

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Les observations ont été anonymisées afin d'être en conformité avec le règlement général sur la protection des données

N°	Date	Observations
1	04/10/2023 - 14h48	<p>Money Money Money.... Quel est encore ce projet de faire une sortie d'autoroute à 9km de la précédente ? Ravager des champs pour 9km ? A part l'enjeu financier, nous ne voyons aucunement l'intérêt. Cette terre nous appartient aussi, il y en a marre que les décideurs ne soient pas les payeurs... le coût sur la nature, le bruit, l'environnement...est trop important. Favorisons les transports en commun, les trains (STOP A LEUR SUPPRESSION pure et simple sans avertissement) et développons les bus...écologiques..... Dans quel monde vit-on pour mépriser ainsi la Nature et l'Humain ? STOP NON Un citoyen</p> <p>Réponse :</p> <p><i>La création de l'échangeur Drôme Provençale est classé parmi les projets routiers d'intérêt national à fort enjeu en matière de mobilité et d'aménagement du territoire. Depuis que sa réalisation a été entérinée par le décret du 6 novembre 2018 du Ministère de la transition écologique et solidaire, Vinci autoroutes – gestionnaire du réseau et maitrise d'ouvrage du projet – mène différentes études. Ce projet est encadré par le Préfet de la Drôme en lien avec Vinci Autoroutes qui le finance à hauteur de 50%. Comme tous les projets de ce type, les collectivités sont appelées à participer au financement des infrastructures. C'est le cas pour le Conseil Régional, le Conseil Départemental et les deux villes d'implantation que sont Pierrelatte et Saint-Paul-Trois-Châteaux.</i></p> <p><i>Ce type de réalisation répond dès lors à un cadre réglementaire particulier et suit un processus bien précis. C'est d'ailleurs pour cela qu'une importante concertation a eu lieu fin 2020, laissant ainsi le soin à chacun de s'exprimer. Le bilan de cette concertation publique a été publié. Vinci s'est attaché à analyser toutes les contributions. Celui-ci répond aux questions posées dans le cadre du PCAET. Il est consultable à l'adresse suivante www.a7-echangeur-drome-provencale.com.</i></p> <p><i>Depuis la tenue de cette concertation publique, le dossier a bien évidemment évolué chacun ayant effectivement le souhait de réduire autant que faire se peut ce qui pourrait apparaître comme des contraintes. C'est d'ailleurs pour cela notamment que le projet a été pensé et élaboré avec cette volonté constante de réduire au maximum son emprise foncière. Ainsi, de deux gares de péage, il est aujourd'hui passé à une seule.</i></p> <p><i>S'agissant de l'impact du projet sur l'environnement, là encore le cadre réglementaire prévoit un nombre important d'études qui visent à apporter des réponses sur le sujet. Le maître d'ouvrage veille à ce que le projet soit étudié avec une volonté d'intégration durable dans le territoire en prenant bien évidemment en compte le cadre de vie des riverains, les espaces agricoles, la qualité de l'air, la biodiversité, l'acoustique, la faune et flore, le bruit. Des études thématiques complémentaires réalisées par des experts sont engagées par Vinci. Leurs résultats non connus à ce jour seront intégrés dans le dossier d'étude d'impact sur l'environnement qui précisera les mesures mises en œuvre en application de la séquence « éviter, réduire, compenser ».</i></p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>Par ailleurs, le PCAET comprend un objectif opérationnel 1.4 intitulé « Favoriser les alternatives à l'autosolisme et aux carburants/motorisations traditionnels. » qui est décliné en quatre fiches action :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planifier les mobilités, - Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable, - Développer la voiture partagée (covoiturage, navette) et le transport en commun, - Promouvoir les carburants et motorisations alternatifs.
2	04/10/2023 - 17h22	<p>Bonjour, Je vous adresse ce courrier dans le cadre de la participation du public à l'élaboration du PAECT. Je voudrais insister sur deux points:</p> <p>1) Energie. Le diagnostic fait apparaître que plus de la moitié de l'énergie utilisée provient des produits pétroliers et que le transport routier, même sans la part liée à l'A7, est dominant, avec près de 90% de transports liés au travail. En ce sens, si la maîtrise des transports est une priorité pour déduire l'usage des énergies fossiles, il faut arrêter les équipements qui incitent aux usages routiers individuels. A cet égard le projet d'échangeur de Saint-Paul Trois Châteaux doit être abandonné, en particulier dans le cadre de l'abandon de l'EPR.</p> <p>Réponse : Cf. réponse à la contribution n°1</p> <p>2) Déchets. Les déchets ne sont que de la matière non rentable, non recyclable ou non valorisable. Un exemple, la valorisation des déchets, urbains, agricoles, forestiers, par la méthanisation devrait être une priorité.</p> <p>Réponse : La méthanisation pour produire du biogaz est effectivement une solution à approfondir. C'est pourquoi une fiche action 2.3.1 du PCAET est dédiée à l'étude de la faisabilité d'une unité de méthanisation dans le territoire. L'économie circulaire est également un axe qu'il est prévu de développer via l'objectif stratégique n°2 du PCAET.</p> <p>3) Politique de l'eau. L'encouragement aux cultures sobres et aux pratiques économes doit être mis en place dans la recherche, les filières d'enseignements agricoles et au niveau des chambres d'agriculture.</p> <p>Réponse : L'évolution des pratiques agricoles notamment au regard de la ressource en eau est effectivement un enjeu. C'est pourquoi, elle fait l'objet de la fiche action 4.2.1 pilotée par la chambre d'agriculture dans le PCAET</p> <p>4) Forêt. Les aides à l'installation et le soutien au sylvopastoralisme doivent être accrus.</p> <p>Réponse :</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p><i>Le PCAET comprend l'objectif 4.2 « Adapter l'agriculture, la sylviculture et développer les pratiques séquestrantes ». Le sylvopastoralisme concerne également la prévention des incendies de forêts et il pourra être mis à l'ordre du jour avec les organisations concernées lors des prochaines revues de projet de ces actions. S'agissant des aides à l'installation et à la transmission des terres agricoles, elles seront abordées dans le cadre de la fiche action 3.1.1 liée au projet agricole territorial.</i></p> <p>Bien sincèrement, G. MB</p>
3	04/10/2023 – 18h18	<p>Bonjour,</p> <p>1) Il est étonnant de ne pas avoir d'objectif sur <u>le nucléaire</u> ! alors que par ailleurs, et au-delà des clivages politiques, les élus ont soutenu la candidature du territoire pour l'arrivée de l'EPR2.... --> il n'y aura pas de transition climatique et énergétique sans le nucléaire, quel engagement du territoire sur cet axe majeur? mais peut-être que le cadrage Européen (et donc sous leadership de l'Allemagne) des "PCAET" interdit de mentionner le mot ?</p> <p><u>proposition</u> : insérer un objectif spécifique (le N°2) et incrémenter les suivants</p> <p>Réponse : <i>En matière d'énergie, d'un point de vue réglementaire, le PCAET a pour objectif de planifier le développement des énergies renouvelables locales et décentralisées mais ne concerne pas l'énergie nucléaire qui relève de décisions et de documents de planification à l'échelle nationale. Par ailleurs, elle constitue une énergie décarbonée mais non classée comme renouvelable. Pour autant, la partie stratégique du PCAET sera complétée afin de préciser le rôle actuel du territoire en matière d'énergie nucléaire et son ambition à le conserver.</i></p> <p>2) Concernant l'action 2.3 qui évoque la méthanisation, il serait plus honnête d'utiliser le verbe "étudier" plutôt que "développer".</p> <p>Réponse : <i>L'objectif opérationnel 2.3 du PCAET est bien de « Développer la méthanisation » et la première étape de cet objectif est la fiche action 2.3.1 intitulée « Etudier la faisabilité de ... ».</i></p> <p>3) Concernant l'action 3.3 sur les déchets, il faudrait peut-être ajouter "agricoles" pour la limitation du brûlage des déchets verts. --> le brûlage des déchets verts est interdit pour les particuliers</p> <p>Réponse : <i>Effectivement une correction va être apportée pour plus de cohérence</i></p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>4) L'objectif 5 est assez étonnant puisqu'il suggère de mobiliser le territoire sur un projet qu'il a lui-même écrit (y-aurait-il un doute?) <u>proposition</u> : Piloter le PCAET</p> <p>Réponse : <i>Il s'agit ici d'un document de planification et donc de préciser les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif. Au-delà du volet pilotage du PCAET, les actions comprennent des actions de mobilisation à destination des collectivités et partenaires privés mais également des actions à destination des habitants.</i></p> <p>cordialement</p> <p>P. B. 26130 St Paul Trois Châteaux</p>
4	04/10/2023 – 23h15	<p>BOnjour</p> <p>très intéressée par ce plan et le programme annoncé. Je suis surprise toutefois que la plaquette ne mentionne pas de programme plus détaillé sur le plan mobilité entre Pierrelatte et St Paul et reste très évasif : quid de l'aménagement de la zone d'activité de st Paul qui a peu ou pas pris en compte les mobilités douces (pas de voies sécurisées d'accès à la ZA pour le vélo) ? quid de l'aménagement de voies cyclables entre Pierrelatte et St Paul, deux principaux bassins d'emplois et de vie ?</p> <p>Réponse : <i>Les actions 1.4.1 « Planifier les mobilités » et 1.4.2 « Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable » permettront de préciser dans le détail les aménagements prévus</i></p> <p>et quid bien sûr du projet d'échangeur autoroutier ? est-il compatible avec le PCAET ?</p> <p>Réponse : <i>Cf. réponse à la contribution n°1</i></p> <p>bien cordialement</p> <p>C. L.</p>
5	05/10/2023 – 16h53	<p>Bonjour,</p> <p>Je réside à Saint Paul trois châteaux.</p> <p>Je saisis donc l'occasion qui est donnée aux habitants de la CCDSP pour vous faire part de mes souhaits en matière d'économies d'énergie. Ma commune contrairement à d'autres qui l'entourent, (Solerieux, Clansayes, Donzere, Pierrelatte en partie, et j'en oublie) ne fait aucun effort pour réduire l'éclairage public la nuit (extinction la nuit par exemple).</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>M.le Maire se justifie en expliquant qu'il remplace peu à peu tous les éclairages par des led. C'est loin d'être suffisant, et ça ne justifie pas un éclairage surabondant dans toute la ville où l'on peut voir comme en plein jour quand la nuit est tombée ! Ne pourrait-on pas par exemple faire fonctionner seulement un lampadaire sur 3 pour commencer? De plus résidant tout près du complexe sportif 2003, depuis des années un éclairage très puissant et inutile éclaire toute la nuit une petite piste de sport : dans quel but? Quelques semaines auparavant j'ai envoyé un mail à M le Maire. Ses services m'ont complaisamment répondu que la population tricastine s'était prononcée contre l'extinction des éclairages la nuit. Autour de moi Personne n'a entendu parler de cette « consultation »... De plus, Outre la pollution de l'air qui malheureusement est une constante dans notre région, on subit de plein fouet la pollution lumineuse causée par cette débauche de consommation d'énergies INUTILE et COÛTEUSE, et préjudiciable à l'environnement. Il est grand temps de réagir pour le climat avec des mesures très simples et de bon sens, et pour le porte monnaie des tricastins par la même occasion. Merci vivement de prendre mes remarques en considération. Cordialement</p> <p>C. E.</p> <p><u>Réponse :</u> <i>L'éclairage public est effectivement un sujet important, c'est pourquoi, le PCAET comprend l'action 1.2.2 intitulée « Réduire les consommations d'énergie de l'éclairage public ». Sa déclinaison opérationnelle dépend de chaque commune et de ses contraintes et orientations. Cela peut passer par de l'extinction mais des modifications techniques (baisse d'intensité, passage au LED, ...) peuvent également permettre de réduire les consommations jusqu'à 80%.</i></p>
6	10/10/2023 – 19h04	<p>Bonjour,</p> <p>Après une lecture laborieuse des documents associés au PCAET de la communauté de communes Sud Drôme, voici les principales remarques d'un citoyen de la commune de Saint Paul 3 Châteaux :</p> <p>- Aspect général des documents</p> <p>Certes le sujet est vaste et complexe mais le document présenté ne contribue pas à le simplifier, bien au contraire. De plus il faut vraiment aller dans quelques petites lignes pour se rendre compte que ces documents parlent de notre communauté de communes (sauf l'usage du sigle CCDSP) et de notre environnement quotidien et cela est bien dommage pour l'appropriation par les citoyens et acteurs locaux.</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Réponse :

Les documents du PCAET répondent à des exigences réglementaires et sont donc conçus avant tout pour assurer leur conformité légale et réglementaire. Une plaquette de communication très synthétique est disponible sur le site Internet de la CCDSPP pour une communication grand public.

Par ailleurs, le PCAET comprend une partie entière de diagnostic du territoire qui a servi de base pour construire la stratégie et le plan d'actions. Dans le cadre de sa mise en œuvre opérationnelle, le PCAET et les fiches actions feront l'objet de communications plus concrètes et détaillées.

Des pans entiers sont complètement omis comme la sobriété foncière, la lutte contre l'artificialisation des sols...; ils ont pourtant des impacts forts sur la réduction des gaz à effet de serre ?

Réponse :

Il ne s'agit pas d'une omission mais ces thématiques qui effectivement impactent les émissions de gaz à effet de serre seront inclues plus concrètement dans d'autres documents réglementaires de planification (SCoT, PLU) qui devront prendre en compte les objectifs du PCAET. Par ailleurs, la végétalisation est citée dans plusieurs fiches relatives à la réduction des consommations énergétique et à l'adaptation au changement climatique.

Un des couteux et impactant projet local non encore acté qu'est **l'échangeur autoroutier entre St Paul et Pierrelatte est totalement absent** de ces documents, c'est réellement dommage en termes d'impact sur nombre des actions du PCAET.

Réponse : Cf. réponse à la contribution n°1

Je m'interroge aussi sur les modalités de suivi de cette "usine à gaz", comment des décideurs comme nos élus pourront ils s'assurer de manière concrète de la mise en œuvre et des effets des quelques mesures et les partager avec les citoyens dans une démarche vertueuse. Combien de plan d'actions vont devoir être encore écrits?, une impression de suivre une vidéo des "Shadocks" où **on pompe du mou avec une pompe a problème mou.....**

Réponse :

Effectivement, le PCAET est un document stratégique couvrant de nombreuses thématiques. Au sein de l'intercommunalité, un agent technique a pour mission d'animer et suivre le PCAET avec un élu référent et une commission d'élus comportant un représentant par commune. Un tableau de bord permettra de suivre la mise en œuvre du PCAET plus concrètement action par action. Un bilan à mi-parcours et à la fin du PCAET sera rédigé.

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

- Quelques points spécifiques

*Eclairage public : il peut représenter 40% de la facture énergétique d'une commune, l'impact est fort (coût, biodiversité, pollution lumineuse) et il n'y a aucune action concrète pour les villes qui n'ont pas de coupure nocturne, ni aucun objectif chiffré, ni indicateur de suivi ???

Réponse :

L'éclairage public est effectivement un sujet important, c'est pourquoi, le PCAET comprend l'action 1.2.2 intitulée « Réduire les consommations d'énergie de l'éclairage public ». Sa déclinaison opérationnelle dépend de chaque commune et de ses contraintes et orientations. Cela peut passer par de l'extinction mais des modifications techniques (baisse d'intensité, passage au LED, ...) peuvent également permettre de réduire les consommations jusqu'à 80%. Un suivi des actions dans les différentes communes et leur impact, sera réalisé.

* §4.1 Préserver et redévelopper une économie agricole durable : il faut établir un plan d'action territorial, aucun indicateur, aucun objectif ??? hormis 2026 /2028 pour l'établissement du PAT, **aucun engagement sur le foncier, le zéro artificialisation des sols..**

Réponse :

Ces thématiques relèvent d'autres documents réglementaires de planification (SCoT, PLU) qui devront prendre en compte les objectifs du PCAET et les objectifs nationaux de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le projet alimentaire de territoire fait l'objet de la fiche action 3.1.1.

* Action 4.1.2 du §5 Réseau d'eau potable : enfin un indicateur mais alors là quelle ambition! on tolère jusqu'à 30% de fuite au moins...

Réponse :

Les indicateurs retenus correspondant aux indicateurs nationaux. Ils pourront être revus lors du bilan à mi-parcours

* Action 1.4.2 du §2.4 Favoriser les alternatives à l'autosolisme.

En terme de pistes cyclables, l'objectif se situe entre 0;8 et 1;5 km/1000 habitants soit pour notre CCDSP entre 35 et 66 kms (ça aurait mieux de l'écrire), où ? **Quand ? Quelles priorités ?**

Réponse :

La fiche action 1.4.2 « Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable » devrait permettre de répondre à ces précisions. Par ailleurs, certaines actions n'ont pas pu toutes être chiffrées car les données ou leur état de maturité n'étaient pas suffisant au moment de leur rédaction. Des précisions seront apportées notamment lors de leur première revue de projets annuelle avec l'ensemble des acteurs concernés.

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Rien sur les transports ferroviaires et pourtant..

Réponse :

La mise en œuvre de la fiche action 1.4.1 « Planifier les mobilités » devrait permettre d'aborder ce sujet.

Covoiturage; il est dit de privilégier les parkings existant y compris privé mais là aussi aucun objectif, aucune localisation

Réponse :

Certaines actions ne sont pas très détaillées car leur état de maturité n'était pas suffisant au moment de leur rédaction et l'objectif de revues de projets est bien de pouvoir les préciser.

Transport partagé piloté par une association doté de moyens publics, cela existe et fonctionne déjà dans plusieurs endroits, solution totalement oubliée.

Réponse :

Cette modalité d'intervention n'a pas été évoquée par les acteurs concernés lors des groupes de travail mais pourra l'être lors de la mise en œuvre de la fiche 1.4.1 « Planifier les mobilités ».

*Action4.4.1 du § 5.4 Améliorer la qualité de vie, préserver la santé...

Nombre de m3 public végétalisé : l'indicateur, c'est doit être en augmentation...quelle ambition ?

Réponse :

Des précisions de ce type seront apportées notamment lors des revues de projets annuelles de cette action avec l'ensemble des acteurs concernés.

* Action 5.5.3 du §6.2 Fédérer les acteursdu PCAET

L'idée : un challenge de l'exemplarité et l'indicateur : en fonction des projets, super pour savoir si on va dans le bon sens, on continue dans les Shadocks..

Réponse :

Il n'est pas possible d'associer des indicateurs à des actions inconnues à ce jour. L'idée du challenge de l'exemplarité est de permettre aux communes de partager leurs bonnes pratiques actuelles et futures, et de les faire essaimer.

Je ne détaille pas plus car la plupart des remarques se ressemblent, merci de votre lecture , à votre disposition pour toute question

Cordialement

M. B.t

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

7	11/10/2023 – 19h33	<p>Bonjour Veuillez trouver en annexe mes remarques sur le projet de PCAET Bonne réception cordialement R. Z.</p> <p>Bonjour et merci pour ce projet de PCAET Malgré le travail important, du moins je le suppose, et une forme de lecture très agréable, je suis quelque peu déçu par le fond de l'affaire. D'ailleurs s'agit-il d'un plan ou d'un programme car les deux termes sont employés, mais ne signifient pas la même chose pour moi ? J'espère que le plan validé soit le début d'un réel plan d'action dynamique de lutte contre le réchauffement climatique et non un aboutissement comme j'ai pu le lire dans l'éditorial. Le fait que l'on ne trouve pas un échéancier d'avancement des actions ni un point de situation à 2023 m'inquiète beaucoup (pourquoi n'y a-t-il pas un point 2023 car cela représente la médiane entre 2017 et 2030. A l'échelle de la CCDSP ce plan me semble beaucoup trop vague, j'espère que ce n'est pas un catalogue de bonnes intentions ou de vœux pieux comme peuvent l'être quantité de rapport type COP 21..... Permettez moi de poser quelques questions précises a intégrer dans le plan validé; 1. pourquoi la gestion de l'eau, sujet majeur, n'est-il pas plus développé ' récupération d'eau pluviale, réutilisation de l'eau épurée après station etc... ?</p> <p>Réponse : <i>La gestion de la ressource en eau fait l'objet de l'objectif opérationnel 4.1 à part entière « Assurer une gestion concertée des usages de l'eau, économiser la ressource, protéger les captages d'eau potable et les milieux aquatiques » décliné lui-même en deux actions (4.1.1 et 4.1.2). Les solutions pour la préservation de la ressource, comme celles que vous proposez, pourront être étudiées lors de la mise en œuvre de ces fiches. Elles seront mentionnées dans la fiche correspondante.</i></p> <p>2. 89% des trajets sont motorisés, pourquoi si peu de volonté pour favoriser le vélo, les pistes cyclables un véritable réseau ?</p> <p>Réponse : <i>Le PCAET accorde une importance à ce sujet au travers notamment de la fiche action 1.4.2 « Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable », schéma qui est déjà en cours d'élaboration et qui prévoira les itinéraires et actions à développer sur le territoire.</i></p> <p>3. Ou peut-on consulté le plan local des déchets ménagés ?</p>
---	--------------------	---

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p><u>Réponse :</u> <i>Le Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA) de la communauté de communes est en cours d'élaboration.</i></p> <p>4. Y-a-t-il des communes qui ont déjà intégré les objectifs climat dans leur PLU ?</p> <p><u>Réponse :</u> <i>Les dernières révisions de PLU, issues d'un travail communal de plusieurs années, ont intégré certains objectifs du PCAET, comme le développement de la mobilité active, la recherche de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, ... Les révisions à venir intégreront les orientations du PCAET.</i></p> <p>5. Quelle est la forme et Qui est responsable du Challenge territorial de l'exemplarité ?</p> <p><u>Réponse :</u> <i>Ce challenge sera coordonné par l'intercommunalité avec la participation de l'ensemble des communes du territoire.</i></p> <p>6. Pourquoi chercher des Zones pour le développement du photovoltaïque alors qu'un développement en toiture et l'équipement du parc public me semble une priorité ? Les terrains restants de la ZI des lones de Saint-Paul n'ayant plus de possibilité de développement en activités humaines ne sont ils pas équipés de Panneaux.</p> <p><u>Réponse :</u> <i>L'objectif est de planifier le développement de cette énergie sur l'intégralité du territoire pour avoir une vue d'ensemble des lieux d'implantations prioritaires en tenant des contraintes locales (inondabilité, patrimoine, ...) comme cela est demandé par la réglementation. Pour autant, le développement en toiture, parking et friches est privilégié.</i></p> <p>7. Pourquoi l'impact de la future sortie d'autoroute n'est-il pas analysé dans ce plan.</p> <p><u>Réponse :</u> <i>Cf. réponse à la contribution n°1</i></p> <p>Dans l'espoir d'une réponse à l'ensemble de mes questions, et de leur intégration dans le plan définitif, veuillez agréer l'expression de mes salutations distinguées</p>
8	14/10/2023 – 18h27	<p>Après lecture des documents reçus par mails, j'avoue que cela prend du temps et je ne suis pas certaine que beaucoup de citoyens vont y répondre sachant le laps de temps un peu court laissé pour la participation citoyenne.</p> <p>Je pense qu'une information plus importante vers les habitants de la commune, et une écoute plus attentive de leur différentes demandes lors de la réunion publique aurait été bienvenue!!</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Notre communauté de commune est obligée de répondre à la loi et de mettre en œuvre ce PCAET, mais j'ai le sentiment que cela est fait sans une réelle motivation, déjà les objectifs demandés au départ ont été revus à la baisse ... information donnée lors de la réunion publique.

Réponse :

Au-delà des obligations légales liés à la présente procédure de consultation, la communauté de communes a organisé, en septembre 2022, de manière volontariste, une réunion publique. Celle-ci a permis de recueillir des idées d'actions et avis des habitants. Les objectifs du PCAET sont compatibles avec ceux définis par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région AURA. Comme indiqué lors de la réunion publique, la programmation des actions de ce premier PCAET est considérée comme une phase d'émergence ou de premiers pas des filières/actions et de constitution de communautés territoriales de travail autour des thématiques relevant du PCAET. Cette première étape a été voulue, en termes d'objectifs, pragmatique et réaliste en considérant la situation actuelle de développement de ces filières/actions dans le territoire et des acteurs qui peuvent y être impliqués. Les bilans à mi-parcours et à la fin du PCAET pourront être l'occasion de revisiter ces objectifs.

L'engagement de la communauté de commune dans le PCAET date de 2018...la délibération pour le lancement du plan de septembre 2020, la réunion publique en septembre 2022, nous sommes en 2023 et pour les actions rien n'est fait si ce n'est ce plan qui met beaucoup beaucoup de temps à démarrer ...

A quand les premières actions efficaces comme stopper le projet d'une sortie d'autoroute dont nous n'avons absolument pas besoin, ni pour nous déplacer, ni pour mieux respirer.

Les objectifs attendus sont pour 2030 et 2050 ... cela paraît bien loin et nous avons le sentiment que ce qui est fait dans dans commune va à l'encontre de ce projet...

Une artificialisation des terres très importante pour notre commune Saint Paul Trois Châteaux

Ce plan prévoit de s'adapter au changement climatique et de favoriser la séquestration carbone, sachant que dans notre commune nous préférons couper des arbres et mettre du béton blanc pour rafraîchir...ainsi que des ombrières en toile pour les élèves dans les cours d'école!!!

Il est urgent d'accélérer le changement et de planter des arbres, d'avoir une réelle envie de développer les circulations douces comme le vélo, afin de limiter l'autosolisme en voiture, il est quasiment impossible voir très dangereux de se déplacer en vélo dans notre commune pour aller travailler ...et rien ne bouge, faudra t il attendre 2050???

Et le train?? Ce serait bien d'avoir un chapitre sur le transport ferroviaire... transport des marchandises des individus à quand une volonté de développer ce mode de transport ??

Réponse :

Ce premier PCAET est une première étape de mise en mouvement et de constitution de communautés de travail pour engager le territoire vers la transition écologique et énergétique. Son élaboration a nécessité de passer par des phases de diagnostic, de concertation des acteurs et de co-construction des actions. Les objectifs sont donnés à long terme comme le prévoit la réglementation mais le plan d'action est sur 6

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p><i>ans. Les PCAET suivants (par période de six ans) devront permettre de passer à une phase de massification d'élargissement et/ou de massification des filières/actions.</i></p> <p>Action 1 2 3 Mettre les marchés publics en cohérence avec le PCAET Rien n'est indiqué sur les constructions, fixer des règles de "'haute qualité environnementale' avec utilisation de matériaux biosourcés (bois, chanvre,laine) Prévoir des chauffage avec géothermie pour permettre de refroidir les bâtiments l'été sans polluer. Le calendrier ne contient pas d'objectif... c'est flou...</p> <p><u>Réponse :</u> <i>Ces propositions pourront être intégrées lors de la mise en œuvre de la fiche action 1.2.3 « Mettre en cohérence les marchés publics avec le PCAET » ainsi que dans celle nommée 1.5.2 « Réaliser des bâtiments publics et des aménagements exemplaires ». A ce stade, toutes les précisions n'ont pu être apportées mais c'est bien cela l'objectif du travail qui va être entrepris.</i></p> <p>4 1 Préserver et développer une économie agricole durable: L'ère des maires bâtisseurs est -elle révolue? l'heure est désormais à la sobriété foncière, c'est en tout cas l'ambition déclarée de la France qui vise le zéro artificialisation des sols en 2050 dans la loi climat et résilience du 22 Août 2021. Déjà notre président de région a annoncé qu'il se retirait du dispositif !!! Inquiétant quand même !! Nous avons l'impression que certaines communes profitent du temps restant pour artificialiser UN MAXIMUM???</p> <p><u>Réponse :</u> <i>La thématique de la sobriété foncière relève notamment d'autres documents réglementaires de planification (SCoT, PLU) qui devront prendre en compte les objectifs du PCAET et les objectifs nationaux de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Effectivement, avec la loi climat et résilience, la France s'est fixé l'objectif d'atteindre l'absence d'artificialisation nette des sols en 2050, avec un objectif intermédiaire de réduction de moitié de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers dans les dix prochaines années. L'enjeu pour y parvenir est de travailler sur le taux de renouvellement urbain et la densité du bâti à travers la réduction des logements vacants, la construction de logements dans les friches urbaines et les dents creuses et l'augmentation modérée de la densité bâtie des maisons individuelles.</i></p> <p>Les objectifs du PCAET ne sont pas clairement définis.. Nous avons tous un rôle à jouer au quotidien pour réduire notre impact sur notre environnement mais ce sont nos élus qui peuvent prendre les bonnes décisions pour notre futur et laisser un environnement plus respirable pour nos enfants!!</p>
9	18/10/2023 – 11h30	<p>Bonjour, Compte tenu du fort ensoleillement de la région, le développement d'équipements photo voltaïques sur les résidences privés comme</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>publiques me paraît indispensable, y compris dans les zones autour des monuments historiques. Nombre de nos villages possèdent des bâtiments classés, ce qui y limite aujourd'hui cette possibilité, les architectes des Bâtiments de France n'y étant pas souvent favorables. Il faudrait pouvoir le faire de façon collective, avec l'aide de la CCDSP ou d'une association, le choix d'un fournisseur et d'un système de production pouvant être complexe.</p> <p>Cordialement, Bénédicte DOMINIQUE RocheGude</p> <p>Réponse : <i>Le développement de l'énergie solaire correspond bien à l'objectif de la fiche action 2.2.1 intitulée « Localiser les zones adaptées d'implantation du solaire photovoltaïque ». A ce jour, il est effectivement limité à proximité des monuments historiques. Un travail fin de collaboration avec les services concernés est nécessaire pour faire cohabiter préservation du patrimoine et développement des énergies renouvelables.</i></p>
10	18/10/2023 – 14h44	<p>Bonjour, à la première lecture de la brochure relative au PCAET, j'ai été surpris de l'absence de l'hydroélectricité dans la distribution des énergies renouvelables dans la CCDSP.</p> <p>Évidemment, les ouvrages CNR de Châteauneuf du Rhône et de Bollène ne sont pas dans le périmètre de l'intercommunalité et ne peuvent être pris en compte.</p> <p>C'est réducteur car leur position limitrophe interagit forcément avec notre territoire.</p> <p>D'autre part, cela place les intercommunalités correspondantes dans une position plus favorable que la CCDSP alors même que nous sommes pénalisés par l'impact de l'autoroute A7 sur la consommation d'énergie finale.</p> <p>N'aurait il pas été plus judicieux de procéder à une péréquation pour la prise en compte de l'hydroélectricité et de l'autoroute, et de façon plus générale pour tous les aménagements structurants présents sur une intercommunalité ou immédiatement contigus même si j'ai bien conscience de la complexité de l'exercice ?</p> <p>Cdt.</p> <p>P. H. 26780 MALATAVERNE</p> <p>Réponse : <i>Au-delà de la pertinence de votre remarque, la réglementation liée au PCAET impose une approche cadastrale (c'est-à-dire de comptabilisation de l'ensemble des émissions produites sur la délimitation administrative du territoire) notamment afin d'éviter les doubles comptes entre territoire.</i></p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

11	23/10/2023 – 16h19	<p>En contradiction avec les objectifs du PCAET (réduire les émissions atmosphériques, favoriser la séquestration du carbone, développer la biodiversité) est la construction , par Vinci, de l'échangeur sur l'A7, au niveau de Saint-Paul. Cela va artificialiser des sols agricoles cultivés. De plus, avec les changements climatiques, privilégier la vitesse des véhicules est anachronique. Il vaudrait mieux aménager des pistes cyclables et des moyens de locomotion partagés.</p> <p>MJ. D.</p> <p>Réponse : Cf. réponse à la contribution n°1</p>
12	02/11/2023 – 8H32	<p>Bonjour,</p> <p>Après avoir parcouru ce dossier, je m'étonne qu'à aucun moment il est mentionné le projet de l'échangeur autoroutier. A mon avis ce projet va à l'encontre du Plan Climat de notre région. Vous mentionnez de préserver et redévelopper une économie agricole durable, éviter l'artificialisation des sols, préserver la biodiversité des milieux naturels, ce qui est très importants et bénéfiques pour nous habitants de SP3C, où déjà la circulation est dense sur notre commune. Aussi développer les voies vertes (pourquoi ne pas construire une passerelle Himalayenne) de SP3C à Pierrelatte pour permettre en toute sécurité aux habitants d'aller travailler en vélo sur le site du tricastin et se déplacer dans la région. Je vous remercie de prendre mon mail en considération. Cordialement.</p> <p>Réponse : Cf. réponse à la contribution n°1</p>
13	6/11/2023 – 8h46	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Dans le cadre de la consultation publique du projet de PCAET, nous vous transmettons l'avis produit par l'association ... au sujet du volet 'mobilités' du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté de Communes Drôme Sud Provence. L'association propose aux élus communautaires de compléter le plan d'action sur plusieurs points qui ne sont pas traités en l'état par le projet de PCAET. Nous nous déclarons à leur disposition pour partager des propositions concrètes et réalistes. L'association regrette la faiblesse des engagements relevant des collectivités locales. Nous exprimons également notre inquiétude face au risque de retard dans la mise en œuvre du PCAET dès son démarrage.</p> <p>Ainsi vous trouverez le détail de nos réactions dans la pièce jointe, notamment au travers de 10 questions à destination des élus communautaires.</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>Dans l'attente de réponses et d'échanges avec les élus, recevez nos sincères salutations.</p> <p>M. M. et P. DC, coprésidents de l'association ...</p> <p>Réponse : <i>apportée en fin de mémoire</i></p>
14	6/11/2023 – 10h29	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>A l'occasion de la consultation publique relative au PCAET, vous trouverez ci-après mon avis s'agissant du thème de la gestion des déchets abordé dans le projet de document.</p> <p>Mon avis comprend des questions à l'attention des élus, des propositions de compléments du plan d'actions ainsi que quelques réactions.</p> <p>Le diagnostic établit que la gestion des déchets représente 23% des émissions de GES du territoire. Ce bilan apparaît très impacté par les enfouissements sur l'ISDND de Donzère, bien plus que par les déchets produits par la population de la CCDSP.</p> <p>Aussi :</p> <p>1/ L'ISDND de Donzère reçoit-il des déchets en provenance des autres collectivités membres du SYPP ? Le cas échéant, quelle est cette part des apports ?</p> <p>Réponse : <i>Suite à la réception de cette observation, la question a été posée à l'exploitant de l'ISDND qui apportera la réponse.</i></p> <p>2/ En complément des actions de réduction des déchets enfouis sur le site de Donzère que pourraient engager les collectivités (hors PCAET de la CCDSP), le PCAET aurait pu par contre prévoir une ou des actions revenant à l'industriel en charge de l'ISDND de Donzère pour réduire ses émissions de GES.</p> <p>Réponse: <i>A priori, la demande d'actions allant dans ce sens relève des services de l'Etat en charge du suivi des installations classées pour l'environnement. La question leur a été transmise. Pour autant, l'exploitant de l'ISDND pourra être questionné sur les actions complémentaires qu'il compte mettre en œuvre</i></p> <p>3/ L'ISDND de Donzère a dépassé sa capacité moyenne annuelle autorisée sur trois années 2019-2020-2021 s'agissant du stockage de déchets non dangereux. Aussi les apports de 2022 et de 2023 (pour les 10 premiers mois de l'année), ont-ils retrouvé une quantité conforme à l'arrêté d'autorisation ? ce point aurait pu constituer une action impliquant le gestionnaire du site ("maîtrise des apports conformes à l'arrêté d'autorisation").</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Réponse :

La question a été transmise aux services de l'Etat en charge du suivi des installations classées pour l'environnement.

En sus de cet aspect, la prévention de la production et la valorisation des déchets pour la CCDSP restent un volet d'actions dont l'impact sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre est "fort" selon le PCAET. Pourtant le plan d'actions du PCAET se limite à la fiche 3.3.1 et à "Mettre en œuvre le **Plan Local des Déchets Ménagers et Assimilés**" (PLPDMA), sans contenu circonstancié, sans calendrier et sans quelques actions concrètes à engager à court terme. Il convient que cette fiche soit revue à minima par :

1/ Mentionner que le PLPDMA a été élaboré et approuvé par le SYPP pour la période 2021-2026
(<https://www.sypp.fr/application/files/5716/8726/2670/PLPDMA-synthese.pdf>)

Réponse : *Cette mention sera ajoutée dans la fiche action correspondante.*

2/ Identifier les actions du PLPDMA dont la mise en œuvre relève de la Communauté de Communes

Réponse :

La communauté de communes est en charge des actions en matière de collecte, alors que le SYPP est compétent en matière de traitement des déchets ménagers.

3/ Compléter les actions par le besoin de donner les moyens suffisants au SYPP pour mettre en œuvre les actions du PLPDMA qui relèvent de sa compétence.

Réponse

Les arbitrages budgétaires du SYPP ne relèvent pas directement du PCAET mais découlent des discussions entre les différents membres du syndicat dont le périmètre dépasse largement celui de la communauté de communes.

4/ Mettre l'accent sur les actions de prévention (en clarifiant ce qui relève du SYPP / ce qui relève de la CCDSP)

Réponse

Le SYPP est compétent en matière de traitement des déchets ménagers, la collecte relève de la communauté de communes

Plus globalement, la situation du service de gestion des déchets de la CCDSP par rapport aux objectifs nationaux aurait pu être rappelée afin de mesurer l'effort à fournir pour être à minima dans la cible définie par **les objectifs réglementaires**. De même la **comparaison aux objectifs du PLPDMA** aurait été fort utile.

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>Réponse <i>Le PLPDMA de la CCDSP étant en cours d'élaboration, il n'est pas possible de comparer ces objectifs.</i></p> <p>Par ailleurs, il est assez surprenant que concomitamment à l'élaboration du PCAET, les élus de la CCDSP n'ont pas arrêté d'échéances de mise en œuvre de la tarification incitative avant la fin de leur mandat, à l'exception du 1er janvier 2024 pour la seule commune de Saint Paul Trois Châteaux (l'une des communes dont la production d'ordures ménagères par habitant est déjà la plus faible). Ainsi le territoire est privé d'un levier d'actions concourant à la réduction de la production de déchets. Le calendrier de mise en place d'une tarification incitative devrait être reconsidéré au plus tôt, et constituer en soi une action du PCAET.</p> <p>Réponse : <i>L'objectif de la CCDSP est bien la mise en place de cette tarification mais compte tenu de la complexité technique de sa mise en œuvre, sa généralisation sera faite à l'issu des premiers retours d'expériences issus de la commune de Saint-Paul Trois Châteaux.</i></p> <p>En complément, il convient de souligner que la mise en service du centre de préparation de combustible (SYPROVAL) par le SYPP est prévue très prochainement. Or le projet n'est à priori pas mentionné dans le PCAET, alors que l'installation est destinée à prendre en charge les déchets produits par les membres du syndicat dont la CCDSP. Comment ce projet est-il de nature à faire évoluer le bilan de consommation d'énergie, d'émissions de GES et de polluants atmosphériques du territoire pour les déchets produits sur la CCDSP, mais aussi pour l'installation SYPROVAL située sur le territoire de la CCDSP et ses activités liées ? Quelle sera la destination du combustible produit à court terme ?</p> <p>Réponse : <i>Ces éléments pourront être précisés lors de l'évaluation à mi-parcours du PCAET à l'appui des données factuelles disponibles suite à la mise en service de l'équipement. En ce qui concerne la destination des combustibles produits, la question a été posée au SYPP.</i></p> <p>Dans l'attente de vos réponses et espérant une prise en compte de ces remarques dans le document final de PCAET, recevez mes sincères salutations.</p> <p>S. L. 26700 LA GARDE ADHEMAR</p>
15	6/11/2023 – 14h20	<p>Bonjour,</p> <p>Nous avons eu connaissance du plan climat Air Énergie Territorial de la CCDSP par le journal de notre village "Le petit lagardien" qui nous invite à participer à l'enquête pour relever ensemble les défis à venir.</p> <p>Le plan climat Air Énergie Territorial est une bonne initiative qui permet aux citoyens de donner leur avis.</p> <p>Alors voilà mes remarques :</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

		<p>-Le plan climat parle de qualité de l'air, de réduction de polluants atmosphériques et de préserver et redévelopper une économie agricole durable. J'ai entendu parlé d'un projet d'échangeur autoroutier de la Drôme provençale qui va prendre plusieurs hectares de terres cultivables et je pense que ce projet est en contradiction avec le plan climat sur de nombreux aspects. Peut-être est-ce le moment de réfléchir, à nouveau, sur de tel projet.</p> <p>Réponse : Cf. réponse à la contribution n°1</p> <p>-Le plan climat parle également d'économie circulaire, de développer les échanges de ressources. Et cela m'a fait penser à ce qui se passe dans certaines endroits où lorsque les personnes se rendent dans la déchetterie de leur communauté de communes, elles ont la possibilité de laisser dans un endroit dédié les objets, petits meubles ... encore utilisables afin que d'autres puissent les récupérer si cela leur est utile. ressourcerie : intégrer dans fiche action sur l'économie circulaire Cela permet, en ces temps d'inflation, d'éviter le gaspillage et que les choses servent, encore, tant qu'elles ne sont pas trop abimées et ensuite elles peuvent aller à la benne pour y être recycler. Peut-être est-ce à penser pour les déchetteries de notre CCDSP.</p> <p>Réponse : <i>C'est effectivement une piste intéressante qui pourra être abordée dans le cadre du PLPDMA en lien avec la fiche action 3.3.1 du PCAET et des réflexions de l'intercommunalité sur la réduction des déchets.</i></p> <p>Je vous remercie de prendre en compte mes remarques et vous remercie pour cette consultation citoyenne. Cordialement</p> <p>E. V. 26700 La Garde Adhémar</p>
16	7/11/2023 – 23h51	<p>Bonjour,</p> <p>Je ne comprends pas comment les élus peuvent d'une main présenter un Plan Climat... et de l'autre main promouvoir aujourd'hui des projets qui vont complètement à l'encontre de la logique environnementale : construire de nouveaux échangeurs autoroutiers et de nouvelles routes (qui vont consommer des terres agricoles et entraîner une augmentation globale de la circulation routière donc de la pollution) ; raser des forêts ou semi-artificialiser des zones agricoles pour implanter des parcs photovoltaïques ; proposer toujours plus de nouvelles zones d'activité ???</p> <p>Ce PCAET me semble malheureusement être une opération de communication typique du greenwashing.</p>

Mémoire de réponses aux observations reçues à l'adresse mail pcaet@ccdsp.fr durant la phase de participation du public par voie électronique sur le Plan Climat Air Energie Territorial de Drôme Sud Provence

Bien sûr que nous sommes d'accord avec vos belles intentions, mais soyez cohérents dans vos actions quotidiennes et dans vos décisions politiques dès aujourd'hui.

Si vous voulez être crédibles, développez réellement les services et les commerces décentralisés, les transports en commun incitatifs, les aides à l'agriculture bio et à l'installation de jeunes agriculteurs, les avances de financement de l'isolation des bâtiments, plantez des centaines de kilomètres de haies, creusez des mares, plantez des arbres... Tout cela sera plus efficace pour le climat (et pas plus cher) que vos projets de nouvelles routes et zones d'activités.

Bien à vous,
JC L.
citoyen Drômois

Réponse :

La programmation des actions de ce premier PCAET est considérée comme une phase d'émergence ou de premiers pas des filières/actions et de constitution de communautés territoriales de travail autour des thématiques relevant du PCAET. Cette première étape a été voulue pragmatique et réaliste, en termes d'objectifs, en considérant la situation actuelle de développement de ces filières/actions dans le territoire et des acteurs qui peuvent y être impliqués. Le bilan à mi-parcours et à la fin du PCAET pourront être l'occasion de revisiter ces objectifs.

Les propositions que vous évoquez dans votre dernier paragraphe sont pour la plupart intégrées au PCAET qui doit cependant tenir compte des moyens disponibles à l'heure actuelle pour leur mise en œuvre opérationnelle.

Texte de l'Association ayant déposé les observations n°13

PROJET DE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL 2023-2028
COMMUNAUTE DE COMMUNES DROME SUD PROVENCE

AVIS de l'association ...

Novembre 2023

Réponse :

La CCDSP a répondu aux questions synthétiques à partir des données et arbitrages dont elle dispose actuellement. Au-delà de ces réponses écrites, l'association est invitée à se rapprocher de la collectivité si elle souhaite plus de détails.

SYNTHESE – QUESTIONS –

2023, une année utile pour les mobilités, ou déjà du retard à l'allumage ? L'association ... s'inquiète de l'avancement des actions prévues en 2023.

Question-remarque n°1 : S'agissant des mobilités, quel est donc l'avancement de chacune des 8 actions inscrites au PCAET pour l'année 2023 (cf. détails) ? Sont-elles réalisées, en cours d'exécution, programmées d'ici la fin de l'année, reportées à 2024 ?

Réponse :

L'ensemble des actions programmées feront l'objet d'une revue annuelle de projets qui permettra d'évaluer leur état d'avancement. Concernant les actions prévues pour l'année 2023 le détail mis en œuvre sera évalué début 2024. A titre d'exemple, l'élaboration du schéma directeur cyclable intercommunal touche à sa fin, l'intercommunalité a participé au Challenge Mobilité et le SDED a réalisé le schéma directeur des Infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Les propositions faites dans la partie détail seront examinées par les groupes de travail liés à chaque action lors de ces revues. Une évaluation sera réalisée dans le cadre du bilan à mi-parcours du PCAET.

Des enjeux de mobilités du quotidien incomplets. Face au retard en matière d'une diversité des mobilités proposée à la population sur le territoire, nous constatons que le PCAET ne traite pas l'ensemble des leviers à mobiliser notamment au regard des atouts existants.

Question-remarque n°2 : Nous invitons les élus à compléter le plan d'actions par des initiatives visant à couvrir le spectre de la multimodalité notamment au regard des services existants (trains TER), mais aussi des solutions à faible recours aux infrastructures (marche et télétravail). Nous nous tenons à disposition des élus pour partager des propositions à ce sujet.

Réponse :

Le volet mobilité des personnes sera étudié via le schéma des mobilités qui prévoit de traiter de la multimodalité, de l'intermodalité et des alternatives à la mobilité. La fiche action 1.41 relative à la planification des mobilités évoque ainsi « la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes actifs (Intermodalité) notamment sur les points stratégiques (gares, échangeurs, ...). »

Une absence notable du PCAET : le transport de marchandises. Malgré un objectif de baisse des consommations d'énergie générées par le transport de marchandises, aucune action n'aborde ce sujet. Ni le transport en transit, ni le transport à destination ou origine du territoire ne sont évoqués.

Question-remarque n°3 : Pourquoi le transport de marchandises ne fait l'objet d'aucune action alors que le territoire présente des atouts certains avec une voie ferrée et la canal Donzère-Mondragon ? Nous invitons les élus à compléter le plan d'actions par des initiatives visant à encourager les alternatives au transport de marchandises par la route, mais également à élargir la réflexion à l'organisation de la logistique du dernier kilomètre sur le territoire. Nous nous tenons à disposition des élus pour partager des propositions à ce sujet.

Réponse :

Ce premier PCAET est considérée comme une phase d'émergence ou de premiers pas des filières/actions et de constitution de communautés territoriales de travail autour des thématiques relevant du PCAET. Ainsi, pour le volet mobilité, il s'agit de se concentrer sur les actions en lien avec le transport des personnes qui paraissent plus abordables. Pour autant, vos propositions sur le transport de marchandises pourront être abordées dans le cadre des revues annuelles de projets de chaque action.

Des actions qui appellent des engagements forts de la part des acteurs. L'élaboration d'un plan de mobilité intercommunal simplifié et de plans de mobilité inter-entreprises doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement pour garantir leur succès et la dynamique de mise en œuvre des actions en découlant.

Question-remarque n°4 : Nous invitons les élus à se prononcer rapidement sur la participation des collectivités locales à l'élaboration des plans de mobilités inter-entreprises (soutien financier en sus d'une animation de coordination), afin d'envoyer un signal fort de soutien à la démarche.

Réponse :

L'inventaire des zones d'activité économique réalisé cette année a notamment permis aux entreprises de faire remonter les problématiques de mobilité de leurs salariés. Les plans de mobilités inter-entreprises permettront d'y répondre. La question des moyens financiers de la collectivité dédiés à cette action sera débattue par les élus.

Question-remarque n°5 : Etant donné le retard évoqué en préalable, afin que le temps d'études nécessaire n'obère pas les réponses aux besoins manifestes de la population et afin que des effets leviers soient recherchés pour encourager les différents acteurs à s'engager, nous invitons les élus à ajuster le calendrier des actions 1.4.2 (mise en œuvre du plan vélo), 1.4.3 (voiture partagée et de transports collectifs) et 1.4.4 (motorisation alternative) pour les années 2024 et 2025. Nous nous tenons à disposition des élus pour identifier ensemble quelques actions prioritaires de soutiens opérationnels, d'acquisition d'équipements ou de préparation d'aménagements d'infrastructures qui pourraient faire l'objet d'un engagement fort des collectivités tant sur le plan de l'annonce d'un échéancier de réalisation que de l'engagement financier.

Réponse :

Le schéma directeur cyclable va être présenté en conseil communautaire d'ici la fin de l'année. Les orientations budgétaires liées à sa mise en œuvre seront définies dans le cadre du débat d'orientation budgétaire 2024.

Les calendriers des différentes actions liées à la mobilité feront également l'objet de débat dans les commissions ad hoc et la position du milieu associatif leur sera rappelée.

S'agissant de la pratique du vélo, la réelle ambition des collectivités et des élus dans leur ensemble est questionnée au regard de l'absence de validation du schéma directeur cyclable dont le contenu est élaboré depuis au moins plus de 6 mois, et de l'absence de calendrier de sa mise en œuvre repris dans le PCAET.

Question-remarque n°6 : La cartographie des itinéraires à envisager établie dans le schéma directeur cyclable, est-il seulement un document de consultation pour les gestionnaires de voiries lorsqu'ils prépareront un projet routier, ou bien s'agit-il d'un support d'une stratégie volontariste d'aménagements des itinéraires ?

Réponse :

Le schéma cyclable est un document d'orientation qui s'inscrit dans une démarche de développement du vélo souhaitée par les élus. Il reprend une cartographie des itinéraires à déployer et permet d'assurer un maillage cohérent et continu entre les communes. La mise en œuvre fera l'objet de discussions entre les différentes parties prenantes.

Question-remarque n°7 : Pourquoi le plan d'actions du PCAET ne mentionne pas à minima le besoin de franchissements sécurisés du canal Donzère-Mondragon et la constitution d'un axe de circulation le long de celui-ci pour la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail ? Quels engagements concrets sont-ils formulés par les élus à ce sujet pour 2024 et 2025 ? Nous invitons les élus à préciser la fiche-actions 1.4.2 sur ce point.

Réponse :

Les fiches action du PCAET ont une vocation de planification plus générale, le détail des aménagements seront précisés dans le schéma directeur cyclable et la planification dépendra des arbitrages ultérieurs.

Question-remarque n°8 : Si le développement de la pratique du vélo au quotidien passe par la sécurisation des parcours, tout particulièrement dans le contexte local, il doit également être accompagné par des mesures de soutien qui pourraient recevoir l'appui du plan gouvernementale Vélo et Marche 2023-2027. Nous nous tenons à disposition des élus pour identifier ensemble les actions prioritaires de soutien, parmi celles proposés par le schéma directeur cyclable, et ainsi préciser la fiche 1.4.2 du PCAET.

Réponse :

Ces mesures de soutien pourront être examinées lors du suivi de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable notamment par l'agent en charge des mobilités.

L'absence remarquée du projet d'échangeur autoroutier dans le PCAET. Alors que l'échangeur autoroutier de la Drôme Provençale n'est pas mentionné dans ce document, nous nous interrogeons de cette absence.

Question-remarque n°9a : Le projet d'échangeur autoroutier de la Drôme Provençale va-t-il être abandonné expliquant l'absence de mention dans le PCAET ?

Réponse :

A ce jour, le projet d'échangeur est toujours inscrit dans les projets d'intérêt national portés par l'Etat. L'état d'avancement du projet ne permettait pas d'identifier précisément les impacts et les données en lien avec le PCAET.

Nous constatons une incohérence entre le contenu du PCAET et les déclarations de VINCI indiquant que l'un des objectifs du projet d'échangeur est de « développer de nouvelles mobilités en faveur de la transition écologique » :

Question-remarque n°9b : De la CCDSP ou de VINCI, qui doit corriger son dossier ? Le projet d'échangeur de la Drôme Provençale est-il de nature à « développer de nouvelles mobilités en faveur de la transition écologique » et ne devrait-il pas être dans ce cas mentionné parmi les actions 1.4 du PCAET visant « à favoriser les alternatives à l'autosolisme et les carburants/motorisations alternatifs » ? Nous nous tenons à la disposition des élus pour partager notre analyse factuelle de ce point.

Réponse :

A ce stade, ce projet n'est pas connu suffisamment dans le détail pour répondre à cette question. Le territoire veillera à ce que ce projet devienne un pôle multimodal.

Les trajectoires de transition écologique retenues ne tiennent pas compte du projet d'échangeur alors que sa mise en service est envisagée en 2028.

Question-remarque n°9c : Pourquoi les incidences du projet d'échangeur en matière d'émissions des gaz à effet de serre, de pollution de l'air, de consommation d'énergie ou de séquestration du carbone ne sont-elles pas prises en compte dans l'établissement des objectifs du PCAET pour 2030 et 2050 ? (cf. détails)

Réponse :

A ce stade, les éléments notamment liés à l'étude d'impact sur l'environnement de cet aménagement ne sont pas précisément connus. Lorsqu'ils le seront, il sera possible de les confronter aux objectifs du PCAET.

Des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui justifient d'être plus ambitieux dans la mise en œuvre concrète des actions définies par le PCAET en matière de déplacements quotidiens et de transports de marchandises. Le diagnostic du PCAET a clairement identifié le secteur des transports comme prioritaire par rapport à cet enjeu. Les leviers identifiés sont alors le report modal, l'aménagement du territoire permettant davantage de sobriété dans les déplacements, le changement de motorisation et de carburants des véhicules.

Question-remarque n°10 : Au regard d'un aménagement du territoire qui s'avère déterminant et compte tenu d'actions à coordonner au-delà du territoire communautaire, nous interrogeons les élus de la CCDSP sur l'avancée des travaux concernant le sujet des mobilités à l'occasion de l'élaboration du SCOT Rhône-Provence-Baronnies auquel ils participent ? Quelles démarches sont engagées à ce sujet ?

Réponse :

L'enjeu de la mobilité a bien été identifié dans le cadre de l'élaboration du SCOT et fera l'objet d'une analyse spécifique. Nous invitons votre association à se rapprocher du syndicat mixte qui en a la charge pour plus de précisions.

DETAILS

Réponse :

Les observations détaillées dans la partie ci-dessous trouvent leurs réponses ci-dessus et ne sont donc pas reprises.

Un territoire en retard

Étant donné la Loi, la Communauté de Communes aurait dû adopter son PCAET avant le 31 décembre 2018. En avril 2023, la CCDSP faisait partie de la moitié des collectivités qui n'avaient pas encore adopté leur PCAET. **Face à l'urgence climatique, nous constatons que la Communauté de Communes présente un retard de cinq ans sur son obligation légale d'adoption de son PCAET.**

S'agissant particulièrement des mobilités, le diagnostic dépeint un territoire ultra-dépendant du modèle 'tout voiture' et présentant un faible développement des alternatives à l'autosolisme. Le report modal est ainsi très faible comparativement à d'autres territoires équivalents ou plus contraints que le nôtre, avec là aussi des retards sur les objectifs nationaux ciblés (par exemple part des déplacements quotidiens réalisés à vélo en 2024 à 9%).

Le qualificatif de « retard » employé ici est ainsi un élément factuel à prendre en compte au moment de l'élaboration du PCAET de la CCDSP, insistant sur l'urgence à ne plus perdre de temps dans l'engagement opérationnel vers une transition.

2023, une année utile pour les mobilités, ou déjà du retard à l'allumage ?

Les objectifs de transition écologique pour 2030 actés dans le PCAET, par les élus locaux, reposent sur des actions à engager sur la période 2023-2028. Ainsi des actions ont été identifiées pour être mises en œuvre dès cette année, alors même que le PCAET en est encore au stade de la consultation publique. Nous nous inquiétons donc d'un sérieux risque de retard sur l'atteinte des objectifs fixés, à moins qu'il nous soit démontré que les actions prévues pour 2023 aient été largement réalisées. S'agissant des mobilités, quel est donc l'avancement des actions inscrites au PCAET pour l'année 2023 ?

- Identifier un conseiller communautaire délégué à la mobilité, interlocuteur pour les entreprises ?
- Identifier les zones d'activités et les entreprises à intégrer dans les plans de mobilité ?
- Fin d'élaboration et validation du schéma cyclable ?
- Elaborer un plan de mobilité des administrations dont CCDSP ?
- Recenser les espaces de covoiturage (parkings officiels et lieux de pratique spontanée) ainsi que les projets des communes ?
- Participer au « Challenge Mobilité » et encourager les autres employeurs, à participer au challenge ?
- Solliciter la Région en tant qu'AOM au regard d'une éventuelle étude d'opportunité de développement de l'offre de transport collectif régulière ou à la demande ?
- Elaboration du schéma directeur des Infrastructures de recharges pour véhicules électriques ?

Face à l'urgence climatique et le retard pris par le territoire dans sa transition, les premières actions ne doivent pas tarder d'autant plus qu'elles ne sont que préparatoires et assez peu productrices de résultats à effet immédiat.

Des enjeux de mobilités du quotidien incomplets

Les mobilités sont traitées au travers des actions 1.4 Favoriser les alternatives à l'autosolisme et les carburants/motorisations alternatifs. Le sujet se traduit par 4 fiches-actions :

- Planifier les mobilités (plans de mobilité inter-entreprises, plan de mobilité intercommunal simplifié)
- Développer l'usage du vélo (valider et mettre en œuvre le schéma vélo)
- Développer la voiture partagée et le transport en commun (promotion du covoiturage, création d'aire de covoiturage, développement des transports collectifs, navettes à vocation sociale)
- Promouvoir les carburants et motorisations alternatifs (navette autonome électrique, développement des IRVE).

Si les trois premières fiches-actions permettent d'enclencher une démarche de transition visant les déplacements du quotidien de la population locale, nous constatons que les thèmes explorés ne recouvrent pas l'ensemble des besoins. Ainsi le projet de PCAET ignore un atout évident du territoire : **la desserte par TER** des gares de Donzère et de Pierrelatte (et de Bollène). Le train est absent des actions envisagées en particulier pour les actifs travaillant hors du territoire de la CCDSP ou inversement pour les actifs du territoire domicilié hors de la CCDSP. En sus de ne pas évoquer le train, le plan d'actions ne propose rien de concret s'agissant d'un développement privilégié et accéléré de **l'intermodalité autour des gares**. Pourtant le diagnostic du territoire met très bien en évidence les volumes d'actifs résidant au sein de la CCDSP mais travaillant hors du territoire, et inversement ceux qui travaillent sur le territoire mais résident hors de la CCDSP. Ainsi l'intermodalité autour des gares et de bonnes dessertes TER pourraient constituer la proposition d'alternatives sérieuses à l'autosolisme pour des trajets de moyennes et de longues distances.

En complément pour les déplacements du quotidien, deux thèmes apparaissent manquants dans le plan d'actions : **la marche et le télétravail**. La marche est à la fois une alternative à l'autosolisme mais aussi un levier de santé globale. L'évolution des pratiques au travail, accélérées par les crises COVID, amène à interroger les évolutions du travail à distance notamment pour les actifs amenés à effectuer des trajets de moyennes à longues distances. L'animation des plans de mobilité inter-entreprises doit intégrer les réflexions sur l'encouragement à la marche ainsi qu'à la place du télétravail dans l'entreprise. Le concept de villes et villages « marchables » doit être promu dans l'aménagement des communes du territoire, notamment au travers de la constitution de comités d'usagers systématiquement consultés avant et pendant les opérations d'aménagement.

Le transport par train pour les voyageurs-touristes est également un levier qui n'est pas évoqué dans le PCAET, alors que l'intermodalité autour des gares pourrait judicieusement favoriser des alternatives de nature à favoriser une économie touristique durable et résiliente tel que proposé par l'action 4.3.1 du PCAET. Cette intermodalité est à réfléchir autour des gares du territoire, mais aussi autour des gares desservies par le TGV plus éloignées.

Face au retard en matière d'une diversité des mobilités proposée à la population sur le territoire, nous constatons que le PCAET ne traite pas l'ensemble des leviers à mobiliser notamment au regard des atouts existants. Ainsi les dessertes par TER, l'intermodalités autour des gares, la marche et le télétravail ne sont pas du tout évoqué dans les actions. Cette absence handicape l'effet levier que représente la possibilité d'une multimodalité des mobilités.

Une absence notable du PCAET : le transport de marchandises

Malgré un objectif de baisse des consommations d'énergie générées par le transport de marchandises, aucune action n'aborde ce sujet. Ni le transport en transit, ni le transport à destination ou origine du territoire ne sont évoqués.

Ainsi les infrastructures existantes du territoire, atout majeur par rapport à bien d'autres, sont de nature à soutenir le développement des alternatives aux transports routiers : le PCAET ignore deux aspects que sont **le transport ferroviaire et fluvial**. Les infrastructures que sont la voie ferrée et le canal Donzère-Mondragon, ainsi que leurs équipements connexes présents sur le territoire ou à proximité, ne font l'objet d'aucune actions.

Outre le trafic de transit, le PCAET aurait pu également s'intéresser aux transports de marchandises à destination ou origine du territoire, au regard de la proximité des infrastructures existantes avec les zones d'activités économiques, notamment quand **la logistique de transport** est au cœur de leurs activités. A minima, le PCAET aurait dû poser les bases de réflexions conjointes à engager au sujet des potentialités de report modal, d'encouragement à ce report et de coordination avec l'aménagement du territoire. Dans ce cadre et dans le contexte du territoire, **la logistique du dernier kilomètre** aurait été un sujet d'innovation plus que pertinent.

Des actions qui appellent des engagements forts de la part des différents acteurs

Les propositions de planification des mobilités reposent en particulier sur la réalisation d'un plan de mobilité intercommunal simplifié. Sa programmation et son engagement par la CCDSP est un motif de satisfaction, mais trois paramètres nous paraissent essentiels à prendre en compte pour le succès de la démarche :

- Le temps d'étude nécessaire ne doit pas obérer l'engagement de premières actions dont l'intérêt est indiscutable notamment les actions présentant un potentiel effet levier manifeste favorisant le report modal,
- Le contexte territorial doit amener à associer fortement les territoires voisins à l'élaboration du plan de mobilité intercommunal simplifié,
- La réalisation du plan de mobilité doit être vu comme une opportunité de générer un effet d'entraînement et de mobilisation des citoyens et des multiples acteurs en les associant à la co-construction des actions.

L'animation de l'élaboration de plans de mobilité inter-entreprises est une approche pertinente des enjeux de déplacements quotidiens eu égard le contexte local, mais elle doit rapidement s'accompagner de perspectives claires données aux entreprises afin qu'elles soient encouragées à s'inscrire et à s'impliquer dans le dispositif. Ces perspectives sont à dessiner par les collectivités :

- Il s'agit en premier lieu de leur participation à l'élaboration des Plans de Mobilité des Entreprises, en particulier pour les PME, et à leur mise en œuvre, qui n'est pas encore arbitré,

- Il s'agit de la formulation de premiers engagements des collectivités dans la réalisation des infrastructures permettant de faciliter le report modal des salariés de ces entreprises.

L'élaboration d'un plan de mobilité intercommunal simplifié et de plans de mobilité inter-entreprises doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement pour garantir leur succès et la dynamique de mise en œuvre en découlant.

S'agissant de la pratique du vélo, la fiche 1.4.2 indique qu'elle « se concentre sur les actions générales à réaliser par la CCDSP », et le calendrier des actions ne précise aucune échéance concernant leur réalisation ni même d'échéance de mise en œuvre des actions du schéma directeur cyclable.

Cette remarque suffit à s'interroger fortement sur la réelle ambition de mise en œuvre du schéma directeur cyclable dont le contenu est élaboré depuis au moins plus de 6 mois.

L'absence remarquée du projet d'échangeur autoroutier dans le PCAET

On ne comprend pas pourquoi l'échangeur autoroutier de la Drôme Provençale n'est pas mentionné dans le PCAET, alors que VINCI nous a déclaré le 11/10/2023 que l'un des objectifs du projet était de « *développer de nouvelles mobilités en faveur de la transition écologique* ». Il nous semble bien que cet objectif corresponde aux actions 1.4 du PCAET visant « à favoriser les alternatives à l'autosolisme et les carburants/motorisations alternatifs ». **Nous constatons donc l'incohérence entre le contenu du PCAET et les déclarations de VINCI ; nous demandons une clarification de celle-ci : soit VINCI doit corriger son dossier, soit le projet de PCAET doit être complété.**

Il va de soi que de notre point de vue, l'échangeur autoroutier ne favorise pas la transition écologique bien au contraire. Aussi il est incompréhensible que le PCAET définisse des trajectoires de la transition écologique pour 2030 et 2050, sans que le document n'évoque le projet d'échangeur autoroutier de la Drôme Provençale dont la mise en service est envisagée pour 2028. Ni le diagnostic, ni la stratégie, ni le plan d'action et ni l'évaluation environnementale du PCAET n'évoque ce projet. Que ce soit au sujet des émissions des gaz à effet de serre, de la pollution de l'air, des alternatives à l'autosolisme, du modèle de développement touristique ou de la séquestration du carbone, le projet d'échangeur autoroutier n'est pas évoqué. La non prise en compte de ce projet porte ainsi gravement tort à la pertinence et à la crédibilité des trajectoires proposées par le projet de PCAET.

Nous demandons les justifications qui conduisent à ce que le PCAET ne tiennent pas compte du projet d'échangeur autoroutier de la Drôme Provençale. **En particulier :**

- Pourquoi ne sont pas pris en compte dans l'établissement des trajectoires de baisse des consommations d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (pages 83 et 85 de l'étude environnementale) :
 - o L'augmentation du trafic de transit, en particulier des poids lourds, sur le territoire de la CCDSP qui accompagnera la création de l'échangeur autoroutier ?
 - o La hausse des flux de transport générée par les effets induits liés à la création d'une nouvelle infrastructure ?
 - o Les obstacles mis aux alternatives à la voiture pour les trajets du quotidien notamment à vélo, générés par l'augmentation du trafic local et la dégradation de la sécurité des voies les plus propices à ces alternatives ?

- Le détournement de ressources financières des collectivités qui aurait pu soutenir les alternatives à l'autosolisme plutôt que le projet d'un échangeur autoroutier supplémentaire ?
- Pourquoi l'augmentation du trafic dans les secteurs urbains de Saint Paul Trois Châteaux et de Pierrelatte n'est pas prise en compte dans l'évaluation de la réduction de la pollution de l'air (page 86 de l'étude environnementale) ?
- Pourquoi n'est pas pris en compte dans l'établissement de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (page 85 de l'étude environnementale), l'imperméabilisation des sols qui accompagnera la construction de l'échangeur autoroutier et diminuera les stockages de CO2 par disparition de la matière organique du sol et des cultures en surface, et annihilera ainsi les efforts de développement des pratiques séquestrantes ?

Des objectifs chiffrés qui justifient d'être plus ambitieux dans la mise en œuvre concrète des actions définies par le PCAET en matière de déplacements quotidiens et de transports de marchandises.

Le diagnostic du PCAET a clairement identifié le secteur des transports comme le secteur prioritaire par rapport aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les leviers identifiés sont alors le report modal, l'aménagement du territoire permettant davantage de sobriété dans les déplacements (mixité fonctionnelle, densification, facilitation du télétravail), l'efficacité des véhicules, le changement de motorisation et de carburants. Ces leviers visent tout aussi bien les déplacements du quotidien que le transport de marchandises, distinguant les déplacements locaux des déplacements en transit. Outre le fait que l'énoncé des leviers appuie d'autant plus les questions et remarques que nous soumettons aux élus, il met en exergue la problématique des déplacements en transit marqué par la présence de l'autoroute A7 sur le territoire. Le caractère national ou international de l'infrastructure ne devrait pour autant pas faire obstacle à ce que les élus du territoire puissent émettre des vœux concernant le transport de transit, voire s'impliquent auprès des élus régionaux, nationaux et européens afin que les mesures adaptées puissent être mises en œuvre, à ce sujet, au bénéfice des intérêts de tous les échelons territoriaux et de leur population.