



SYNTHESE DES AVIS ET REPONSES APPORTES PAR ARCHE AGGLO Axe 5 et autres remarques

CONSULTATION DU PUBLIC SUR LE PLAN CLIMAT

AXE / ACTION	CONTRIBUTION	REPONSE
<p>5.1.1 Elaborer un parcours de validation environnementale des projets et politiques publiques de la collectivité</p>	<p>Intégrer l'aspect mobilité durable dans le PLU. Exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) : <ul style="list-style-type: none"> • Objectif : expliquer la politique cyclable, la communiquer, et lui donner force juridique • Première étape avant incorporation dans le PLU • Avant : <ol style="list-style-type: none"> 1. Aménagements pour les voitures 2. Aménagements pour les piétons 3. Aménagements pour les cyclistes • Les nouvelles priorités : <ol style="list-style-type: none"> 1. Aménagements pour les piétons 2. Aménagements pour les cyclistes 3. Aménagements pour les voitures • Les axes prioritaires cyclables : <ol style="list-style-type: none"> 1. Des voies apaisées (limitation 30 km / h, sens unique privilégié, priorité aux cyclistes 2. Des voies continues et les plus directes possibles : mise en place des emplacements réservés (ER) 3. Des voies agréables : arborées • La piétonisation des abords des écoles <ol style="list-style-type: none"> 1. La limitation ou l'exclusion de la circulation de transit là où c'est nécessaire • Le respect des passages cyclables ou piétons 	<p>Cette action est incluse dans la fiche action 1.4.2 « Sensibiliser les élus et services techniques à l'urbanisme durable », avec plus précisément la mise à disposition d'un « Vademecum » à destination des communes, pour accompagner la prise en compte des enjeux du plan climat dans les documents d'urbanisme. Une partie de ce document portera sur la mobilité.</p>

	<p>1. Sanctions des véhicules stationnant sur les trottoirs ou les axes cyclables</p> <ul style="list-style-type: none">• Pour tout permis de construire, les exigences suivantes :<ol style="list-style-type: none">1. Pour les immeubles :<ul style="list-style-type: none">• parkings sécurisés, pratiques et accessibles pour les vélos• accès distincts d'une part pour les piétons et cyclistes, d'autre part pour les véhicules à moteur, sauf impossibilité, l'itinéraire direct arboré étant privilégié pour les piétons et cyclistes.2. Pour les maisons :<ul style="list-style-type: none">• Recommandation d'implantation d'arbres en cas de proximité de voie cyclables3. Pour les commerces importants<ul style="list-style-type: none">• accès distincts d'une part pour les piétons et cyclistes, d'autre part pour les véhicules à moteur, sauf impossibilité, l'itinéraire direct arboré étant privilégié pour les piétons et cyclistes.• A minima, supports vélos sécurisés, abrités, conformes• La recommandation de plantations d'arbres, dans la mesure du possible, aux abords des voies de circulation, notamment piétons / cyclistes• La recommandation de non imperméabilisation des sols (parkings)• Les voies en impasse devront être prolongée dans la mesure du possible par des cheminements piétons et cyclistes (définition des caractéristiques : largeur, arborées, séparation piétons / cyclistes). <p>• Jean-Claude Carelle, Conseiller Municipal Tournon Sur Rhône</p>	
--	---	--

<p>5.2.1 Réaliser un plan de solarisation des toitures publiques</p>	<p>Aucun intérêt vis à vis des objectifs du PCAET, mais un coût colossal. A ce titre, il est utile de rapporter l'investissement public nécessaire de cette action à celui qui serait nécessaire pour remplacer les chaudières au <u>fioul</u> ou même au gaz (particuliers ou établissements publics) par des chaudières bois ou des pompes à chaleur. Effet levier magistral sur tous les paramètres, notamment émissions, adaptation et qualité de l'air, sans parler de l'effet social et confort. Ce point est évoqué à mon sens de manière bien transparente dans les fiches suivantes dédiées aux collectivités.</p> <p>Rémi Masquelier, citoyen</p>	<p>Les toitures communales et intercommunales ne représentent pas à elles seules un très fort potentiel photovoltaïque. Cette action, au-delà de l'aspect production, présente un intérêt sur la notion d'exemplarité et d'implication des collectivités. En effet, celles-ci se doivent de montrer l'exemple afin d'inciter l'ensemble des acteurs du territoire à mener des actions, à leur échelle.</p> <p>De plus, le coût de ces projets ne sera pas nécessairement à la charge des collectivités. Des partenariats avec des sociétés privées sont également étudiés, pour choisir la meilleure structuration possible. En outre, le développement photovoltaïque présente un intérêt pour l'emploi local, ainsi que des gains financiers pour les communes, ce qui pourra permettre de financer d'autres projets.</p>
<p>5.3.1 Mettre en place un plan de mobilité employeur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les trajets domicile – travail à vélo <ul style="list-style-type: none"> o Forfait déplacement cyclo o Parking vélo sécurisé o Douches le cas échéant o Recensement des besoins 	<p>Ces actions ont été identifiées, et pourront être proposées dans le plan de mobilité employeur.</p>

Remarque sur le diagnostic du territoire et l'évaluation environnementale :

Je profite de cette enquête pour vous indiquer mon effarement devant le fait que la voie ferrée ardéchoise ne soit pas considérée comme "classée au titre du bruit"! (p 79 du document "étude environnementale stratégique") De quel droit ne tiendrait on pas compte du bruit émis par les trains de marchandises... En quoi serait-elle moins bruyante que la voie ferrée qui traverse Mercuriol? Habitant entre la 86 et la voie ferrée, je peux vous certifier que je préférerais côtoyer 2 RD 86 que cette voie ferrée. Même si actuellement, c'est relativement calme, vous ne pouvez pas ignorer le projet démentiel d'autoroute ferroviaire. J'ai, il y a quelques années, mesuré le bruit provenant d'un camion de transport BTP et de train, à peu près à équidistance: 20dB séparent les 2 sources, en défaveur du train (70dB contre 90dB, et 90 n'étant pas des trains les plus bruyants). Cette voie ferrée servirait mieux la population si les trains de voyageurs pouvaient y circuler. Cela éviterait aux gens de la rive droite, de prendre leur véhicule pour aller sur la rive gauche pour attraper un train et en plus devoir payer un stationnement.

Concernant l'acharnement à vouloir éradiquer la voiture, c'est effectivement très à la mode. Mais en attendant, ne pourrait-on pas essayer de fluidifier le trafic au lieu de l'empêcher. Cet empêchement à tout prix est source de pollution (arrêt, redémarrage, poussière de freins...), comme par exemple au carrefour nord de Tournon, près du pont du Doux, où ont été aménagés des îlots, obligeant les véhicules à presque s'arrêter pour tourner avec un angle de 90°. La même chose en arrivant du stade vers ce carrefour pour repartir sur la 86: une seule file pour les voitures qui sont donc à la queue leu leu suivant les horaires, source de pollution toujours. Pourquoi avoir fait une 2 x 2 voies pour les vélos? une seule 2 voies n'aurait-elle pas été suffisante? Ceci est un exemple pour montrer qu'on pourrait faire cohabiter tous les modes de transport sans les opposer. Les voitures consommeront de moins en moins de par l'évolution naturelle du parc, mais les mesures prises maintenant ne permettront pas de les utiliser plus facilement, une voiture électrique serait tout autant empêchée par toutes ces mesures.

Jean Cossin, citoyen

Réponse :

Concernant la question du bruit, les zones classées sont définies par la réglementation (directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 sur l'évaluation du bruit dans l'environnement). Cela dépend notamment du nombre de véhicules, ou train, circulant par jour.

Concernant le second point, les aménagements de voiries sont aujourd'hui la compétence des communes sur ARCHE Agglo. A priori, l'aménagement dont il est question a été réalisé ainsi compte tenu de normes sécuritaires. L'objectif du développement des aménagements cyclables est bien de décongestionner et de fluidifier le trafic, en offrant la possibilité à ceux qui le peuvent de se déplacer autrement. Il s'agit d'articuler les différents modes de transports plutôt que de les opposer.