

Mercredi 8 Juin 2022

Avis sur le PCAET...

Avis des co-Présidents...

.Remarques préliminaire...

1.L'étude, semble-t-il aurait commencé en 2019 soit il y a 3 ans, nous avons reçu cette étude de 109 pages le 9 mai 2022. On nous demande de donner notre avis 20 jours après!!!

- _ nous ne savons pas quels ont été les acteurs de cette étude...
- _ quels seraient les coûts/résultats ?...
- _ quelles actions ont déjà été mises en place ?
- _ Y a-t-il un coordinateur ?
- _ que veut dire une évaluation à mis parcours ?

2.Nous ne pouvons qu'approuver le choix du scénario «volontariste optimisé» qui est très ambitieux, toutefois le plan d'action reste théorique:

- _ La question est: comment et qui va mettre en place toutes ces actions ?...
- _ La communication me semble insuffisante...
- _ Existe-t-il un référent en contact avec la population?
- _ Faudra-t-il choisir entre le développement des industries et la baisse de la consommation énergétique?
- _ Pourra-t-on choisir entre production de maïs et préservation des ressources en eau?

3.Relation avec les fiches actions proposées par le conseil de développement:

La majorité des fiches actions qui ont été proposées le 17 décembre à la communauté d'agglomération correspondent aux attentes du PCAET, pourquoi n'avons nous pas eu un accueil plus positif?

Je parle en particulier de:

- _ l'habitat autonome.
- _ la communication.
- _ la création de parcours pédestre et cyclable.
- _ la qualité de l'air
- _ la mobilité douce
- _ la réduction des pesticides

J'ajouterai:

- _ étudier la possibilité de gratuité des transports publics.
- _ équiper les bâtiments publics d'énergie solaire.
- _ mettre en place des locations de voiture électriques.
- _ augmentation de la vente en vrac.
- _ prévoir des parkings vélo.
- _ évidemment l'organisation de covoiturage.
- _ à la page 25 de l'étude, je pense que le PCAET devrait être à la base (avant le PLU).

.En conclusion...

Bien sûr on ne peut qu'être d'accord avec cette étude même si je n'ai pas tout compris et assimilé. Cette étude a été menée par des professionnels et on nous demande en néophyte de donner notre avis.....

Suite à ces remarques en préambule, avec le groupe projet environnement, nous avons essayé d'analyser le PCAET qui nous semble assez complet dans sa présentation, sa stratégie et son plan d'action sur quatre points particuliers

_Logements plus sobres.

_Nouveaux modes de déplacement et de transport.

_Nouveaux modes de production et de consommation pour préserver l'eau.

_Vers une transition des entreprises et une meilleure gestion des énergies renouvelables.

Cependant ce PCAET manque d'éléments chiffrés en valeur absolue. On nous livre des chiffres en pourcentage globaux qui ne précisent pas «l'origine de cette amélioration.»

Globalement toutes les actions présentées ont un effet améliorant sur la consommation en énergie, des émissions de GES et l'Énergie Renouvelable, la qualité de l'air et de l'eau, par contre il est impossible dans cette présentation de connaître l'efficacité relative de chaque action ainsi que le coût de cette mise en place. Quelle énergie renouvelable faut-il privilégier, faut-il continuer à améliorer la technologie des anciens moteurs en attendant des énergies renouvelables plus productives et plus rentables?

...Vers de nouveaux modes de déplacement et de transport...

Notre groupe « projet » environnement a été surpris par le carré rouge (usage du vélo sur le sol). Pourquoi attribuer au vélo qui la plupart du temps utilise des aménagements déjà existants (voies navigables ou des aménagements urbains destinés aux voitures ou aux piétons) cet effet négatif qui pourrait très vite devenir positif si le maillage des pistes cyclables permettait de relier les routes à trafics moyen ainsi qu'à l'euro vélo 3. Le vélo serait plus utilisé et il aurait un impact positif direct sur la santé et le climat. En revanche cette évolution demanderait une concertation étroite avec les écoles, les entreprises et les communes car aujourd'hui les parkings à vélo sont inexistants.

Concernant la qualité de l'air et de l'eau, les analyses pourraient être plus complètes. Concernant l'analyse de l'air, il semblerait que nous utilisons le seul capteur du secteur, celui de ST QUENTIN...

Ce PCAET ne met pas en valeur l'attractivité pour attirer de nouvelles entreprises sur le territoire; une baisse d'activité permettrait d'atteindre plus vite les objectifs!

Nous n'avons pas pu réunir tous les membres du CODEV depuis le 9 mai, nous souhaitons participer plus étroitement à l'évolution du PCAET si nous sommes conviés aux différents ateliers de travail.

En espérant avoir répondu à votre demande, nous sommes en attente de vos remarques.

Consécutivement à l'invitation de Monsieur le Président de l'Agglomération, le Conseil de développement s'est penché sur le Plan Climat Air Énergie Territorial de la Communauté d'Agglomération CHAUNY TERGNIER LA FÈRE...

Si la plupart des conseillers jugent que ce Plan est exhaustif et relativement bien construit, ils observent cependant un certain nombre de manques ou de faiblesses quant au contenu et à la présentation...

En premier lieu, les membres du Conseil regrettent que certains documents soient rédigés dans un **jargon technocrate** propre à rebuter n'importe quel lecteur néophyte...

On parle de territoire en ZRE, de sites BASIAS ou BASOL, de ZNIEFF, de ZICO, etc. ... Comment veut-on que les simples mortels s'y retrouvent si on n'explique pas cette nomenclature imbuvable ?...

En second lieu, ils regrettent que le PCAET, tout du moins au niveau des éléments qui leur ont été présentés, **ne contienne pas de diagnostic territorial** suffisamment étoffé pour se rendre compte de l'état initial de la situation...

Dans le document « Évaluation Environnementale Stratégique », les deux chapitres consacrés aux perspectives d'évolution de l'environnement évoquent l'état actuel du territoire, mais d'une façon trop générale et sans assez de données, de mesures, de temps et de lieu... Par exemple, on affiche des camemberts sur notre consommation d'énergie, en donnant les pourcentages, mais sans nous donner les valeurs en unités d'énergie...

L'énergie se mesure en joules (ou Gigajoules), ou en watts (ou kilowatt-heures)...

En France, la consommation moyenne par habitant est de 150,5 Gigajoules en 2019, soit 41 805 kilowatt-heures...

Si l'on veut mesurer les économies d'énergie qui seront réalisées grâce au PCAET, il est absolument nécessaire de savoir quels volumes initiaux il faut faire baisser pour arriver à endiguer une catastrophe climatique...

En matière d'émission de gaz à effet de serre, par contre un chiffre est avancé : il est de 5,3 tonnes d'équivalent CO2 par habitant pour la CACTLF... Hors il est donné à 6,9 tonnes par habitant pour l'ensemble de la France, et même à 11,2 tonnes en prenant en compte les importations et les exportations (source Wikipédia)... Nous serions donc dans la catégorie des bons élèves ?... Mais alors pourquoi dans ces cas-là nous demander de faire des efforts ?

...

@ Évaluation environnementale stratégique.

Ce document de 109 pages rendu obligatoire par le code de l'environnement doit aider à l'intégration de l'environnement dans l'élaboration du PCAET, éclairer l'autorité administrative sur les choix faits et les solutions retenues et contribuer à la bonne participation et information du public avant et après le processus décisionnel...

Il dresse utilement un tableau des risques de dégradation de notre environnement en l'absence d'un PCAET, donc si on ne fait rien de plus que ce que l'état nous demande...

Cependant certains de ces constats négatifs ne sont corrigés par aucune action proposée dans le plan d'action...

« ...La destruction et perturbation d'espèces via l'agriculture (pratiques agricoles parfois trop intensives et utilisation d'intrants chimiques)... »

Aucune action n'a été formulée dans ce sens, si ce n'est encourager les agriculteurs à préserver les écosystèmes... Oui, mais comment et avec quels moyens ?... On sait qu'un appauvrissement de la biodiversité est en grande partie provoqué par l'usage intensif des produits phytosanitaires... Rien n'est dit à ce sujet dans le PCAET...

On sait aussi que dans les communes rurales, pratiquement aucune n'a développé de programmes drastiques pour la conformité des assainissements individuels... Dans certains villages, la situation est catastrophique et a même été signalée par les services de la préfecture ! Rien n'est dit à ce sujet par le PCAET...

Je ne développerai pas le caractère extrêmement dissuasif pour les décideurs du constat négatif que propose le document sur l'usage du vélo dans les actions pour les mobilités douces. Notre ami Pierre KLIMOWICZ l'a très bien analysé dans ses réflexions sur le PCAET. Je les rappelle ici :

«... Les aménagements cyclables ont un effet négatif minimisé sur les sols si les bons choix sont faits par l'aménageur.

Une lecture plus complète de la synthèse et des fiches actions du PCAET démontrent que les choix et les orientations sont déjà faits.

Ce PCAET est dévastateur pour la pratique de la marche à pied et du vélo.

Approximativement on peut estimer que si marcher vous coûte 1 €, la société paie 0,01 €, si vous déplacer à vélo coûte 1 €, la société paie 0,08 €, si prendre le bus vous coûte 1 €, la société paie 1,50 €, Si utiliser la voiture vous coûte 1 €, la société paie 9,20 €...»

Enfin, l'EES évoque l'impact que pourrait avoir la PCAET sur les zones Natura 2000. Mais rien n'est dit sur les zones classées ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique)... Ces zones sont pourtant très importantes dans le Nord de l'agglomération, englobant les collines du Noyonnais et l'antique forêt de Beine...

@ Le plan d'actions & fiches actions...

Le Plan d'action nous est présenté comme le fruit du travail d'un comité de pilotage, sous forme d'un diaporama, à usage informatif, en direction, semble-t-il des décideurs concernés par le PCAET... Il ne nous dit rien cependant sur la composition de ce comité... **Qui représentait la société civile au sein de ce comité ?...**

Le Plan d'action nous propose un agenda pour l'année 2022... Cet agenda propose la prise en compte des avis pour ce mois de Juin. De quels avis le Copil va-t-il tenir compte ?... Quelles instances de la démocratie participative ont été consultées? La conférence des Maires?... La commission consultatives des services publics?... Les conseils citoyens issus de la «politique de la ville» ?...

Enfin, les fiches actions dressent un inventaire impressionnant de mesures, d'initiatives, d'actions qui se proposent d'améliorer notre impact environnemental... Malheureusement ces mesures aussi riches et exhaustives qu'elle puissent être, **n'ont aucun ancrage concret sur le territoire !** Aucune topologie, aucun nom d'entreprise, de quartier, de route, de villages de lieux-dit, ne viennent identifier ce catalogue d'actions... Mis à part les acteurs institutionnels, CACTLF, VEOLIA, SEPUR, ANAH etc., on aurait pu proposer ces fiches à l'agglomération de SOISSONS, LAON ou NOYON, c'était la même chose...

Enfin, plusieurs verbes d'actions reviennent dans ses fiches : encourager, inciter, accompagner, promouvoir, optimiser, soutenir... Toutes ces actions sont louables bien sûr, mais toujours orientées vers l'amplification de comportements individuels qui seraient le fait de citoyens vertueux et libres de leur choix...

Utiliser le vélo plutôt que la voiture, certes, à condition que le lieu de travail soit à quelques hectomètres...

Baisser notre chauffage, certes, à condition de ne pas habiter une passoire thermique du style de celles que propose l'OPHLM...

Manger bio, pas de problème, à condition que les 600 euros de notre RSA ne nous conduise à choisir entre acheter sa nourriture ou payer son loyer...

Si les élus de la CACTLF veulent que le PCAET soit un outil efficace au service de la conservation de notre environnement, il faudra déployer un peu plus d'enthousiasme et de dynamisme pour défendre et promouvoir toutes les mesures qu'il préconise auprès de la population du territoire...

Et en premier lieu les élus des communes de notre agglomération !...

Impact environnemental des aménagements cyclables

Par l'Agence BL évolution.

Le développement du vélo passe par l'aménagement d'un réseau d'infrastructures cyclables sécurisées estimées à 100 000 km. La question de l'impact environnemental de ces aménagements se pose donc directement aux collectivités locales compétentes et à leurs financeurs. Cette étude explore l'ensemble des impacts négatifs possibles d'un aménagement cyclable :

_artificialisation et imperméabilisation des sols, biodiversité, empreinte carbone de la construction. Dans de nombreux domaines, les impacts négatifs sont faibles et peuvent être facilement évités.

Les infrastructures cyclables sont très loin d'être un moteur de l'artificialisation des sols (0,20 % des surfaces artificialisées). Comparées aux autres projets d'aménagement (zones d'activités économiques, autoroutes, extensions d'aéroport), les pistes cyclables représentent une part infime de l'artificialisation en France. Même avec le scénario de développement du vélo le plus ambitieux couplé à une trajectoire Zéro Artificialisation Nette en 2050, cette part resterait toujours très minime (0,60% de l'ensemble des surfaces artificialisées).

Dans ce même scénario, les collectivités territoriales devront réserver environ 6% des consommations foncières annuelles aux infrastructures cyclables afin de construire une France 100 % cyclable disposant de 100 000 km d'aménagements cyclables.

Les différentes problématiques liées à l'artificialisation: étalement urbain, écoulement des eaux, érosion des sols, perte de biodiversité, fragmentation des corridors écologiques, diminution de la séquestration carbone s'appliquent très marginalement à la création de piste cyclable. Au-delà de la consommation foncière, les impacts liés à la construction d'une piste cyclable sont très faibles ou facilement évitables.

Les matériaux stabilisés (sables ou graves compactés), associés à une image plus écologique que des matériaux classiques (bitume, enrobés...) sont loin d'avoir un meilleur impact sur l'environnement et desservent largement le développement du vélo pour des pratiques régulières et quotidiennes.

Il existe une boucle vertueuse entre le développement des infrastructures cyclables et la transformation des habitudes de mobilité autour des pôles de vie et de proximité. Le développement du vélo comme moyen de transport entraîne une baisse des besoins de consommation foncière et de ressources via la densification du bâti résidentiel et commercial et la baisse des besoins en infrastructures de transport lourdes.

Le vélo est le mode de transport le plus écologique (avec la marche). Le développement d'infrastructures cyclables augmente le nombre de cyclistes du quotidien, diminue l'utilisation de la voiture et a un impact positif sur les budgets des ménages et des collectivités, les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et la santé de manière générale (lutte contre la sédentarité, prévention des risques cardio-vasculaires, risques de cancer...).

Notre étude estime l'empreinte carbone du cycle de vie (hors utilisation et report modal) d'un aménagement cyclable entre 70 et 380 tCO₂e/km en fonction principalement de l'origine du sol initial (artificialisation) et du matériaux utilisé (construction et entretien). Le report modal de la voiture vers le vélo entraîne une forte diminution des émissions de gaz à effet de serre. Dans un scénario où les déplacements à vélo sont multipliés par 10 pour atteindre les pratiques observées dans un pays comme les Pays-Bas, cette baisse est de l'ordre de -25% par rapport à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports de personnes. Ainsi, cette économie de 25 MtCO₂e par an permettrait d'amortir en moins d'un an, l'impact carbone lié à la création d'un réseau complet de 100 000 km d'aménagements cyclables dans le pire des scénarios étudiés. Ces résultats montrent que l'impact carbone de l'aménagement d'un tel réseau cyclable est tout à fait négligeable devant le potentiel de réduction associé au report modal vers le vélo qui serait induit.

En adoptant cette réflexion systémique, le développement des aménagements cyclables apparaît comme très bénéfique pour l'environnement et un enjeu prioritaire de l'aménagement du territoire.