhicules moins polluants, d'économiser l'énergie et de travailler sur les rendements énergétiques

Vos observations sur les actions transversales1/ L'hydrogène est peut être un peu ambitieux, les technologies et leurs rendements sont encore en phase d'étude pour la plupart, le solaire électrique ou thermique est peut être plus robuste

2/ Là aussi, investissement lourds et technologie qui évolue très vite, les batteries sont souvent changées et nécessite de lourdes filières de recyclage, inexistante ici et onéreuse. Ou alors stockage de "chaleur" via les centrales solaires thermiques à concentration (commencent à être déployés aux USA). Ou conserver des unités thermiques pour la nuit (au gaz ou hydrogène si filières développées)

3/ Aider oui, et taxer les gros émetteurs de CO2 (de l'industrie, au 4x4 des particuliers)

4/ Donc filières scolaires et de formation

5/ Et incitation fiscale à l'isolation surtout, incitation à des architectures favorisant l'isolement, la climatisation naturelle et l'autonomie énergétique (solaire, éolien)

6/ Gestion de la grille et des interconnexions futures entre des dizaines de sources variées. En l'état le réseau Enercal est incapable d'une telle chose sans une refonte complexe

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesLa technologie pyrométallurgique actuelle ne peut pas être alimenté par des sources renouvelables, à l'exception notable de barrages hydroélectrique, il est étonnant que le texte ici proposé n'en fasse pas mention alors que la géographie du pays s'y prête relativement.

Cependant et effectivement il est bon teint pour l'exportation de passer au nickel "vert".

Sur mine la principale source de CO2 provient des myriades de camions qui roulent le minerai, notamment des mines vers les chargements en mer et des engins miniers, alors qu'il existe des technologies bien plus propres et surtout génératrice de courant, par exemple :

- Le convoyeur Serpentine est générateur une fois lancé et pourrait être raccordé au réseaux Enercal
- Idem pour le téléphérique de Thio, le convoyeur de Koniambo, qui cependant ne sont pas raccordés car le réseau ne le peut pas, surtout sur la côte Est.

Mais cela à un cout social, et aussi tributaire des acteurs locaux.

Pour le verdissement, il faut imposer le re-végétalisation sur les carrières terminées, cependant il y aussi de nombreuses mines orphelines et surtout le fruit des incendies : ne passerait-on pas une politique pénal plus coercitive, obligeant les incendiaires à replanter ?

La politique carbone passe aussi par l'aspect forestier qui est au demeurant reste le puits à carbone naturel

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesLe mouvement est mondial, et je pense que naturellement le pli prendra en NC pour la simple raison que les constructeur, européens surtout, vont diminuer la production de véhicules thermique. Il faut le promouvoir mais aussi favoriser les transports comme le vélo ou la marche, surtout dans un pays où un adulte sur trois est en surpoids avec le corolaire de santé associé.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesPeut être inciter aussi à l'autonomie énergétique complète des maisons des particuliers, collectivités et d'entreprises peu consommatrice : panneaux photovoltaïque, micro turbine, stockage personnel, éolien, autre...

N°48

Vos observations sur l'objectif globalL'objectif global est exprimé en fonction de la réduction d'émission de gaz à effet de serre, il serait bon d'ajouter l'objectif d'autonomie énergétique totale, en supprimant ou en réduisant drastiquement toute importation de carburant. On peut aussi concevoir un objectif de suppression des piles à usage unique dont la technologie est très polluante. Les activités du secteur de la métallurgie, ici et dans le monde, sont pour moi une orientation socio-économique sans issue. La transition écologique et le développement durable peuvent et doivent se passer des

mines, mais peuvent intégrer le recyclage des milliards de tonnes de tous métaux déjà extraits et transformés, qui gisent dans les milliers de décharges de par le monde. Les activités alternatives produisant de la richesse seront peu gourmandes en énergie.

Vos observations sur les actions transversales

1. très bien

2. très bien, la société calédonienne Solar Concept est en passe d'être la 1ère à fabriquer et proposer des batteries lithium en NC. La recherche mondiale est en plein essor, on pourrait peut-être trouver des techniques calédoniennes ?

3. Bien sûr mais aurez-vous enfin le courage politique de prendre l'argent là où il s'est accumulé : chez les ultra riches. Les installations solaires et/ou éoliennes (ou autres) devraient être la norme partout.

4. évidemment, j'insiste sur le renouveau nécessaire pour le BTP.

5. La juridiction devrait contraindre les bâtisseurs et les distributeurs d'énergie en ce sens. Développer les économies en révolutionnant le bâtiment calédonien, en imposant des normes écologiques à toute construction. Rendre exceptionnelle la climatisation.

Ne pas négliger la contribution des particuliers. Enercal et EEC doivent adapter leur réseau pour supporter la production électrique des installations photovoltaïques de plus en plus nombreuses. Elles doivent aussi se résoudre à gagner moins pour encourager l'auto production des particuliers.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées

- 30% d'EnR dans le mix électrique de la métallurgie... Pas assez ambitieux, ou trop métallurgique... Encore une fois, c'est cette soi-disant ressource minière et la métallurgie qui va avec qui nous plombent. Si on n'avait pas tous ces milliards polluants et destructeurs qui planaient au-dessus de nos têtes (sans qu'on puisse vraiment en profiter de manière équitable), on serait beaucoup plus malins pour trouver des ressources renouvelables et on aurait besoin d'énormément moins d'énergie.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées

1. OK il faut bien commencer.

2. Adieu gros 4x4... Le plus dur sera de changer les mentalités, bon courage ! N.B. les véhicules électriques ne sont pas des véhicules "propres" sous prétexte qu'ils n'émettent plus de gaz à effet de serre. Leur fabrication (matériaux), leur utilisation (usures diverses) et leur entretien (SAV, pièces détachées) continuent de polluer.

3. Changer les cars et bus. Le néobus est très polluant.

4. pas beaucoup de différence avec 2. Il n'existe pas de véhicule propre, à part une planche de surf en bois !

5. N'oubliez pas de faire changer les mentalités calédoniennes, très attachées à la voiture individuelle.

6. OK

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées

1. idem objectif global point 5.

2. oui : déjà dans mes observations sur l'objectif global.

3. Tout bâtiment devra être équipé d'une installation photovoltaïque ou éolienne. Le coût sera intégré de façon à ne pas être une charge supplémentaire pour les habitants. On pourrait disposer d'une électricité quasiment gratuite (contraindre Enercal et EEC à accepter de gagner moins d'argent, ça ne leur fera pas de mal...). Chèque énergie, encore une magouille pour éviter de bousculer les habitudes des grosses boîtes, n'importe quoi ! Allez au plus simple : intégration des coûts au montage financier - > électricité gratuite.

4. On n'est pas exemplaire par effet d'annonce !!! L'administration doit être exemplaire de fait. Quel est le plan pour consommer moins d'énergie ? On coupe les climats de tous les bureaux ? Plutôt que d'annoncer des chiffres de réduction de consommation à la louche, on pourrait continuer à installer des panneaux photovoltaïques sur les différents bâtiments administratifs.

5. Bon courage et bonne chance pour la stratégie de communication quand on mesure le faible niveau

de prise de conscience des calédoniens, on peut dire qu'il y a du boulot.

6. Bonne idée : je pense que bizarrement les entreprises sont plus promptes à changer leur modèle énergétique (réduction de la consommation et autoproduction) que les particuliers.

N°47

Vos observations sur l'objectif global

Vos observations sur les actions transversales- sensibilisation massive à l'avant des projets .

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°46

Vos observations sur l'objectif globalL'objectif global, avec une réduction minimum de 70% des gaz à effet de serre d'ici 2035, paraît plus ambitieux que celui de la métropole. La réduction devrait être de 65% d'ici 2030 pour la métropole d'après la communauté scientifique. Les chiffres sont comparables. Comme la Nouvelle-Calédonie a un niveau d'émission de gaz à effet de serre parmi les plus hauts du monde, cet objectif de 70 % n'est pas forcément suffisant pour limiter le réchauffement à 1,5°C d'ici la fin du siècle. De plus, il s'agit juste un objectif malheureusement.

En revanche, les mesures proposées ne semblent pas à la hauteur avec des pourcentages de réduction de 30 à 50 % affichés dans les Ambitions 1, 2 et 3 ci-dessous. Toute la baisse ne peut être réalisée par l'abandon du fioul et du charbon.

Il faudrait associer d'autres mesures : être plus sobre, consommer plus local ...

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesIl faut accompagner les aides d'une injonction à utiliser les véhicules décarbonés pour les trajets quotidiens, et non pour les loisirs seulement. En effet, beaucoup de gens se sont achetés des vélos électriques pour faire du sport en se fatiguant moins : on en croise beaucoup sur la promenade Vernier ou à Tina. Les aides ne sont pas faites pour ça !

Non seulement les véhicules doivent être électriques, mais avec une électricité fabriquée avec des énergies renouvelables.

Des véhicules électriques, oui, mais pas des SUV électriques : ils sont lourds et consomment plus. Non seulement l'énergie doit être décarbonée, mais il faut travailler sur la sobriété : l'énergie la moins polluante est celle qu'on ne consomme pas.

De plus, les véhicules lourds, gourmands en carburant comme les pickups sont trop largement représentés dans le parc automobile calédonien. Il faut changer les mentalités, montrer que la plupart des automobilistes n'ont pas besoin de ce genre de véhicules.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesPour que l'administration soit exemplaire, les voyages en avion vers la métropole pour les réunions, les formations peuvent être limités au minimum. On a expérimenté pendant la crise sanitaire les réunions et les formations par visio-conférence et cela doit devenir la norme. Ainsi, les voyages en avion pour des séjours courts de moins de quinze jours doivent être évités.

N°45

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesReplantations. Reboisement.. planter des graines.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesDebats complexes concernant les voitures électriques. <https://www.greenly.earth/blog/empreinte-carbone-voiture-thermique>.

Inciter les gens à faire du covoiturage, à acheter des vélos, à prendre les transports en commun en baissant le prix des abonnements.

Une voiture thermique doit fonctionner sur plus de 200000km au moins...bilan carbone construction deconstructions par rapport à une voiture neuve. Et le bilan carbone de l'extraction du lithium pour les voitures electriques...faut apprendre à penser large au niveau mondial. Hypocrisie du slogan: construisons notre avenir, économisons l'énergie avec l'achat de vehicule...mieux vaut un bon diesel qui a 300000km et entretenu qu'une voiture neuve qui disfonctionne pour des problemes d'electroniques...faut penser à reboiser et planter des arbres.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesBonnes idées. Quelques suggestions: Panneau solaire sur tous les bâtiments publics. Lampes à LED vendues en magasins sont souvent de mauvaises qualités et cheres. Faut penser à reboiser et planter des arbres.

N°44

Vos observations sur l'objectif globalil manque les mots "résilience" et "sobriété" je trouve. De plus ne pas évoquer les notions de mobilités/transitions des développements urbains me semble passer à coté d'un thème fortement lié à l'énergie.

Vos observations sur les actions transversalesA l'image du vélo pour la mobilité, la notion de construction bioclimatique qui limite voir ne consomme pas d'énergie (climatisation par exemple) est elle abordée?

Selon JM Jancovici pour obtenir de l'hydrogène vert il faut électrolyser de l'eau avec de l'électricité bas carbone (nucléaire, éolien, hydraulique ; le solaire est déjà presque trop carboné à cause de la fabrication du panneau). Quid du nucléaire (centrale type SMR)? Sinon cela ne vaudrait pas le cout?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesverdir l'industrie minière il faut être honnête c'est du greenwashing. On peut l'assumé mais en terme de bilan ca sera toujours mauvais ou insuffisant pour limiter les pires scénarios présentés dans le dernier rapport du GIEC...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesles voitures électriques c'est pas la panacée. l'énergie est étroitement liée à la mobilités dans tous ses aspects (urbanisme avec la construction de la ville jusqu'à la promotion de l'usage du vélos, marche à pied). tous le monde ne pourra pas se payer une voiture électrique et de plus le bilan est loin d'être neutre. pour imager mon propos, la vraie "Smartcity", c'est celle où on marche.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesJe ne maitrise pas tous les sujets, mais le point 4 est purement politique. produire et imposer des démarches innovantes dans les PUD et favoriser l'usage des modes doux/transports actifs serait bien plus efficient.

Merci

N°43

Vos observations sur l'objectif global Objectif ambitieux nécessitant une coordination fine entre les différents secteurs. Il est nécessaire d'inclure les particuliers dans cette transition, notamment pour le stockage

Vos observations sur les actions transversales Afin de permettre l'émergence de nouvelles filières, il faut supprimer les limitations d'installations solaire des particuliers en obligeant l'installation de batterie en cas de dépassement des capacités de production initialement installées

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Accélération de la construction de voies réservées à la mobilité douce

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Supprimer les limitations des puissances d'installation, autoriser le mix énergétique chez les particuliers (éolien résidentiel....) en obligeant l'installation de batterie lorsque du dépassement de la capacité initiale (exemple: une installation 6.6kwc peut augmenter jusqu'à 9.9 avec obligation d'installer une batterie de stockage)

N°42

Vos observations sur l'objectif global Objectifs ambitieux. Peut-être trop ? Se donnera-t-on les moyens d'y parvenir ?

Les mesures le permettant sont colossales !

Sommes-nous prêt ? Une majorité des gens n'est pas consciente de l'ampleur du changement à effectuer, y compris au niveau personnel. Une importante communication doit être faite en fil rouge pour faire entrer dans la tête des gens la nécessité du changement.

Vos observations sur les actions transversales Renseignez-vous sérieusement sur les questions techniques de l'hydrogène avant d'y investir trop de moyens. Il ne s'agit que d'un moyen de stockage à très faible rendement. Les systèmes de stockage de type STEP sont bien plus efficaces. Dans un contexte d'urgence, l'efficacité doit primer.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Les mesures semblent bonnes mais l'objectif de 30% de réduction en 10 ans me semble faible. Il faut faire plus/mieux.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées La première des mesures dans ce registre doit être un développement massif et immédiat des pistes cyclables (pistes et pas bandes) la mobilité électrique doit commencer par la mobilité légère. Des SUV hybrides de 2 tonnes n'amélioreront que très peu le bilan carbone des déplacements.

La subvention à l'achat de vélo électrique doit être rétablie et renforcée et encore une fois une communication omniprésente est indispensable pour orienter les gens vers ce choix.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Je pense qu'il faut plus que des mesures incitatives, il faut des lois qui obligent à une rénovation thermique des bâtiments. Avec évidemment des aides financières circonstanciées. Cette ambition me paraît trop peu ambitieuse.

N°41

Vos observations sur l'objectif global {Vide}

Vos observations sur les actions transversales {Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le prix de production des énergies fossiles, aujourd'hui, est considérablement plus bas que celui des énergies renouvelables. Prenons l'exemple du pétrole, qui représente environ 40% de l'approvisionnement énergétique du monde en ce début de

21^è siècle : en Arabie Saoudite, il en coûte quelques dollars pour extraire un baril de pétrole, c'est à dire 3 centimes d'euros le litre, ou 0,3 centime d'euros le kWh ! (il y a environ 10 kWh dans un litre de pétrole). C'est moins cher qu'un litre d'eau minérale, et nettement moins cher que le litre du moindre biocarburant, si nous ne parlons que de prix à la production, bien sûr, car après il faut transporter, raffiner, et payer des redevances aux pays producteurs ainsi que les taxes dans les pays consommateurs. C'est aussi quasiment 20 à 30 fois moins cher que le kWh éolien, qui aujourd'hui vaut de 5 à 8 centimes d'euros à la production.

Pour diminuer le différentiel de prix de marché entre ces combustibles fossiles si peu chers à la production aujourd'hui, mais dont l'usage est lourd de coûts futurs, et les énergies renouvelables qui sont souvent plus chères à la production, ou qui nécessitent plus d'investissements, il y a deux solutions :

subventionner les énergies renouvelables, pour encourager leur consommation, dans les limites de leurs possibilités physiques bien sûr, car à court terme ces dernières sont nettement moins importantes que celles des énergies fossiles,
taxer les énergies fossiles, pour décourager leur consommation, ce qui rend au passage les économies d'énergie, les énergies renouvelables et... le nucléaire (mais cela ne me dérange pas !) de plus en plus compétitives.

Il est assez fréquent que l'on entende que la bonne solution est la première, tellement nous considérons que la taxe est une confiscation, et tellement nous avons envie de croire qu'il est possible d'augmenter les subventions sans augmenter les impôts et sans toucher aux autres budgets. Evidemment, c'est se leurrer un peu !

la subvention vide un peu plus les caisses de l'Etat, et donc augmente potentiellement le déficit, alors que la taxe les remplit,
La taxe ne nécessite de regarder les dossiers que pour les demandes d'exemption, alors que les subventions nécessitent de regarder les dossiers de manière systématique avant paiement (c'est donc beaucoup plus lourd pour des sommes en circulation équivalentes) ; en d'autres termes avec la taxe la discussion sur dossier est l'exception, alors qu'avec la subvention c'est la règle,
sans changement de la fiscalité de l'énergie, les subventions aux renouvelables ne garantissent pas du tout une absence de report de la consommation, avec les ressources ainsi dégagées, vers des gouffres à combustibles (si on subventionne l'eau chaude solaire et que le plombier utilise ses recettes supplémentaires pour prendre l'avion, ce n'est pas tout bénéf !),
il est en tout état de cause bien plus facile de subventionner les énergies renouvelables – ou le nucléaire, ou des investissements pour économiser l'énergie – si l'on commence par dégager des ressources supplémentaires... en taxant l'énergie fossile !

L'alternative n'est pas : on taxe, et l'essence devient plus chère, ou on ne taxe pas, et l'essence reste peu chère pour les « modestes » pour l'éternité. Si on ne décourage pas volontairement la consommation, pouvons nous plaider que les « modestes » seront épargnés par les conséquences d'une consommation qui décroîtra de manière forcée ? Au prochain choc pétrolier, n'est-ce pas les « modestes » qui trinqueront les premiers, à travers l'augmentation du chômage qui a toujours suivi ce genre d'épisode depuis 20 ans ? Si les « modestes » sont restés fortement consommateurs de carburants, où est l'échappatoire si ce sont les limitations de la physique qui font monter les prix ? Si le changement climatique prend de l'ampleur, ne seront-ils pas plus vulnérables que les riches qui auront les moyens de s'adapter, ou de fiche le camp ?

En conséquence de ce qui précède, le meilleur service que pourrait nous rendre le gouvernement pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes, qui sont

aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait justement de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie, et pour éviter un remplacement par le charbon qui ferait « exploser le climat ». Personnellement, je vote pour le premier candidat qui promet de monter le prix des énergies fossiles de 3% par an dès qu'il est élu, sans limitation de durée, et sur tous les combustibles sans exception !

En conséquence de ce qui précède, le meilleur service que pourrait nous rendre le gouvernement pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes, qui sont aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait justement de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie, et pour éviter un remplacement par le charbon qui ferait « exploser le climat ». Personnellement, je vote pour le premier candidat qui promet de monter le prix des énergies fossiles de 3% par an dès qu'il est élu, sans limitation de durée, et sur tous les combustibles sans exception !

En conséquence de ce qui précède, le meilleur service que pourrait nous rendre le gouvernement pour nous éviter des choses fort désagréables à l'avenir, et en particulier aux ménages modestes, qui sont aussi ceux dont les capacités d'adaptation face à l'adversité sont les plus limitées, serait justement de monter progressivement les prix des énergies non renouvelables par le biais des taxes, pour nous « déshabituer » progressivement d'un pétrole dont la baisse de la consommation est de toute façon inscrite dans la géologie, et pour éviter un remplacement par le charbon qui ferait « exploser le climat ». Personnellement, je vote pour le premier candidat qui promet de monter le prix des énergies fossiles de 3% par an dès qu'il est élu, sans limitation de durée, et sur tous les combustibles sans exception !

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°40

Vos observations sur l'objectif globalfin de l'agriculture intensive (volaille et cochon)

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesRéduire les flottes de véhicules publics en mutualisant les effectifs - il est inutile de mobiliser plusieurs véhicules par service alors qu'ils ne sont pas utilisés en permanence. Mise en place de réservations sur agenda.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesIl est insensé d'utiliser de l'eau potable pour arroser le jardin ou pour les toilettes. Dans certains pays, l'eau traitée par les stations d'épuration est vendue moins cher que l'eau potable.

N°39

Vos observations sur l'objectif globalAfin d'inciter les propriétaires de centrales thermiques au fioul et au charbon à préparer cette transition, il serait bon d'inclure dès à présent le principe d'une taxe sur les émissions de CO2 avec augmentation progressive du prix de la tonne de CO2 émise. Par exemple: 2029 0 F.CFP/tonne, 2030 500 F/tonne puis +500 F/t tous les ans, soit 5000 F/t en 2040.

Vos observations sur les actions transversales¹. L'H2 est encore balbutiant et non compétitif. Il faut le limiter à des projets pilote financés par la métropole.

2. Il faudrait lancer des appels à projet de STEP

5. Le CPE est un outil parmi d'autres qui n'a pas vocation à être priorisé par la puissance publique.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées¹. Je recommande la certification IRMA pour les activités minières. Elle est notamment exigée par MERCEDES pour ses batteries.

2. Je ne suis pas convaincu par cette approche. Les métallurgistes ont chacun des contraintes différentes, des opportunités de flexibilité (effacement,...) et je ne vois pas bien l'intérêt d'un accord cadre global, si ce n'est peut-être pour intégrer KNS à la démarche.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées¹. L'expérience de la métropole montre qu'il est très difficile de savoir à l'avance où il faut mettre les bornes de recharge. Il faut privilégier une approche "à la demande".

3. Pourquoi privilégier l'échelon communal ? Cela devrait plutôt relever des provinces ou du territoire

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées¹. La PEB est-elle vraiment prioritaire sur un territoire qui n'a pas de chauffage dans ses bâtiments ?

2. Il faudrait surtout revoir la grille tarifaire en premier lieu

N°38

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesL'objectif de réduction des émissions de GES du secteur métallurgique devrait être plus ambitieux : -30% d'ici 2030, c'est bien peu et bien tard, au regard des enjeux du changement climatique qui se jouent aujourd'hui. Un changement drastique dès maintenant est indispensable.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesIl conviendrait d'équilibrer les efforts entre la décarbonation des véhicules et les changements de comportement de mobilité : il est aussi important de promouvoir les véhicules décarbonés que d'inciter à la mobilité commune (transports en commun, covoiturage, autopartage) et active (vélo marché à pied, etc.). Il faudrait autant d'axes de travail en faveur des véhicules décarbonés que de la mobilité commune et douce.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesPourrait-on, en parallèle du chèque énergie, adapter la fiscalité en fonction des consommations énergétiques des appareils (industriels comme équipements des particuliers) : plus l'appareil consomme, plus il est taxé à l'achat et à la location, de façon à encourager l'utilisation d'appareils économes. L'étiquette énergétique devrait soutenir cette mesure.

Il faudrait inclure les communes dans l'administration publique exemplaire, elles ont beaucoup de progrès à réaliser elles aussi.

N°37

Vos observations sur l'objectif globalObjectif intéressant.

Attention toutefois au terme "Arrêt des centrales thermique et au charbon" qui sont des énergies certes fossiles, mais non-intermittentes et donc essentielles à la qualité du réseau de transport et de la distribution publique en cas d'avaries sur des futurs systèmes de stockage, ou bien sur de longues périodes sans vent/soleil. Le terme mise en secours de ses moyens serait plus approprié.

Vos observations sur les actions transversales Point N°2 : Le déploiement des systèmes de stockage pour la participation au maintien de la fréquence du réseau est intéressant mais de mon point de vue, des systèmes de stockage plus petits, couplés à une centrale EnR pour du lissage (et non pas pour un fonctionnement en "trapèze" comme "Helios Boulouparis") est encore plus intéressant à court terme. Cela permettrait de compenser les fluctuations rapides/importantes de puissance active dues à l'intermittence de ces énergies, dans l'objectif de limiter l'impact sur les énergies fossiles et leur mécanique le temps de la transition qui ne se fera pas en un jour.

Point N°4 : Un vrai manque de compétences locales est à déplorer au niveau de la maîtrise des systèmes complexe de gestion des énergies. Les compétences en automatisme, informatique industrielle, supervision sont déjà (et le seront encore plus) les bases de l'exploitation et développement des nouvelles centrales au détriment des métiers comme mécanicien, dieseliste.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le développement des pistes cyclable, notamment la promenade Vernier est formidable. Il faudrait aller encore plus loin là-dessus, en se demandant où est la place de cette mobilité douce par rapport à la voiture dans l'aménagement urbain.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°36

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées J'appuie sur la nécessité de mutualiser les moyens et dans notre ce cas les flottes de véhicule.

L'autopartage comme mutualisation des flottes a une précieuse vertu, c'est qu'il tourne les projecteurs directement sur la rationalisation du parc de la flotte de véhicules. Il évoque la mutualisation et les économies à en retirer. Son principe général est que les salariés/collaborateurs puissent disposer d'une voiture en libre-service pour une heure, une journée ou plus, sous réserve qu'elle soit disponible. Associé à une politique de covoiturage, l'autopartage réduit l'impact environnemental et agit sur la fluidité des transports.

Il n'est pas rare, dans notre métier, de réduire jusqu'à 25% le nombre de véhicules de la flotte avec l'autopartage. Il fait baisser également de manière sensible le TCO (Total Cost of Ownership.) qui prend en compte le financement, l'entretien, l'assurance, les frais de gestion, le carburant, les parkings et les dépenses non prévues (pannes, contravention) et l'impact sur les finances (amortissements non déductibles, impôt sur les sociétés). Ces réductions permettent d'opérer les premiers investissements dans la verdissement de la flotte.

D'autres postes peuvent être mis à contribution comme les frais de déplacement des collaborateurs (indemnités kilométriques pour voiture particulière, taxis, train...) en travaillant sur la mutualisation.

Il est même parfois possible d'en retirer un chiffre d'affaires en proposant le système d'autopartage à des conditions avantageuses aux collaborateurs pour une utilisation personnelle le soir en semaine et

le week-end. Ce petit plus permet souvent de plébisciter l'autopartage entreprise.

Associée à des modes doux ou des transports en commun, à une politique de vérification des flottes, la mutualisation est un réel atout dans cette stratégie énergétique et environnementale.

Quelques collectivités et organismes publics de Nouvelle-Calédonie ont franchis le pas avec des bénéfices financiers et organisationnels.

Petite anecdote réelle et concrète constatée dans l'un des services de la plus grande institution calédonienne : 4 personnes d'un même service devant se rendre à un RDV situé à 1km de leurs bureaux ont pris 4 véhicules différents, alors que, au pire, le Néobus/Tanéo est à proximité et que des VAE sont à disposition...

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°35

Vos observations sur l'objectif globalLa Nouvelle Calédonie est l'un des pays les plus pollués au monde rapportés au nombre d'habitants, pourquoi ne pas aller plus loin encore (réduction de 80 à 90 %) ou pourquoi ne pas viser la neutralité carbone.

Il faudrait peut être favoriser le développement de la production d'huile de Coprah qui permettrait d'atteindre un mix énergétique à 100 % EnR dans les îles loyautés et l'île des Pins comme dans des petites agglomérations ou regroupement de tribus de la grande terre.

Vos observations sur les actions transversalesL'hydrogène (fossile ou vert) pourrait devenir un vecteur important pour la Nouvelle Calédonie, il semble important de s'y intéresser dès à présent. Le groupe Engie travaille activement dans ce domaine et pourrait vous apporter son expertise.

Les systèmes de stockage d'énergie sont indispensables au développement des EnR et à la stabilité des réseaux électriques, il est donc indispensable d'en établir un plan de développement.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesl'industrie minière est la première source de pollution atmosphérique de la Nouvelle Calédonie, ne faudrait-il pas se fixer des objectifs encore plus importants ? voire progressif ?

3 usines de nickel de niveau mondial pour un si petit territoire, et souvent déficitaires, ne faudrait-il pas revoir à la baisse cette activité, ce qui permettrait de faire également perdurer la ressources pour les générations futures ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées- les collectivités et le réseau de transport doivent être les premiers à se verdier : hybride - tout électrique - hydrogène; les gammes de différents constructeurs pourrait permettre d'atteindre 100 % du parc auto public et des transports en communs dès 2030.

- dès à présent, interdire le remplacement de véhicules par des véhicules diesel au sein des collectivités publiques.

- ne serait-il pas possible de développer une voie de chemin de fer entre Nouméa et Koné ?

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées- bloquer l'importation d'électroménager énergivore (et bas de gamme) et aider les foyers les plus modestes à s'équiper correctement

- augmenter les campagnes de sensibilisation aux économies d'énergie par des gestes d'écocitoyen

- Favoriser le développement de l'autoconsommation notamment pour les institutions publiques où l'activité journalière coïncide avec le photovoltaïque.

N°34

Vos observations sur l'objectif global très ambitieux mais tellement nécessaire

Vos observations sur les actions transversales RAS

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Le plus gros point noir sur l'environnement mais aussi une pièce maîtresse pour l'économie. Un curseur à placer avec beaucoup d'ambition ...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Electrique ou autre ? Hybride, hydrogène ...

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Travail sur les projets neufs : obligation progressive de trouver chez nos revendeurs que du matériel adapté aux différentes dispositions à venir (double vitrage, appareils électriques classe AAA, pnx photovoltaïques, chauffe eaux solaires ...)

N°33

Vos observations sur l'objectif global {Vide}

Vos observations sur les actions transversales * Hydrogène = pas d'hydrogène gris importé mais spécifier hydrogène vert issu de l'hydrolyse de l'eau. Aussi, pour l'hydrogène extrait des sols calédonien = par quels procédés ? avoir des garanties sur un procédés respectueux pour l'environnement (ex: pas de fracturation hydraulique).

* Pour les unités de stockage par Batteries, pensez à la gestion de fin de vie des modules batteries qui devra être prise en compte impérativement par les porteurs de projet en amont.

* Cout de ses développement ? Impact du dev. des unités de stockage sur le système tarifaire et prix électricité pour les particuliers ? rénover le système tarifaire pour ne pas impacter les plus modestes (prix progressifs par tranche de conso, augmenter prix pour les plus grand consommateurs (industrie), les hotels...)

* Pour les bâtiments, plus que le CPE, imposer une RTE (réglementation thermique des bâtiments) contraignantes avec des maxima énergétiques (kWh/an) qui imposeront de fait aux constructeurs des choix techniques : une isolation minimale des parois et vitrage, équipements efficaces (clim., chauffe-eau, cuisson) etc...

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées N'oublions pas que nous pouvons toujours détruire les forêts avec des bulldozers électriques alimentés par les EnR. Il ne faut pas occulter les autres priorités environnementales que l'industrie minière doit fortement améliorer : reboisement, gestion des eaux pluviales, impacts sur les cours d'eau et lagon, destruction endémicité et j'en passe...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Idem point 1 : quid des batterie, prévoir leur gestion en amont.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées {Vide}

N°32

Vos observations sur l'objectif global Energies renouvelables ne veut pas dire moyen de production d'énergie qu'il faut renouveler au bout de 20 ans....

Vos observations sur les actions transversales Supprimer le réseau (coût énergétique monstrueux)
Rendre les consommateurs autonome
Développer un pôle de recherche énergétique

Eviter les solutions de production et de stockage provisoires (durée de production <20 ans) eg: batteries, photovoltaïque, ...

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Les turbines de nos centrales étant existante, ne peut on pas produire de la vapeur avec des moyens alternatifs?
eg: biogaz, thermodynamique Fresnel, cogénération,)

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées- Faciliter la circulation des moyens de déplacement non motorisés

- Mettre des velib, des voiturlib, revoir la fiscalité sur les transports en commun, rendre le bus gratuit....

--> Diminuer la flotte nécessaire

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées- Surtaxer les climatiseurs

- développer les solutions Low Tech

- Aider à accéder à l'autonomie énergétique

- Supprimer le réseau

N°31

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global est bien , il doit être décliné plus précisément par secteur de manière décorelée .

Il faut agir plus vite sur le domestique et la mobilité car d'ici 1 an ,L'énergie produite sera propre et sous utilisée .

Vos observations sur les actions transversales : La fiscalité est un axe essentiel pour accélérer la transition vers l'écomobilité des 2021 .

Il faut aller plus loin sur les réflexions de la mobilité en agglomération.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées {Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées : Il faut faire comme ailleurs avec un bonus et un malus écologique , annuler les droits de douane sur les batteries , accepter des véhicules non homologués en Europe et arrêter cette règle pour les pick up
Les objectifs doivent être annualisés sinon il n'y aura qu'un échec

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées {Vide}

N°30

Vos observations sur l'objectif global Pourquoi ne pas mettre des tarifs progressifs sur l'énergie comme pour l'eau, par tranche de consommation pour les particuliers ?

un ménage moyen consomme 2500kwh/an, mais certains en consomment 10 mille voire encore plus le prix pourrait être de 31.38 fht jusqu'à un seuil fixé (250 kwh/mois ?) puis augmenter par tranche de 50 ou 100 kwh.cela freinerait l'usage des climatiseurs, frigos gourmands, piscines, etc

Vos observations sur les actions transversales4 -pourquoi avoir fait autant baisser le prix de rachat de l'énergie de 21 à 15 f alors qu'une légère baisse accompagnée d'une hausse du prix d'achat n'aurait pas autant freiné la filière ?

5- très bien,

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées1-les miniers sont t ils prêts ? des sites comme NMC, ne sont même pas encore en filaire mais sur groupes !

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°29

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversalesdifficile de se prononcer sans indicateurs de performances sur les technologies des points 1 et 2

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesLe point 3 gagnerait à mentionner explicitement et prioritairement des actions d'efficacité énergétique et de sobriété permettant aussi d'atteindre un objectif d'indépendance énergétique et protection économique face aux fluctuations du prix des énergies fossiles, même si ces actions peuvent être englobé dans la réduction de l'empreinte carbone

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesRajouter des contrat de performance énergétique avec les miniers, permettant de réduire leur consommations spécifique à la tonne produite

N°28

Vos observations sur l'objectif globalLa Dimenc confirme que sur le STENC version 1 les objectifs EnR seront atteints car nous sommes en marche.

Par contre, très très peu d'engagement vers la sobriété et l'efficacité donc satisfaite de voir ces thématiques dans le STENC version 2.

Le constat suite au STENC version 1 : très peu de rénovations énergétiques, très peu de baisses des consommations, d'énergie, d'eau ou de carburant... Le développement des EnR est en train de couvrir des usages supplémentaires d'énergie, les dérives sont accentués, les mauvais usages augmentent sous couvert des installations EnR, comme le photovoltaïque.

Pour les GES, à rajouter :

Apporter des solutions pour les déchets verts pour qu'ils ne soient plus brûlés : grands et gros polluants de l'atmosphère en Nouvelle Calédonie (GES et particules fines). Sensibilisation, broyage, compostage...

Apporter des solutions pour les véhicules non entretenus et également grands et gros polluants. (voir partie Mobilité)

Vos observations sur les actions transversales Attention aux aides publiques :

Est-ce normal que la province sud finance des panneaux photovoltaïques pour les écoles afin d'installer des climatiseurs également financés ? alors que ces bâtiments ne sont pas isolés en toiture, que les ouvrants ne sont pas étanches, que les alentours ne sont pas végétalisés, qu'il n'y a aucune protections solaires...Le but du PV n'est pas de couvrir des consommations supplémentaires sans penser au confort thermique du bâtiment qui permettrait peut être de ne pas avoir besoin de climatisation ou en tout cas, un usage moindre sur une année. Allez faire comprendre maintenant aux communes qu'il faut améliorer l'enveloppe du bâtiment quant à l'intérieur les usagers ont la climatisation.

Ce sont des choix politiques qui vont à l'encontre de nos discours sur le terrain et surtout du STENC. Obligation pour tous les décideurs, de lire le STENC, le comprendre et d'être présentes aux différents débats sur le réchauffement climatique.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesIl était temps...Merci

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesAttention : Le but n'est pas de transformer un véhicule thermique par un véhicule électrique...mais de bien inciter et faciliter les modes doux (avoir des trottoirs en état, + de pistes cyclables, facilité l'achat de vélos, créer des plateformes pour du covoiturage, améliorer les transports collectifs pour qu'ils soient à l'heure...).

Le but final est plutôt de moins utiliser la voiture (surtout les déplacements "seul") et d'améliorer le quotidien des personnes qui n'ont pas de véhicule.

A rajouter : Mettre aussi l'accent sur le retrait des véhicules qui ne sont pas en état de prendre la route car pas entretenu donc dangereux et polluant. (allez faire du vélo quand les véhicules crachent

de la bonne fumée noire à coté de vous) Mettre en place le contrôle technique obligatoire tous les 2 ans : vérification des gaz rejetés et tous les points de sécurité nécessaires pour rouler.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesMerci pour cela...ce sont bien les objectifs de notre métier et de notre mission, en espérant que les choix politiques iront dans ce sens.

N°27

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesVerdir aussi toutes les autres formes d'industries

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesAttention sur le developpement des vehicules electriques, quid du recyclage des batteries ?

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposéesBaisser la fiscalité sur les materiaux de construction repondant au cahier des charges de la norme PEB.

Idem pour le materiel faiblement energivore

Permettre aussi aux entreprises de reduire leurs factures energetiques

N°26

Vos observations sur l'objectif globalUn objectif global louable pour bien des pays mais pas assez ambitieux au vu de la particularité de la Nouvelle-Calédonie (soleil à profusion notamment) et compte-tenu de l'urgence climatique - 2035 est trop éloigné pour ce niveau de résultats à mon goût

Vos observations sur les actions transversalesLes objectifs de ces actions seraient à clarifier en termes de résultats à atteindre. Elles semblent cependant pertinentes évidemment.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposéesL'objectif de 30% est insuffisant compte-tenu des annonces du moment (centrale PV prony). Il doit inciter à encore plus d'efforts de tout un chacun.

L'énergie photovoltaïque, sans parler de ses bénéfices environnementaux, a atteint un prix inférieur à 7F/kWh. Dans quelle mesure les industriels sans aide publique arrivent-ils aujourd'hui à concurrencer ce niveau de prix ? Je pense que la part de renouvelable dans le mix des industriels doit dépasser les 50% surtout si on se projette en 2030.

Pour l'action 4, nous ne devrions plus parler de projet pilote. Le verdissement doit devenir la règle. Les dumpers semblent représenter un intérêt de choix pour les motorisations électriques car ils descendent chargés des mines, produisant ainsi plus que l'énergie nécessaire à la remontée à vide (<https://sciencepost.fr/voici-lelektro-dumper-le-vehicule-electrique-le-plus-imposant-au-monde/>).

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposéesC'est à très court terme qu'il faut rechercher ce niveau sur les nouvelles ventes.

Il faut aider dès maintenant les calédoniens déjà prêt à faire ce choix.

En 2030, ce sera devenu une évidence.

Pour exemple, Audi a déjà annoncé sa métamorphose pour 2026 : <https://www.automobile-propre.com/breves/audi-sera-100-electrique-a-compter-de-2026/#:~:text=Essence%2C%20diesel%20et%20m%C3%AAme%20hybride,sur%20sa%20gamme%20100%20%25%20%C3%A9lectrique.>

Le secteur public devrait en tant que figure de proue atteindre 80%, voire 100% si l'usage du thermique est injustifié.

Idem dans le privé : pourquoi ne pas réserver la défisc aux véhicules propres ?

Visons également le zéro émission quand cela est possible. Le terme "faibles émissions" est plutôt imprécis.

Enfin, dans les mesures, il faudrait obliger les nouvelles constructions à s'adapter à ce nouveau schéma (bornes obligatoires dans le collectif neuf, aides et droit à la prise dans l'existant, etc.)

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Cet objectif me paraît un peu moins cohérent. Il semble rechercher à juste titre la sobriété des ménages et entreprises. En parallèle, l'électromobilité va se développer. Il y aura donc une consommation d'énergie supplémentaire liée à cet usage. Non des moindres à l'échelle des ménages. Si dans les actions visant à soutenir cet objectif ne figurent pas des mesures propres à aider les ménages et entreprises à autoproduire, voire stocker, je ne vois pas vraiment comment les consommations pourraient diminuer de 30%. Ou alors, on intègre l'énergie des carburants fossiles (essence, diesel) dans l'équation et effectivement l'objectif est sans doute bien plus simple à atteindre. La baisse de 30% ne serait dans ce cas pas assez ambitieuse.

Je constate que dans les données de l'observatoire le dispositif concernant les installations de PV collectifs n'a pas fait beaucoup d'émules. Sans doute faut-il avoir une action sur ce type de bâtiments et ses occupants surtout si nous visons le high tech avec du V2G.

N° 25

Vos observations sur l'objectif global L'objectif est ambitieux mais réalisable si la volonté politique s'affirme dès maintenant.

Un changement de notre mode de vie est à prévoir tant pour les particuliers que pour les professionnels.

De nouveaux métiers avec de nouvelles compétences vont émerger avec un enjeu sur la formation des professionnels et la bonne information des consommateurs.

Vos observations sur les actions transversales Il sera primordial de prévoir la gestion des déchets qui ne manqueront pas d'être une problématique au moment du renouvellement des systèmes de stockage mais aussi des panneaux photovoltaïques.

Le développement des compétences doit passer par la création de formations locales débouchant sur un certificat.

La performance énergétique doit être imposée dès l'avant projet du bâtiment. Après il sera trop tard.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Cette démarche doit s'inscrire dans une démarche mondiale au risque de rendre les entreprises calédoniennes moins compétitives. ce sera en tous les cas leur discours.

La démarche RSE doit devenir une réalité pratique plutôt qu'une façade.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Compte tenu de l'apport de puissance supplémentaire en consommation électrique il sera important de prévoir le nouveaux dimensionnement des installations électriques en accord avec les pourvoyeurs locaux EEC et ENERCAL.

Peut-être que la voiture doit devenir un bien commun et non plus un bien personnel.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Tout ceci coûte cher. Il faudra donc passer par une réglementation contraignante qui obligera les acteurs à avoir cette démarche avant que celle-ci ne devienne une habitude.

La formation des professionnels est là aussi un impératif pour réaliser cette transition.

N° 24

Vos observations sur l'objectif global Atteignable sauf pour les mines

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Si les clients ne veulent acheter que Green, ok.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Très possible

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Excellente idée

N°23

Vos observations sur l'objectif global Je partage les objectifs pour la transition énergétique. Je salue un effort fiscal pour les particuliers "solaire" mais pour les professionnels je ne vois rien en matière d'incitation fiscale. Nous avons la revente mais je pense qu'il faut aider à l'investissement pour l'autoconsommation.

Vos observations sur les actions transversales On ne peut que les approuver et j'appuie sur : ACTION 3 et ACTION 5.

Pour info nous investissons sur les tôles ISOTECHNIC sur nos magasin, docks ... et on peut faire mieux le matériel frigo, armoires frigo, surgelés n'est pas adapté à notre climat ... une honte de payer du matériel aussi cher et si peu fiable ...

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Nos usines devront adopter le LABELL VERT et s'engager avec l'Europe et les pays bienveillants pour proposer les matériels qui respectent l'indice carbone. Je suis confiant sur les pays développés pour aller dans ce sens, BIDEN au USA rentre dans l'accord de Paris.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Action 1 est très importante. Programme courageux comme l'installation d'un TRAM sur Nouméa et Grand Nouméa avec des espaces piétons, félicitation pour la Mairie de Nouméa pour son effort sur les pistes cyclables, santé ... Du courage pour une ligne de chemin de fer électrique NOUMEA / KOUMAC (passagers, fret) à force de dire que cela est utopique on gaspille des milliards tous les ans ...

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées On ne peut qu'approuver, profitons en pour mettre aux normes également l'acoustique pour les bâtiments. Diagnostic énergétique obligatoire en cas de vente du bien immobilier.

N° 22

Vos observations sur l'objectif global Cet objectif ambitieux et louable, prend-t-il en compte le bilan carbone de la production et du transport des nouveaux matériels ?

Vos observations sur les actions transversales RAS

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Je me pose encore la même question : Les structures actuelles doivent être modernisées. Prend-t-on en compte le traitement des déchets ? Recyclage des vieux engins, centrales... Prend-t-on en compte le coût carbone (à l'étranger) de production et de transport de ces nouveaux investissements ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées 1. De quelles infra parlez-vous ? Bornes électriques ou recharges d'hydrogènes ?

2. De quel type de véhicules "propres" parlez-vous ?

Véhicules électriques à batteries (non recyclables et très polluantes à la fabrication) ?

Véhicules à hydrogène (moins polluants) ?

5. Quelles actions sont envisagées ?

Création de pistes cyclables pour favoriser les déplacements en vélo plutôt qu'en voiture ?

Favoriser les transport en commun (pourquoi pas les rendre gratuits et plus denses) pour réduire le flotte de véhicules personnels ? Dans ce cas, j'adhère à la démarche.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées ok dans l'ensemble, mais je m'interroge toujours sur les déchets et le coût énergétique de la fabrication de nouveaux matériels.

N°21

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global doit être avancé. Dans le STENC on parle de 2030 avec un référentiel 2011. Maintenant (en 2021) on parle de 2035 avec cette des objectifs plus ambitieux certes, mais on ajoute 5 années. Ce n'est pas en concordance avec les recommandations du GIEC si nous voulons espérer rester en dessous des 1,5° d'augmentation de la température. La mine et la métallurgie qui représentent 75% de nos consommations d'énergie primaire en NC doivent

clairement être identifiées comme principal objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre. Il appartient aux politiques publiques d'avoir le courage de ses ambitions de réduction des gaz à effet de serre en ligne avec les recommandations du GIEC et des accords de Paris c'est un minimum que l'on doit exiger de nos élus!

Vos observations sur les actions transversales Accentuer les actions de sensibilisation et communication autour des émissions liées aux activités de notre territoire et aux réponses que chacun peut apporter à son niveau.

Déployer les compteurs communicant pour que les individus soient conscients de leurs actions et tendent vers la sobriété.

Mettre en place une taxe carbone et conditionner toutes les aides (défiscalisation locale et métropolitaine, contrat de développement, subventions....) à une baisse des émissions ou une neutralité carbone.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Afficher une ambition identique pour les 3 usines comme la fait Prony ressources :

- 1) baisse de 50 des émissions carbone pour l'usine et la métallurgie à horizon 2030
- 2) Neutralité carbone en 2040

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le nombre de véhicules qui circule avec une seule personne (autosolisme) en NC est trop important, il doit diminuer. Pour cela les collectivités doivent montrer l'exemple en s'engageant sur une réduction drastique du nombre de véhicules et pas seulement les remplacer. Des outils de suivi des flottes doivent être déployés et un engagement de réduction doit être affiché en sus du verdissement. Le maillage des transports terrestres doit être complété d'un maillage de transport maritime (passager et maritime) à l'exemple des villes de Sydney et Auckland.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées La réglementation et les aides publiques doivent être orientées pour lancer un vrai message d'accompagnement vers la rénovation énergétique des bâtiments et des processus industriels pour qu'ils tendent vers une plus grande sobriété. Un message clair doit être envoyé pour montrer que le simple fait de couvrir ses toitures de panneaux PV ne suffit pas, mais qu'il faut respecter avant toute action de déploiement des ENR, la démarche Négawatt (Sobriété, Efficacité puis à la fin ENR)

N°20

Vos observations sur l'objectif global Une grande partie des calédoniens ne sont pas imposables, je pense que les aides aux particuliers devraient être directes et non liées aux déductions d'impôts

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°19

Vos observations sur l'objectif global Cet objectif global d'atteindre une réduction minimum de 70% de l'émission des gaz à effet de serre nous semble lointain : 2035 cela représente encore 14 années. Compte tenu des données scientifiques disponibles dans le 6ème rapport du GIEC qui vient d'être publié, c'est en 2025 que cet objectif devrait être réalisé. Les transports représentent globalement dans le monde 31% des gaz à effet de serre, incluant le trafic aérien et maritime. Le transport routier seul représente moins de 25 % des émissions globales de gaz à effet de serre.

Vos observations sur les actions transversales- La filière hydrogène est encore au stade du développement. Il semble préférable de s'appuyer sur les technologies déjà fonctionnelles comme le stockage par des batteries Li-Fe-PO4.

- La fiscalité, pour le transport routier doit avantager les véhicules électriques propres et instaurer des

"malus" pour les voitures très émissives qui ne satisfont même pas aux exigences européennes et qui sont autorisés à rouler en Nouvelle Calédonie.

- Le bonus à l'achat des VE octroyé par l'Etat doit être facilité par le gouvernement de la NC.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Accord sans réserves !

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Les années 2020 jusqu'aux années 2025 seront les années pendant lesquelles le marché des VE fera une percée spectaculaire signant l'arrêt de mort des véhicules thermiques. Le prix des batteries va poursuivre sa décroissance et l'achat d'un VE sera concurrentiel par rapport à celui d'un véhicule thermique. Il faudrait impérativement raccourcir les délais et se fixer une date plus proche pour que les VE représentent 50% des ventes nouvelles.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Accord sans réserves en réduisant la date de l'objectif, compte tenu de l'urgence climatique. La Nouvelle Calédonie subira rapidement les effets de la montée des eaux (Ile des Pins, Loyauté) et il ne faut pas se fixer des objectifs trop lointain.

N°18

Vos observations sur l'objectif global Le STENC vise particulièrement la consommation électrique publique. Cette dernière ne représente qu'un quart de la consommation globale. C'est bien de communiquer sur le DP mais c'est bien la consommation des trois centres miniers qui porte la NC à la troisième place des pays les plus pollués de la planète par habitant. C'est sur ce point que les efforts doivent être concentrés.

Vos observations sur les actions transversales pas de déploiement des bornes de recharges pour véhicules électriques. Bien qu'il faut absolument décarboner le réseau de production d'électricité. Actuellement un véhicule électrique chargé sur le réseau électrique publique pollue plus qu'un véhicule diesel de taille équivalente.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées ça va dans le bon sens

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées pourquoi pas une taxe sur les véhicules les plus pollués. Quid de la qualité des carburants importés ?

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées en effet ou carrément interdire l'importation des équipements trop énergivores.

N°17

Vos observations sur l'objectif global Tout à fait d'accord sur l'objectif général de réduction de 70%. Mais pas d'accord avec les sous objectifs.

Les économies d'énergie doivent être placées en premier, ensuite la réduction de manière plus importante des gaz à effet de serre des centrales thermiques, la transformation du parc des véhicules routiers et enfin du côté de la production la mise en avant du déploiement, efficace, des énergies renouvelables.

(nota: enlever l'énergie fioul pour la remplacer par l'énergie gaz avec installation de production ou de stockage en partie flottante n'est pas une bonne solution, voir commentaires ci dessous))

Vos observations sur les actions transversales^{1°} La mise en place d'un plan de développement de l'hydrogène pour 2021 est une perte de temps et de moyens. Les technologies d'utilisation efficace de l'hydrogène ne seront pas prêtes avant 2 ans au plus tôt, Ce n'est qu'à ce moment là qu'il faudra commencer à élaborer les plans.

^{2°} La mise en place d'ici fin 2021 d'un plan de déploiement des systèmes de stockage, est un objectif pas réaliste. Les stockages d'énergie (hors stockage de carburant et gaz) évoluent rapidement et il serait plus réaliste de fixer un horizon à 2022

^{3°} Adapter la fiscalité pour accélérer la transition énergétique: Oui mais en ayant comme premier objectif de favoriser les économies d'énergie et de ne pas pousser les voitures électriques trop rapidement (technologie des batteries électrique par prêtes et électricité créant toujours des gaz à effet de serre pour les prochaines années).

4° Compétences oui

5° Cela me semble une usine à gaz

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées^{1°} l'objectif de 30% n'est pas assez ambitieux. Il faut le fixer à 50% et le mesurer à la tonne de produit sorti.

Attention la mise en place d'une centrale au gaz n'est pas la solution. Le gaz est extrêmement dangereux (voir accident de Mexico et autres), surtout si une partie est flottante, il serait plus astucieux de baser la solution sur un mix électricité renouvelable et turbine kérozyne en attendant la mise en place de stockage.

2° OK à 50%

3° OK

4° Il y a une manière de faire plus simple (voir commentaires ci dessous)

5° OK

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées^{1 à 6} : est une perte de temps et de moyen. Il y a plus simple à mettre en place pour réduire les GES du parc routier et engins de chantier. Attention aux voitures électriques: recyclage de batteries, consommation d'électricité qui n'est pas verte pour le moyen terme.

Ma proposition est la suivante:

a) mise en place d'un système malus pour les voitures qui ont des émissions GES au de la de la moyenne. (nota : en Nouvelle Calédonie les automobilistes se font plaisir à avoir des Pick Up et voitures lourdes qui consomment beaucoup alors qu'il n'en n'ont pas besoin)

b) augmentation des taxes sur l'essence et sur les gasoils de tout type de 2% par an pendant 10 ans. (pas de gasoil détaxé pour la pêche, Taxi ou agriculture sinon pourquoi seraient ils motivés à faire des économies). Augmentation de taxes raisonnable dont les automobilistes et autres consommateurs professionnels sont au courant à l'avance et qui leur permet de changer leur flotte au fur et à mesure du remplacement de celle-ci

c) pénalité financière sévère et motivante imposée aux importateurs de voitures, pick up... (voir d) pour les autres véhicules) si la consommation moyenne des nouvelles voitures mises en vente une année est supérieure de 90% (2022), 80 % (2023), 70% (2024 et années suivantes) à la base 2019. Si un nouvel importateur arrive son calcul est fait sur la base 2019 moyenne de tous les importateurs. (une mesure similaire à été mise en place avec beaucoup de succès en Californie (calcul fait là bas pour chaque marque))

d) Véhicules transport de personne au delà de 8 (non voiture) et transport de marchandise, l'approche est identique à celle du c) sauf que l'on rapporte le calcul au nombre de personnes transportés ou au nombre tonnes transportés (ceci s'appliquera donc aux engins de chantiers)

Remarques : les voitures électriques rentrent dans le champs de cette mesure et automatiquement les importateurs de voitures électrique bénéficieront des économies de consommation de carburant de celles ci. Il faudrait néanmoins convertir l'électricité extérieure consommée sur une base GES pour un calcul juste)

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées^{1°} La proposition est une usine à gaz : Il faut simplement favoriser l'installation des panneaux solaires avec incitation fiscale pour les entreprises (et les particuliers), Pour les entreprises : mettre en place un système de facturation de l'électricité jour/nuit, qui favorise la consommation de jour (cela peut être aussi mis en place pour les particuliers, je ne sais pas si cela est trop compliqué)

2° Oui pour appel à projet mais avec date butoir en 2022 (stockage pas prêt)

3° Continuer comme le système actuel avec réduction d'impôt pour équipement qui consomme moins.

4° 35% semble ambitieux : quelle année objectif? 2030? il faudrait y inclure la réduction de consommation extérieure par la production in situ des panneaux solaires.

5° absolument : première priorité

6° Cela semble compliqué pour les petites entreprises : mettre une barre mini à 50 employés

N°16

Vos observations sur l'objectif global Le grand oublié de ce schéma est l'agriculture et d'une manière plus générale l'alimentation. D'une part, il y a de nombreux progrès à faire sur les méthodes d'agriculture pour les rendre moins dépendantes des énergies fossiles, voire changer de type

d'agriculture. D'autre part, la Nouvelle-Calédonie n'étant pas auto-suffisante, une grande partie de l'alimentation est importée. Si la transition énergétique devient une priorité, il faudrait chercher des solutions moins polluantes : importer depuis des pays plus proches, communiquer pour changer les habitudes alimentaires.

Vos observations sur les actions transversales Changer le mode de production de l'énergie, c'est bien (passer des énergies fossiles aux énergies renouvelables). Cependant :

- 1) l'hydrogène n'est qu'un intermédiaire (il faut une énergie renouvelable pour le produire, sinon, ce n'est pas une transition énergétique efficace)
- 2) la sobriété et l'efficacité énergétique sont aussi importantes que la transition énergétique vers des énergies renouvelables, selon le principe que l'énergie la moins polluante est celle qu'on ne consomme/produit pas

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Cet objectif de -30% n'est pas très ambitieux, car les pertes économiques liées à la transition énergétique sont faibles par rapport aux risques liés au réchauffement climatique. Le gouvernement français n'a toujours pas révisé son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre (-40 % d'ici à 2030), alors que l'Union européenne s'est fixé l'objectif de -55 % (ce qui demeure somme toute insuffisant).

Est-ce que verdir la flotte des minéraliers naviguant entre la Nouvelle-Calédonie et les autres pays fait partie du projet ?

Est-ce qu'on peut ajouter des incitations financières pour le passage aux énergies renouvelables et la recherche d'efficacité énergétique, en plus de projets pilotes ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Il faudrait aussi agir sur les autres types de transport. Le transport par avion occupe une grande part dans la production de gaz à effet de serre. Réduire les transports par avion me semble important, à commencer par les vols en avion simplement pour le loisir, tel que les vols de tourisme pour voir le lagon, les vols pour faire du parachutisme, etc.

L'autre grand oublié de ce projet est le tourisme. Aujourd'hui, le transport des touristes se fait quasi uniquement via des transports carbonés (avion, bateaux à moteur thermique) et très marginalement via des bateaux à voile. Si la transition énergétique devient une priorité, il faudrait chercher des solutions moins polluantes : revenir à une navigation à voile entre les îles (cela commence à se faire ailleurs à petite échelle pour le commerce) et garder l'avion pour les transports urgents de santé, Il faudrait aussi commencer à freiner les projets basés sur les séjours de touristes extérieurs.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Ces objectifs chiffrés sont loin d'être à la hauteur (cf remarque plus haut sur l'ambition 1). Il faudrait faire des points intermédiaires avant 2030 pour savoir si les mesures ont des effets sur la consommation énergétique et adapter alors les objectifs chiffrés.

Il faudrait communiquer sur l'usage de la climatisation et inciter les gens à changer des habitudes de confort.

De plus, le calcul de la consommation énergétique des Calédoniens ne prendra en compte que la consommation sur place, mais pas les consommations délocalisées. Or, l'usage d'internet par exemple suppose une consommation électrique importante chez les hébergeurs de sites et à chaque nœud du réseau. Il faudrait communiquer sur cette pollution invisible.

N°15

Vos observations sur l'objectif global pas d'observations

Vos observations sur les actions transversales pas d'observations

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées pas d'observations particulières

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées proposer une aide financière pour le particulier pour l'achat d'un véhicule propre et vérifier aussi le nombre de véhicule par personne

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées proposer aux particuliers des créneaux journée ou nuit moins chers en terme de facturation d'électricité pour inciter les particuliers à utiliser

ces créneaux pour par exemple faire tourner une machine...système inexistant en nouvelle calédonie pour l'instant

N°14

Vos observations sur l'objectif global Cet objectif relativement ambitieux sur le taux de réduction des gaz à effet de serre est déservit par un objectif de délai bien trop long.

Vos observations sur les actions transversales Il ne me semble pas très judicieux techniquement de développer des filières hydrogènes bien trop complexe a faire fonctionner avec nos compétences locales. Un plan de déploiement de STEP me semblerait plus judicieux car adapté a la configuration pays.

Il serait bon avant tout investissement hydrogène public futur, de faire un point financier et technique du projet hydrogène Engie. Projet qui me semble n'être que publicitaire .

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées très bien.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Très bien a tout point de vue, délai et est objectif.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées De la poudre au yeux. Le matériel faiblement énergivore et bien trop cher ou le chèque énergie insuffisant (voir peut être le contrôle des marges pour ce type de matériel).

Il vaudrait mieux favoriser l'éco-consommation des ménages par des primes à l'équipement, ou des obligations d'équipement solaire pour toute nouvelle construction.

N°13

Vos observations sur l'objectif global+++

Vos observations sur les actions transversales+++

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées+++

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées+++

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées+++

N°12

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Il s'agit tout d'abord d'une très belle ambition, où l'administration montrera l'exemple ce qui incitera fortement les secteurs de l'industrie, des transports et de la sphère privée à réduire les consommations énergétiques.

Pour ce faire, un point trop souvent négligé dû à un manque de communication mais qui peut avoir un fort impact réside dans l'utilisation et la maîtrise de l'éclairage.

En effet qu'il s'agisse de l'industrie ou de bâtiments publics ou privés, l'éclairage représente une facture énergétique (et donc financière) qu'il est possible de réduire grâce à la technologie Led.

L'utilisation à bon escient de l'éclairage naturel doit aussi être pris en compte et adapté aux besoins de l'activité concerné.

En tant que concepteur lumière, mon travail au quotidien est de promouvoir la sobriété en éclairage, la réduction de la consommation énergétique liée, établir un réseau intelligent permettant d'associer lumière artificielle et naturelle tout en répondant aux critères techniques et visuels propre à chaque utilisation.

Dès qu'il sera possible de venir à nouveau sur le territoire calédonien depuis la métropole, je tenterai d'en faire ma priorité pour accompagner au mieux de mes capacités cette transition énergétique calédonienne.

N°11

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales Existe-t-il une ambition pour le verdissement du fret ? Particulièrement vers nos voisins Australiens et Néo Zélandais, avec la création d'une filière de voilier cargo et du fret à voile ?

Comme le fait depuis peu grain de sail : <https://www.20minutes.fr/planete/2985087-20210225-transport-maritime-voiliers-cargos-donner-nouveau-souffle-fret-voile>

Ce transport de fret à voile avec ses capacités de tonnage, peut permettre aussi du transport de fret sur l'ensemble du territoire, et créer de nombreux emplois avec les équipages et le personnel portuaire.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°10

Vos observations sur l'objectif global{Vide}

Vos observations sur les actions transversales{Vide}

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées{Vide}

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées{Vide}

N°9

Vos observations sur l'objectif global L'objectif doit être visé plus rapidement, 2030, il faut faire tous les efforts pour y parvenir le plus vite possible.

Vos observations sur les actions transversales Il faut avoir une ambition de devenir un "territoire hydrogène vert" pour l'industrie et le transport très rapidement, OUI !!!
La taille de la Nouvelle-Calédonie le permet.

Existe-t-il une proposition pour l'alimentation, qui dans le monde représente une énorme part des émissions de GES, et tout particulièrement en Nouvelle-Calédonie avec un part écrasante d'importation des denrées alimentaires ? Quelle est l'ambition et le plan pour rechercher l'autonomie alimentaire du territoire ? Création de fermes gouvernementales ?

Existe-t-il un plan pour la filière tourisme, qui représente aujourd'hui une part importante de l'économie Calédonienne, mais dont l'ambition de développement durable doit être intensifiée et structurée ?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées L'urgence climatique nécessite des ambitions plus élevées en terme d'objectif.

Il faut atteindre à minima 75% et non 30% à l'horizon 2030.

Est-il prévu la construction d'un outil de production puissant, comme une centrale et tour solaire à concentration qui permettrait du stockage, à produire de l'hydrogène en masse, voir même de pouvoir créer une filière Calédonienne et de pouvoir en exporter ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Le secteur automobile doit être un exemple très rapide, imposer le malus écologique sur les véhicules polluants similaire à la métropole,

et obliger les importateurs à commercialiser des véhicules propres (électriques et hydrogènes) bénéficiant eux de bonus écologique et de prime à la casse des véhicules fonctionnant aux énergies fossiles.

Les collectivités doivent être les premiers à s'équiper de véhicules propres, avec un objectif à 2025 de l'intégralité des flottes de véhicules publics, en parallèle d'un déploiement rapide et massif de bornes de recharge et de stations hydrogène.

Les mobilités douces doivent également être une ambition pour le secteur du tourisme, avec la création d'infrastructures (pistes, vélo routes, voix vertes...), développer le label "accueil vélo" ce qui en même temps renforcera l'attractivité du territoire et son développement économique autour du tourisme.

Qu'est-il prévu pour les transports en commun ? Un déploiement des transports en commun propres (électriques et hydrogènes) peut être ambitionné rapidement, et déployé rapidement à l'échelle du territoire, offrant une solution à de nombreux citoyens.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Les actions sont bonnes, les ambitions doivent être encore plus élevées pour répondre à l'urgence climatique présentée dans le dernier rapport du GIEC.

Le PEB est un énorme levier pour la baisse de la consommation d'énergie, je pense qu'il faut encore plus appuyer sur ce point.

L'administration publique doit en effet être un exemple, et doit viser beaucoup plus haut, pourquoi ne pas viser 100 % ?

N°8

Vos observations sur l'objectif global C'est bien mais pas trop tôt

Vos observations sur les actions transversales RAS

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Monter à 50% surtout quand on voit les fumées noires de la SLN.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Déjà des bus électriques en quantités suffisantes, des véhicules administratifs (mairie, gouvernement, provinces, opt.....) idem puis des bornes de recharges et enfin des incitations pour s'équiper en véhicules électriques pour les particulier et taxer ces 4X4 énormes et polluants dès maintenant, y compris les Porsche et jaguar. Faire les choses dans le bon ordre.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Et si on changeait l'heure pour profiter du soleil plus longtemps. Ça aussi, c'est faire des économies. C'est simple à faire.

Le soleil se lève à 5h et se couche à 18h00.

Changeons pour qu'il soit 7h au lever et 20h au coucher.

2 heures d'éco ode lumières en tout genre. Des gens qui feront des activités le soir pour leur santé, ce qui fera des économies dans d'autres secteurs.

Exonérer de taxes les ampoules basse consommation.

Il existe aussi des matériaux qui réduisent la chaleur du soleil, ce qui économisera l'utilisation des climats.

À exonérer de taxes aussi.

Bien sûr, faire un contrôle des prix de ces produits qui sont excessivement cher aujourd'hui en NC.

N°7

Vos observations sur l'objectif global 1/ Les problématiques et enjeux liés au réchauffement climatique et nécessitant une accélération de la transition énergétique étant déjà connus lors de la prise de décision sur le type de transport urbain de l'agglomération nouméenne, quelle est la logique de mettre en place un réseau de transport fonctionnant aux énergies fossiles en parallèle d'un objectif de réduction de 70% des émissions, y compris pour le secteur du transport ?

2/ En relation avec l'objectif de réduction de 70% des émissions, par quel type de production est-il prévu de remplacer la centrale thermique de la SLN située à Doniambo ?

Vos observations sur les actions transversales L'action transversale 3 intègre-t-elle la mise à jour de la grille tarifaire de fourniture d'électricité en relation avec les systèmes de stockage et avec les nouveaux systèmes de production ?

Par exemple :

1/ Tarif préférentiel durant les périodes de production des systèmes EnR (notamment PV) et tarif surtaxé hors période de production (similaire aux heures creuses/heures pleines en métropole).
2/ Pour le secteur du logement, il pourrait être défini une consommation (journalière, hebdomadaire ou mensuelle) de référence par type de logement ou nombre de d'occupant, puis un tarif surtaxé au delà de cette consommation pré-définie (cela permettrait également d'intégrer l'aspect social de la transition énergétique et d'inciter les "mauvais consommateurs" à revoir leur habitudes).

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Pourquoi inciter et ne pas obliger les industries minières et métallurgiques à atteindre un taux de pénétration des EnR de 30% d'ici 2030 sous peine de sanctions financières ou autres ?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées L'entretien et le recyclage des batteries pour véhicules électriques sont-ils pris en compte dans le développement de la mobilité décarbonée ? Est-il envisagé la création d'une infrastructure de traitement local ou un export par voie maritime ? Si export que deviendront les batteries usagées ? Les bateaux fonctionneront-ils également à l'électricité ?

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées 1/ Il paraît indispensable de revoir la grille tarifaire de fourniture d'électricité, notamment pour les entités bénéficiant d'un tarif préférentiel car cela est un réel frein à la réduction des consommations (hotels, industries, etc.)

2/ Mettre en avant l'exemplarité de l'administration publique : pour cela il semble également nécessaire de hiérarchiser l'aspect efficacité énergétique vis à vis de l'aspect financier en lui donnant plus de poids dans les prises de décisions (marchés publics).

N°6

Vos observations sur l'objectif global Cet objectif est ambitieux mais est-il basé sur le doigt mouillé ou une projection de l'activité du territoire en hausse et une démographie en hausse ?

- 1) Réduire l'empreinte carbone du pays en utilisant les énergies les plus décarbonées
- 2) Réduire l'empreinte carbone en ayant une politique énergétique décroissante
- 3) Maîtriser le pilotage de la demande du réseau électrique (production énergie pilotable : hydraulique et nucléaire) pour éviter de "casser le réseau" et passer les épisodes cycloniques où ni soleil ni vents ne sont exploitables
- 4) Réduire la consommation énergétique du territoire (économie des ménages, performance des installations industrielles).

Vos observations sur les actions transversales Point 1) Perte de temps et d'argent, l'hydrogène à un coût carbone trop élevé (même s'il est produit par du photovoltaïque (rendement de conversion, prise en compte des superficies potentiellement agraires couvertes de panneaux, batteries de stockage). Il est adapté à du transport de gros (camions) mais certainement pas à l'automobile.

Point 2) les systèmes de stockages vertueux sont l'hydraulique et des fluides chauds, certainement pas les batteries, la SLN rejette des millions de KWH potentiels en eau chaude , actionnons sur l'énergie déjà produite en transformant des sources existantes (usage de PAC) en circuits fermés.

3) Le temps des aides est terminé, on voit où il nous a conduit aujourd'hui ! La suppression des vignettes, la défisc partielle des pickup double cabine au lieu de privilégier les breaks et minibus, la défisc des automobiles hybrides de 400 cv nous a amener à un parc auto délirant en NC.

Les moyens financiers et les aides devraient être pour développer l'usage des transports en commun.

La frugalité est en soit une aide ! quand j'ai un véhicule qui consomme 3 l au lieu de 20 je m'aide de 380 000 par an !

Il faut au contraire avoir une politique incitative à l'économie, à la frugalité : malus écologique (même sur du veh elect surpuissant) vignette ou taxe de transaction lors de l'échange de veh surpuissant et non destiné aux professionnels. Taxe sur les piscines qui consomment 700 w/h 365 j/an. Surtaxe carbone sur les billets des vols internationaux.

Les seules aides seraient celles pour le solaire domestique raccordé réseau. Moindre impact carbone car consommation sur place, faibles infrastructures, pas de stockage, pas de compétition avec le stockage carbone par les plantes.

4) A fond : la calédonie de par sa réactivité (petite population, son niveau de compétence devrait être un pôle mondial d'expérimentation et de formation dans le domaine.

5) Oui mais est-ce la priorité ? autant en métropole le gain peut être énorme (différence entre intérieur et extérieur qui peut aller jusqu'à 35 degrés dans certaine région (-15 dehors et 19 dedans) autant ici le delta est de 10 degré max et la climatisation une affaire de riches. Le rayonnement infrarouge est difficile à contrer (doubles peaux sur les bâtiments couteuses en bilan carbone car les matériaux sont exclusivement importées)

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Ambition 1 :

Je n'aime pas le terme de verdir ! utilisons décarboner et ne soyons pas arcbuté contre le nucléaire dans le MIX industriel. Personne dans 10 ans ne nous reprochera de produire du nickel propre avec du nucléaire un SMR produit une quantité ridicule de déchets (le parc français à produit au total 1 gymnase de déchets nucléaires) Oui décarboner la production mais aussi le transport de nickel est une belle ambition.

2) oui pour des accords mais je le répète faire avec du stockage batterie c'est faire des trous à l'autre bout du monde, celà représente des risques environnementaux (incendies de batteries) et surtout une occupation des sols qui sera en compétition un jour ou l'autre avec les besoins alimentaires.

3) Pourquoi pas les bilans carbonés...mais c'est simple à extrapoler actuellement, l'énergie consommée par les miniers est aisément transformable en bilan carbone : une centrale au fioul à un rendement de 28%, des groupes électrogènes à rendement de 40 %, des centrales à charbon au rendement de 15 %, et des moteurs thermiques (camions pelles au rendement connu) il suffit de prendre la conso des intrants (fioul, gasoil, charbon) et ont a le bilan carbone. (pas de recapture, tout part dans la poubelle du ciel.

4. Décarboner la flotte des engins minier oui pour les bateaux passage à la voile vu la taille des trajets mines usines, dumper électriques (electricité produite par le nucléaire)

5) Inutile, ceux qui ne vont pas décarboner vont mourir, le pic de production de pétrole conventionnel est passé en 2008, le gaz en 2016, le shell oil se casse la figure. Le charbon il suffit d'interdire de nouvelle centrale et de fermer les deux existantes...

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées1) La voiture électrique est un mirage, embarquer des centaines de kilos de batterie pour ce déplacer et un non sens ! l'investissement dans le maillage électrique est une hérésie surtout en Calédonie où la densité de population est faible quel est le bilan carbone d'un maillage.

Les voitures électriques sont une hérésie avec le mix énergétique actuel, il faudrait que le maillage sont exclusivement raccordé à de l'ENR.

2) Ok véhicules légers devrait être la priorité ou du retrofit vers des moteurs downsizés

3) Ok mais que pour des vélos électriques

4-5-6 oui

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées1) déjà répondu

2) smart grid oui c'est indispensable mais intégrons le nucléaire dans les études !

3 Non ca marche pas un lave linge a+++ représente 3 fois le budget que le calédonien peut mettre pour un gain infime

5 oui +++

6 oui +++ y a du boulot et des gains énormes

Je pense qu'il faudrait une tarification du KWH pour les particuliers dégressive moins tu consommes moins le coût du kwh serait bas (ce serait une redistribution sociale correcte)

N°5

Vos observations sur l'objectif global verdure l'industrie métallurgique c'est du green washing!
limiter le défrichage et le minage
sortir de l'économie nickel
libéraliser les marchés du bâtiment pour que le particulier puisse importer des produits de qualité de construction !

les

transports sont quasiment impossible à verdire à part en mettant du véhicule électrique et des stations de charge à disposition gratuitement pour tous

Vos observations sur les actions transversales l'hydrogène n'est absolument pas intéressant dans l'état actuelle de la technologie

idem le stockage si c'est par batterie c'est un très mauvais calcul à long terme
un rachat pertinent et performant qui permet de tous d'investir dans le solaire et dans les chauffe-eaux solaires et autres produits intéressants! adapté pour ne pas avoir le même souci qu'EDF en France!

si il devait y avoir une filière en local ça serait intéressant mais pas sûr que cela touche beaucoup de monde! il vaudrait mieux que les indépendantistes envoient les jeunes en formation notamment!

amélioration des bâtiments en permettant d'importer sans taxe les matériaux d'isolation et de performance énergétique

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées les flottes maritimes sont de grosses pollueuses il faut passer à la nouvelle génération de bateau qui consomme moins de produit raffiné au souffre notamment

idem véhicule perso ou pro en électrique mais plutôt favoriser les petits moteurs et petits châssis du coup (pas besoin de voir de pickup partout comme ça)

Faire intervenir des consultants certifiés et reconnus dans la gestion environnementale comme Carbon14 et le shift project

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées idiot notamment en contexte insulaire !
aucun recyclage des cellules de batteries notamment

climat très chaud et salin incompatible avec les batteries à fortiori les batteries li-ion qui sont fragilisées par ces environnements

passer plutôt à une flotte à faible émission avec des petits moteurs, moins de véhicules de services et ou en avantage.

des petits moteurs pour des petites voitures entraînera de fait une forte réduction des émissions garder les

gros véhicules au seul nécessité de entreprise et arrêter l'import de pickup dit décoratif

améliorer la liaison numérique pour éviter les déplacements ou l'utilisation de courrier papier

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées limiter les outils électriques des mauvaises qualité sont notamment le seul climatiseur de marque random acheté à bas prix et de mauvaise qualité

inciter à l'isolation des maisons en autorisant l'import de solution d'isolation non taxe et sans nécessité de passer par des entreprises

limiter l'urbanisation qui participe au réchauffement global des villes donc à la utilisation d'énergie pour se refroidir

verdifier les villes avec la non bitumation et stop déforestation en non urbain

incitation économique forte pour réaliser des travaux améliorant

N°4

Vos observations sur l'objectif global Ok pour l'objectif global, hormis la transformation du parc de véhicules. Plusieurs faits qui vont à l'encontre de cette démarche :

+ tant que l'énergie électrique en NC n'est pas produite en majorité d'une manière verte cela va à l'encontre de la finalité car notre production actuelle pollue énormément;

+ la gestion des batteries liées à ce système énergétique n'est pas résolu dans son ensemble (traitement des déchets, utilisation des métaux rares, importations massives augmentant le bilan carbone de la NC, ...);

+ le bilan carbone planétaire totale de production de nouvelles voitures dites "vertes" est catastrophique. A contrario, mieux entretenir les véhicules en circulation pour qu'ils consomment moins, polluent moins, durent un maximum dans le temps est bcp plus vertueux pour la planète.

Vos observations sur les actions transversales Point 2 : comme précédemment, attention à appréhender la filière stockage énergétique (batteries) dans son ensemble afin qu'elle soit la moins impactante pour la planète, aussi bien concernant la fabrication (bilan carbone ?), l'importation (bilan carbone ?), le traitement des déchets (pollution ?) mais aussi l'usage des métaux rares au niveau mondial.

Point 5 : attention à envisager des mesures plus incitatives que coercitives.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées RAS

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Encore une fois : ces mesures n'ont de sens que si l'énergie utilisée pour ces véhicules est décarbonée. Si c'est pour polluer par ailleurs en produisant cette énergie, cette démarche est déplorable.

Une autre piste est ignorée mais serait beaucoup plus perenne : faire en sorte que les personnes se déplacent moins loin pour leur travail, les écoles, les services. En créant des pôles d'activités (services, écoles, administrations télétravaillées, alimentation, loisirs, etc...) près des zones possibles d'habitation, les gens bougeraient moins. Ils gagneraient en qualité de vie tout en polluant moins. Mais cela demande une réflexion globale de l'urbanisation à venir et une transformation des villes.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées L'ambition mériterait d'être plus ambitieuse : une baisse de 50% serait un bel objectif.

Points à rajouter :

+ permettre aux propriétaires de faire un mix énergétique sur leur habitation, type solaire/éolien/hydraulique : tout est bon à prendre pour viser l'autonomie;

+ inclure dans les obligations lors de constructions nouvelles (ou lors de rénovations) d'avoir au moins 50% d'autonomie énergétique (là aussi via un mix), et 100 % pour les parties communes des habitations en copropriété.

N°3

Vos observations sur l'objectif global Je pense que c'est difficilement atteignable ...

Vos observations sur les actions transversales 1/ en partie pour

2/ qui dit stockage dit recyclage

3/ on adapte toujours la fiscalité mais si la France n'est plus là....

4/ en partie pour

5/ en partie pour, je pense que beaucoup utilise ce biais pour adopter une stratégie commerciale.

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées Objectif atteignable en partie : si électrique dit passer par le solaire ou éolienil faudrait se poser réellement la question sur le recyclage.

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées L'électrique n'est pas la solution miracle.....

le transport en commun, le vélo et la marche sont de vraies pistes

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées à voir mais je n'y crois pas trop.

N°2

Vos observations sur l'objectif global L'objectif global de réduire les émissions des gaz à effet de serre est bien. Mais au lieu de produire de l'énergie "propre" il serait peut-être plus judicieux d'avoir moins besoin d'énergie : construire des maisons mieux isolées et mieux ventilées et non pas avec de la climatisation électrique "verte", des transports en communs bien développés plutôt que tout le monde en voiture électrique.

Vos observations sur les actions transversales Pas sûre que donner des aides publiques aident vraiment. Grâce à elles, on voit déjà pulluler des vendeurs de chauffe-eau et panneaux solaires avec parmi eux des gens plus ou moins sérieux. Mais personne ne se pose la question de la fin de vie de ces panneaux. Et ce sera encore avec de l'argent public qu'on va devoir financer cette question quand elle deviendra vraiment problématique d'ici 10 à 20 ans. Ce serait peut-être plus intéressant de faire une taxe pollueur-payeur. Mais vu qu'on a déjà pas mal habitué les mines du Nord et du Sud à être exonérées, vont-elles vouloir jouer le jeu?

Vos observations sur l'ambition 1 et les mesures proposées L'idée est ambitieuse mais est-elle possible pour garder le nickel calédonien compétitif? On a déjà des coûts de production qui le rendent trop cher par rapport au nickel indonésien. La mise en place du label ne risque-t-il pas d'augmenter encore les coûts?

De plus ce label vert sera-t-il appliqué au nickel qui est produit dans les usines de Chine et de Corée? Comment être sûr que ces usines appliquent réellement le cahier des charges? Cela ne risque-t-il pas de dévaloriser ce futur label?

Vos observations sur l'ambition 2 et les mesures proposées Les véhicules électriques doivent-ils être la seule alternative? Quand on voit l'impact écologique des mines de lithium, ou encore le manque de visibilité sur le recyclage des batteries.

Se déplacer en gros SUV électriques au lieu de marcher ou de prendre le bus est-ce vraiment la solution?

Développer les pistes cyclables est une bonne chose mais je ne vois pas grand monde aller au travail en vélo. Par contre plein de gens en vélo VAE (avec encore des batteries à traiter plus tard) pour faire leur sport du dimanche.

Le néobus devait tout résoudre mais il y a encore pleins de voitures et de bouchons tous les matins aux entrées de Nouméa. Il y a sûrement à faire pour développer les transports en commun.

Vos observations sur l'ambition 3 et les mesures proposées Je ne vois pas comment atteindre 20% du parc existant en comptant que sur la bonne volonté des gens. Les habitations en NC n'ont pas toutes de permis de construire, les gens ne sont pas encore tous raccordés au tout à l'égout parfois en raison du prix. Je ne vois pas comment les gens vont vouloir payer des travaux pour moins consommer d'électricité. Peut-être déjà généraliser cette norme sur toutes les constructions neuves et les bâtiments publics.

N°1

Vide