



PCAET du Grand Belfort Communauté d'Agglomération

Mémoire en réponse aux avis reçus lors de la consultation du public

Septembre 2024

La consultation du public sur le Plan Climat Air Energie Territorial du Grand Belfort a eu lieu du 19 mars 2024 au 19 avril 2024 inclus. Quinze contributions ont été reçues. L'avis des Shifters Nord Franche-Comté a également été recueilli via un rapport séparé.

Le tableau ci-dessous rassemble l'ensemble des remarques et suggestions, classées selon l'ordre de réception.

I. Avis du public.

Domaine d'action	Auteur	Avis exprimés	Réponses	Modifications apportées
Culture commune, mobilisation	Contributeur 1	Le PCAET a été élaboré sur la base d'un diagnostic partagé et enrichi par les acteurs du territoire » : Est-ce que les acteurs associatifs caritatifs et solidaires ont été intégrés dans cette démarche ? Secours catholiques, restos du cœurs, ...Font-ils partie ou ont-ils été sollicités pour faire partie du club climat ? Ils ont certainement un avis intéressant sur la 2e partie : Mobilité et déplacements, bâtiment et habitat, économie locale, agriculture et consommation.	Votre remarque est très pertinente. En effet, ces acteurs n'ont pas été intégrés pour l'instant. L'action n°6 sur la précarité énergétique les concerne particulièrement	L'action n°1 a été modifiée.
Habitat, urbanisme, changement climatique	Contributeur 2	Avoir une politique de rénovation beaucoup plus volontariste pour l'amélioration de l'habitat, faire payer beaucoup plus les riches et subventionner beaucoup plus les plus précaires, en finir enfin avec ce libéralisme qui après avoir coulé Alstom et en train de couler la France, libéralisme "inventé" par Thatcher et Regan qui n'a jamais marché, ce qui est archi connu par tous les spécialistes et pour les transports, revoir la fréquence des passages car quand ils sont d'un passage toutes les heures, ils sont très peu utiles.	Concernant l'habitat, le Plan Local de l'Habitat fixera l'ambition en terme de rénovation. Le dispositif « MonAccompagnateurRénov » permet un très bon taux de prise en charge pour les ménages modestes dans le cas d'une rénovation globale. A propos de la fréquence des transports en commun, il s'agit de trouver un équilibre entre bénéfice aux citoyens et coût pour la collectivité, qui cherche à éviter l'augmentation de la pression fiscale.	
Habitat, urbanisme, changement climatique	Contributeur 3	Quelles sont les actions envisagées pour faire un diagnostic des fuites d'eau potable sur le réseau du Grand Belfort? Réparation? Entretien? ...	L'utilisation de la radio-relève sur les compteurs (information sur la consommation d'eau obtenue lors du passage du camion poubelle) et de détecteurs de fuites permettent de faire des interventions ciblées. Le rendement atteint désormais un taux de 85%.	

Domaine d'action	Auteur	Avis exprimés	Réponses	Modifications apportées
Mobilité	Contributeur 4	Rouler propre c'est bien mais encore faut-il en avoir le budget et les structures pour avoir des véhicules propres. Un propriétaire de Tesla est obligé d'aller à Montbéliard pour avoir la recharge rapide sur sa voiture. Pas très environnementale tout ça. Et les batteries usagées on en fait quoi? Elle traverse le territoire national pour être recyclée ? Concernant les plateformes qui importent de Chine avec des réglementations autres on en fait quoi ? Rappelons tout de même que tous les produits importés transitent par la voie des transports routier.	Des bornes de recharges rapides (50KW) sont disponibles à Andelnans, Belfort et Bessoncourt. Une borne ultra rapide (110 KW) est installée à Bessoncourt. Les batteries « usagées », même si elles ont perdu une partie de leur capacité, ne sont pas nécessairement à changer. Elles peuvent avoir également une 2ème vie pour des maisons qui disposent de panneaux photovoltaïques. De plus, l'impact écologique du transport dépend en grande partie de sa massification.	
Mobilité	Contributeur 5	Bonjour, concernant les déplacements à vélo, je suis surpris de ne voir aucune ambition sur la réalisation d'aménagements cyclables. Cycliste régulier, j'essaie de convaincre des proches d'utiliser leur vélo, mais ils ont trop peur car pas assez de pistes cyclables ! En plus, je vois de nombreuses rues rénovées sans que rien ne soit prévu pour les vélos. Dernier conseil, arrêtez de mettre les piétons et les vélos ensemble sur les trottoirs, c'est vraiment pénible pour tout le monde ...	Nous prenons note de votre remarque. Néanmoins, les aménagements vélo dépendent malheureusement des contraintes spécifiques de chaque rue (largeur notamment) et la cohabitation entre piétons et cyclistes sur les trottoirs, si elle n'est pas idéale, permet parfois un compromis acceptable si chacun respecte sa zone.	L'action n°17 « Développer le vélo et la marche » a été modifiée.
Mobilité	Contributeur 6	Bonjour, vous devriez diminuer la place de la voiture. Par exemple, en supprimant des places de stationnement afin de créer des parkings vélo. C'est une proposition mais il pourrait y en avoir pleins d'autres.	L'action n°19 « Agir sur la place de la voiture » vise à diminuer la place de la voiture, et en particulier l'autosolisme, dans la répartition entre les différents modes de transport.	
Mobilité	Contributeur 7	Fermer les rues à la circulation motorisée aux abords des écoles pendant les entrées et les sorties des élèves. Cela incitera les gens à venir à pied ou à vélo mais aussi avec les transports en commun. Et cela apaisera la rue pour les riverains.	Certes, tout dépend de l'endroit où se trouve l'établissement scolaire et tous les élèves ne peuvent pas se permettre de venir à vélo, à pieds ou en transports en commun.	L'action n°17 « Développer le vélo et la marche » a été modifiée.
Mobilité	Contributeur 8	Tout projet de construction, de réaménagement foncier ou routier doit inclure la mobilité propre : le vélo. Ainsi l'hôpital NFC n'est pas accessible côté Moval. On vient de refaire la route le long de <i>la Folichote</i> ...Rien pour le vélo...on va ouvrir un gros chantier routier aux œufs frais...en sera-t-il de même ?	Le chantier du secteur "des Œufs frais" intègre des pistes cyclables reliées au réseau existant.	
Mobilité	Contributeur 9	Proposition de sous-actions : s'assurer que les parkings de covoiturage sont accessibles à vélo et qu'il y a des emplacements pour attacher les vélos sur ces mêmes parkings.	Votre proposition est déjà prise en compte, c'est en effet le cas sur les derniers aménagements.	L'action n°21 « Piloter la politique de mobilité du territoire » a été modifiée.

Domaine d'action	Auteur	Avis exprimés	Réponses	Modifications apportées
Mobilité	Contributeur 10 - VELOXYGENE 90	<p>Notre association VELOXYGENE 90 a pris connaissance du projet de PCAET du Grand Belfort. Nous saluons l'existence de l'action n°17 sur le développement des mobilités actives (marche, vélo). Toutefois, nous constatons l'absence d'objectifs précis et mesurables pour quantifier les ambitions du Grand Belfort et mesurer concrètement la progression vers ceux-ci. Le développement des mobilités actives est pourtant un des leviers majeurs pour la santé, la décarbonation des transports, le pouvoir d'achat, la qualité de l'air, et la maîtrise de l'énergie à l'échelon local. Et l'activation de ces leviers doit se faire rapidement, la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France planifiant une multiplication par 4 des déplacements à vélo d'ici 2030. C'est pourquoi nous vous proposons quelques actions qui pourraient utilement compléter ce plan : désenclaver les communes en aménageant des liaisons cyclables entre elles, en intégrant le traitement des carrefours (car ce sont les zones les plus accidentogènes), accompagner les communes dans la réalisation d'aménagements cyclables de qualité aux abords des écoles et des bâtiments publics, ainsi que d'espaces de stationnement vélo abrités et sécurisés, adapter les aménagements aux gabarits des nouveaux vélos (cargo, utilitaires) plus larges et avec angle de braquage plus important, compléter les appels d'offres de travaux afin de ne pas oublier les déviations pour les cyclistes (comme pour les véhicules et piétons), informer les communes et employeurs des possibilités de financement possibles sur les projets en lien avec le vélo (programmes ADEME/ AVELO 3, OEPV, Alvéole Plus, Génération Vélo, ColisActiv', TIMS...), former les élus et services techniques des communes aux obligations légales d'aménagements (loi LOM, Double Sens cyclables en zone 30...), ainsi qu'aux règles de conception et aux plans de circulation via le CEREMA ou tout autre organisme compétent en la matière. En effet, la création d'un réseau cyclable de qualité passe avant tout par la réalisation d'un plan de circulation pour : redéfinir les axes de transit des modes de déplacement motorisés et la redistribution de l'espace public le long de ces axes pour des aménagements cyclables séparatifs, identifier les voies à apaiser pour un aménagement en espace partagé. Alors, et seulement alors pourra être défini le Schéma Directeur Cyclable de manière efficace. Pour ce qui concerne les actions concrètes, outre le Plan de Circulation, nous suggérons d'insérer des objectifs mesurables de réalisation d'aménagements cyclables (longueur d'aménagement réalisés, nombre de carrefours aménagés...). Enfin, en termes d'exemplarité (action n°31), nous appelons de nos vœux l'entrée du Grand Belfort ainsi que de la ville dans le programme « Employeur Pro-Vélo », afin d'inciter les agents à se déplacer autrement qu'en voiture ! Nous sommes disponibles pour vous rencontrer et évoquer avec vous ces pistes et imaginer quel pourrait être un plan ambitieux en faveur du vélo dans notre agglomération. En vous remerciant pour votre écoute, Evelyne Petit, Présidente.</p>	<p>Nous partageons votre désir de voir se développer les mobilités actives et notamment le vélo, ce qui nous avait conduit à organiser en 2023 la projection du film « Les roues de l'avenir », à laquelle vous vous étiez associée.</p> <p>A ce stade, il est difficile de s'engager des objectifs précis et mesurables, en dehors du schéma directeur cyclable d'agglomération 2024-2026 qui prévoit la liaison Belfort –Pérouse –Chèvremont.</p> <p>Nos derniers aménagements prennent déjà en compte un certain nombre de points que vous évoquez.</p> <p>GBCA n'a pas la compétence voirie /circulation dans les communes de l'agglomération ; dès lors son rôle se cantonne aux conseils, à l'incitation auprès des communes, aux aides financières sur les projets vertueux...mais ne peut pas assurer directement l'application des mesures réglementaires (loi LOM, Z 30), comme cela peut être le cas à Belfort, par exemple.</p> <p>Nous prenons bonne note de vos différentes remarques et propositions</p>	<p>L'action n°17 été modifiée (aménagements des carrefours, des proximité d'école)</p>
Mobilité	Contributeur 11	<p>Le plus gros poste de consommation d'énergie et de GES est lié au transport et le territoire est particulièrement dépendant de la voiture. Les actions pour travailler sur ce point et diminuer cette dépendance sont essentielles : développement des transports en commun, levier intermodalité, vélo-train autour des gares + développement pistes cyclables pour favoriser les mobilités douces.</p>	<p>Nous nous efforçons de travailler au mieux cet axe avec le SMTC qui est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité pour notre territoire.</p>	

Domaine d'action	Auteur	Avis exprimés	Réponses	Modifications apportées
Economie locale, tourisme, déchet	Contributeur 12 - Groupe Local de Belfort au sein de La Pive	<p>Bonjour, il est vraiment dommage que le GB n'ait pas saisi l'opportunité de ce PCAET pour développer davantage l'usage de la monnaie locale ; La Pive. Pourtant le document Stratégie Territoriale du PCAET avait retenu en 2021 pour l'économie locale : « l'usage toujours plus important d'une monnaie locale permet de soutenir les artisans, producteurs et commerces locaux » voir PCAET_GrandBelfort_Stratégie_Economie-déchets.pdf.</p> <p>Pour rappel la monnaie locale a de multiples avantages : favoriser les circuits-courts, soutenir l'économie locale et responsable, réduire les émissions de polluants et de gaz à effets de serre, contribuer à faire rester la richesse économique créée localement et les emplois sur le territoire. La monnaie locale va complètement dans le sens d'une économie plus vertueuse écologiquement et socialement. N'attendons pas la révision du PCAET dans quelques années pour constater que nous aurions perdu l'opportunité de mettre en œuvre plus tôt cet outil qui permet de mettre l'économie locale au service de l'humain dans le respect du vivant. Voir ici des exemples de ce qui a déjà été mis en œuvre par d'autres collectivités https://sol-monnaies-locales.org/collectivites. La monnaie locale, La Pive, pourrait tout à fait aider à amplifier, consolider et pérenniser les effets de l'action n°24 (Développer l'économie locale et soutenir sa transition écologique) et de l'action n°25 (Développer le tourisme vert) de la liste des actions du PCAET. Remarques formulées par Sébastien Morel, Référent et coordinateur bénévole du Groupe Local de Belfort au sein de La Pive. Contact si besoin: belfort@pive.fr.</p>	<p>Depuis le document de 2021, l'analyse des pratiques d'autres collectivités a montré les coûts induits pour développer à grande échelle une monnaie locale, d'où un réajustement du document de stratégie territoriale au profit d'une formulation moins volontariste, sans pour autant supprimer sa mention. Il s'agit de faire un arbitrage entre l'impact produit et l'effort fourni. Les secteurs de l'habitat ou de la mobilité sont prioritaires car ils sont de meilleurs leviers d'actions.</p> <p>Le développement de l'économie locale peut se faire sans changer de monnaie. Nous préférons travailler à de nouvelles implantations locales plutôt qu'à un développement de monnaie locale, sans pour autant y être opposés. De plus, la monnaie locale n'atteint son plein intérêt que dans l'hypothèse du paiement d'une partie du salaire en monnaie locale, ce qui représenterait alors une complexité administrative très importante.</p>	
Economie locale, tourisme, déchet	Contributeur 13	<p>Dans les GES, d'autres gaz que le CO2 participe à augmenter l'effet de serre. Il n'est pas fait état de l'impact des fuites d'Hydrogène. En favorisant le développement de la filière Hydrogène, il me semble que ce paramètre doit être anticipé. Source : https://reporterre.net/Les-fuites-d-hydrogene-rechauffent-le-climat?mwg_rnd=3786411#:~:text=Dit%20autrement%2C%201%20tonne%20d%2C3%A9but%20des%20ann%C3%A9es%202000.</p>	<p>Nous prenons en compte votre remarque pour interpellier les différents acteurs. Le caractère explosif de l'hydrogène est toutefois de nature à les motiver à prendre en compte cet aspect.</p>	
Exemplarité des collectivités	Contributeur 14	<p>Bonjour, ce recueil sur le climat est prometteur mais à l'avenir éviter de gaspiller l'argent du contribuable comme vous l'avez fait avec la ligne ferroviaire Delle - Belfort qui est en déficit permanent chaque année. Le thème principal de l'environnemental est de commencer par faire des économies et non du gaspillage. A bon entendeur, bien cordialement.</p>	<p>La logique d'une desserte ferroviaire est que les lignes les plus rentables permettent de maintenir des lignes moins ou pas rentables, mais très utiles en terme de service public. Les coûts qui seraient générés par un réchauffement climatique incontrôlé sont nettement plus élevés que les économies de court terme.</p> <p>L'ADEME a d'ailleurs fait des études sur le sujet montrant que le coût de l'inaction est nettement supérieur au coût de la prévention : 5% à 20% du PIB mondial, contre 1% pour celui de l'action.</p>	

Domaine d'action	Auteur	Avis exprimés	Réponses	Modifications apportées
Exemplarité des collectivités	Contributeur 15	<p>Bonjour, après avoir lu le PCAET du Grand Belfort, nous avons pu mesurer l'immense travail à réaliser pour limiter l'impact de l'évolution du climat sur notre planète. Ce document très complet est bien clair et illustré de nombreux graphiques, bilans, projections infographiques, il nous permet de visualiser concrètement chaque action à mener dans les différents secteurs environnementaux.</p> <p>Nous avons pu ainsi réaliser le dynamisme de notre commune d'Eloie qui relaye et qui agit depuis plusieurs années dans le sens indiqué. Les mesures du radon dans les habitations, l'éclairage public remplacé pour économiser l'énergie, l'éclairage de nuit réduit et maîtrisé, les travaux d'installation d'un réseau cyclable, l'installation de bornes pour bio déchets, la distribution gratuite du matériel utile à cette collecte, la distribution gratuite de mousseurs permettant d'économiser la ressource « eau » etc.</p> <p>Nous sommes conscients de l'ambition d'un tel plan. L'avis favorable de l'Etat est un succès et les recommandations pertinentes incluses nous permettent de mesurer l'importance effectivement de mettre en place une équipe qui pourra veiller à la bonne réalisation de ce plan : comme la mise en œuvre des actions à mener, le déroulement des travaux et l'analyse des résultats obtenus. Nous nous réjouissons de la mise en place d'un tel plan qui permettra de minimiser les effets délétères du réchauffement et à rendre la vie plus agréable aux générations futures. Mme Vieuxmaire Patricia</p>	<p>Nous vous remercions pour vos remarques. Parmi les actions que vous citez, certaines sont portées par votre commune (éclairage public par exemple) et d'autres par le Grand Belfort (gestion des biodéchets, mousseurs...). C'est par le travail coordonné de tous les acteurs que nous avancerons. Disposer d'une équipe locale dans votre commune pour réfléchir, mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions sera une vraie source de dynamisme, qui, nous l'espérons, inspirera d'autres communes.</p>	

II. Avis des Shifters.

Référence au document source	Page	Référence au PCAET	Avis exprimé	Notre réponse	Modifications apportées
Introduction	p.5	Stratégie	Rappeler en introduction des fiches actions que la trajectoire est basée sur l'objectif réglementaire de la SNBC et du SRADDET en reprenant les graphiques présentés en p.16 de la stratégie.	Ce point est mentionné dans la stratégie	
Introduction	p.5	Stratégie	Plusieurs objectifs et indicateurs, dans le document, restent « à définir » en 2024 ou 2026, le PCAET sera-t-il mis à jour à ces horizons de temps ou bien seulement en 2030, supprimant toute pertinence à ces « indicateurs » ? En sachant que la SNBC ne s'arrête pas à l'horizon 2030 et donne des objectifs à 2050.	L'année 2025 permettra de clarifier ces points.	
Introduction	p.6	Stratégie	Il est nécessaire de définir ces actions à long terme avec des objectifs intermédiaires, avec une première étape à 2030 puis 2040 ce qui permettra de suivre l'avancement (objectifs SMART).	Etant donné les orientations majeures à prendre dans les 2 années à venir dans le domaines des EnR, (notamment la confirmation de la mise en œuvre du réseau de chaleur) nous n'avons pas souhaité fixer d'objectifs après 2030 pour l'instant.	
Introduction	p.7	Sobriété	Il faut faire apparaître le concept de sobriété comportementale, comme facteur important de la décarbonation des activités du territoire.	Ce point a été ajouté et mis en gras dans l'action n°1	L'action n°1 a été modifiée.
Introduction	p.7	Sobriété	Il conviendrait d'être plus explicite sur les moyens de sobriété à promouvoir à l'échelle de la baisse de consommation à atteindre.	Notre stratégie sur ce point doit être approfondie.	
Introduction	p.7	Sobriété	Il faut organiser la sobriété, c'est-à-dire l'évolution vers moins de flux physiques (flux de matière, d'énergie) et accompagner le changement par des changements de mode de vie et des gestes de sobriété.	C'est ce que nous faisons sur les économies d'eau, c'est malheureusement plus complexe pour l'énergie.	
Habitat	p.8	Action n°4	D'autres interlocuteurs sont à associer pour une efficacité plus grande de l'action (agents immobiliers, syndicats du bâtiment, CAPEB90, FFB90, et architectes pour les professionnels du bâtiment, associations comme Interr'activ, The Shifters NFC, Fresque du Climat NFC).	Nous avons retenu dans votre proposition les interlocuteurs en contact direct avec les particuliers lors du processus de rénovation.	L'action n°4 a été modifiée.
Habitat	p.8	Action n°4	Les actions de sensibilisation ne sont ni décrites (lettre d'information, conférence, ateliers...) ni chiffrées tant en termes de nombre de personnes touchées que de coût.	Il n'est pas souhaitable de figer trop vite toutes les actions pour s'adapter au résultat des actions précédentes.	
Habitat	p.8 et 9	Action n°5	Le PCAET doit encourager des actions de rénovation énergétique induisant des réductions de GES. Les rapports du Shift Project préconisent un déploiement massif de pompes à chaleur. Le remplacement et l'installation d'une PAC nécessite une pré-étude pour juger de sa pertinence notamment lorsqu'elle ne se fait pas dans le cadre d'une rénovation globale. (...).Une autre alternative au remplacement des chaudières gaz ou fioul dans le cas où la PAC ne serait pas adaptée (performance, installation...) serait les chaudières utilisant la biomasse.	Nous avons ajouté explicitement ce point.	L'action n°4 a été modifiée.
Habitat	p.9	Action n°7	Dans les opérations de construction ou de rénovation de bâtiments, il sera important de prévoir des stationnements vélo.	Ce point a été ajouté.	L'action n°4 a été modifiée.
Habitat	p.9	Action n°7	Nous préconisons un contrôle attentif des permis de construire, notamment pour les bâtiments privés.	Ce point sera évoqué avec le service urbanisme.	

Habitat	p.10	Action n°8	Le ministre de la Transition Écologique a indiqué le 23 janvier 2024 lors d'un discours au muséum d'Histoire Naturel, que la France devait préparer une adaptation à un climat à +4°C. C'est donc sur ce scénario qu'il conviendrait de travailler.	C'est le scénario pris en compte, la mention a été ajoutée.	L'action n°8 a été modifiée.
Habitat	p.10	Action n°8	Cette prise en compte doit également concerner la flore et la biodiversité lors de l'aménagement du territoire.	C'est notre volonté.	
Habitat	p.10	Action n°8	La végétalisation peut également permettre cette adaptation par la création d'îlot de chaleur.	Le projet que vous mentionnez concerne plus la construction que la végétalisation.	
Habitat	p.10	Action n°8	Pour une meilleure efficacité de l'aménagement du territoire et un meilleur pilotage, un PLUi semble un outil plus adéquat que des PLU locaux qui ne permettent pas une uniformisation des règles à l'échelle de l'aire urbaine.	Ce serait effectivement tout l'intérêt d'un PLUi	
Mobilité	p.12	Action n°17	Il est nécessaire de sécuriser des voies et pistes cyclables confortables et attractives de nature à susciter, induire les déplacements à vélo.	C'est notre objectif.	
Mobilité	p.12	Action n°17	Il faut favoriser le transport des vélos dans le train, développer les pistes cyclables qui aboutissent et convergent vers les gares. Proposer un stationnement sécurisé, avec bornes de recharge électriques, à proximité immédiate des quais.	Nous partageons cet avis.	
Mobilité	p.12	Action n°17	Le développement du vélo et de la marche doit passer par la réalisation d'infrastructures de qualité.	Nous partageons cet avis.	
Mobilité	p.13	Action n°17	En amont du schéma cyclable, il est important de mettre en œuvre un plan de circulation favorable aux modes actifs.	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.13	Action n°17	Nous proposons de mettre un objectif de « réalisation d'un plan de circulation favorisant les modes actifs » (date de réalisation en 2026).	Nous ne pouvons pas nous prononcer à ce stade.	
Mobilité	p.13	Action n°17	Le Grand Belfort peut piloter les projets d'infrastructure par la planification d'itinéraires en lien avec les communes, et par la subvention de projets d'aménagement.	GBCA n'a pas la compétence voirie /circulation dans les communes de l'agglo ; dès lors notre rôle se cantonne aux conseils, à l'incitation auprès des communes, aux aides financières sur les projets vertueux...mais nous ne pouvons pas assurer directement l'application des mesures réglementaires (loi LOM, Z 30), comme nous le ferions à Belfort, par exemple.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Cette ambition doit être mesurable, nous proposons d'introduire un indicateur kilométrique du linéaire réalisé.	Nous suivons l'indicateur des réalisations GBCA. Votre proposition nécessite une consolidation permanente des réalisations.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Il sera important de préserver le vélo musculaire dans l'offre VLS aux côtés du VAE, et de l'intégrer aux aides à l'achat comme le font désormais de grandes métropoles.	Votre proposition conduirait soit à une diminution de l'aide soit à une forte augmentation du budget.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Les indicateurs ne peuvent se résumer à l'offre de VLS.	Nous étudions la possibilité d'autres indicateurs mais à condition qu'ils soient simples et actualisables facilement.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Nous recommandons de supprimer l'indicateur de déploiement de la location de VAE longue durée et de créer un objectif de part modale des modes actifs (vélo, marche).	Cet indicateur ne répond aux critères évoqués ci-dessus.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Il est nécessaire d'apaiser les abords des établissements en créant des rues écoles fermées aux véhicules motorisés. Quand cela n'est pas possible (voie de transit routier), des aménagements piétons et cyclables inaccessibles aux véhicules à moteur doivent être créés.	Nous partageons l'esprit de votre remarque mais les contraintes du terrain sont parfois difficiles à surmonter.	L'action 17 a été modifiée.

Mobilité	p.14	Action n°17	Créer des stationnements vélo sécurisés dans les établissements scolaires (il existe des programmes nationaux de subvention financés par les Certificats d'Economie d'Energie).	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Nous recommandons d'aider à la mise en place de Plans de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES).	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.14	Action n°17	Aucun indicateur n'est défini pour cette action. Nous suggérons : Le nombre de places de stationnement vélo dans les écoles/ Le nombre d'établissements (école / collège / lycée) avec rue apaisée par des aménagements cyclables et piétons en site propre.	Nous prenons en compte votre remarque mais l'indicateur n'est pas actualisable facilement.	
Mobilité	p.15	Action n°18	Nous suggérons d'engager le plus tôt possible la conversion à l'hydrogène de la partie résiduelle du parc (environ 50% collectivité et sous-traitants) pour tous les usages cités.	L'hydrogène n'est pas forcément la solution idéale, notamment pour les bus qui réalisent moins de 400 km par jour. Une décision devrait être prise en 2025.	
Mobilité	p.15	Action n°18	L'indicateur de réduction des émissions de CO2 sera à étendre jusqu'en 2030 puis 2050.	Le gain évoqué de 3500 TCO2e est un gain annuel avec la flotte de bus hydrogène actuelle.	
Mobilité	p.16	Action n°18	L'indicateur préconisé pourrait être le nombre de km/an en mode multimodal.	Cet indicateur ne serait pas actualisable facilement.	
Mobilité	p.16	Action n°18	Nous suggérons de planifier une augmentation des amplitudes horaires des dessertes (par exemple l'accès au TGV de 6h30), l'introduction de cadencement sur les lignes urbaines qui ne le sont pas encore. L'introduction pertinente de bus plus petits donc moins consommateurs d'énergie après étude.	Nous partageons l'esprit de votre remarque mais les contraintes et les coûts seraient très importants.	
Mobilité	p.16	Action n°18	Un indicateur chiffré d'augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres sur le réseau peut être également pertinent.	Cet indicateur ne serait pas actualisable facilement (au moins à court terme)	
Mobilité	p.16	Action n°19	Développement d'un « urbanisme des courtes distances ».	Nous avons classé ce point dans l'urbanisme.	L'action 7 a été modifiée.
Mobilité	p.16	Action n°19	Il est nécessaire de réévaluer l'espace public dévolu à la voiture au bénéfice des autres mobilités, ce qui nous ramène à la réalisation d'un plan de circulation tel que proposé pour l'action n°17.	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.17	Action n°19	L'application de covoiturage devra couvrir l'ensemble du pôle métropolitain Belfort / Héricourt / Montbéliard/sud territoire et Vosges sud et être partagée et promue par les 3 EPCI principaux de ce bassin de vie, devra faire appel aux dernières avancées techniques sur la mise en relation d'utilisateurs, c'est-à-dire réussir à identifier des covoiturages sur des portions de trajet, suggérer des covoiturages même si l'horaire désiré ne correspond pas exactement, s'appuyer sur des applications qui ont fait leurs preuves, et dont la promotion est assurée vers un très large public et ce depuis très longtemps.	L'application Karos choisie par PMA et GBCA répond à ces critères.	
Mobilité	p.17	Action n°19	Continuer à développer des aires de covoiturage sur les points stratégiques.	C'est le cas idéal mais difficile dans certains endroits.	
Mobilité	p.17	Action n°19	Une publicité pour le prime covoiturage de 100€ proposée par l'Etat permettra d'inciter les automobilistes à changer leurs habitudes en liaison avec l'application de covoiturage.	Nous prenons en compte votre remarque. Mais les habitudes sont malheureusement tenaces.	
Mobilité	p.17	Action n°19	Il faudra aussi agir sur la place de la voiture, en favorisant l'intermodalité vélo + transports en commun, et augmenter la cadence de ceux-ci.	Un projet régionale est à l'étude sur ce point.	
Mobilité	p.17	Action n°19	Faire passer la section bidirectionnelle de 16 km Belfort / Montbéliard de 110km/h à 90km/h. Les contrôles radar existants ou inopinés feront respecter cette mesure.	Nous prenons note de votre remarque mais elle sort de notre champ de compétences.	
Mobilité	p.17	Action n°19	Un indicateur de suivi ad hoc sera créé, par exemple la vitesse moyenne classifiée grâce à une station de recueil de données à installer.	Cet indicateur n'est pas faisable à court terme.	

Mobilité	p.18	Action n°20	Nous préconisons de développer la livraison du dernier km décarboné dans le PCAET, via deux moyens de transport adaptés respectivement aux territoires « urbain » ou aux territoires « interurbain » ou ruraux. Le moyen de transport « urbain » sur de courtes/moyennes distances pourra être des cycles à assistance électrique (vélo cargo, remorque à assistance électrique ...). Le moyen de transport « interurbain /rural » dans un réseau avec des « haut le pied » importantes, des voies circulées à plus haute vitesse et des nécessités organisationnelles de tournées pourra mettre en œuvre des utilitaires de type hydrogène (FCEV) ou électrique à batterie (BEV). La station de production-distribution d'hydrogène vert de Danjoutin pourrait alimenter ces nouveaux usages.	Votre préconisation nécessiterait de multiples étapes intermédiaires (centralisation et coopération entre tous les acteurs)	
Mobilité	p.18	Action n°20	La composante centre logistique est à considérer au premier ordre afin de faciliter les flux primaires. Le Grand Belfort pourrait ainsi réactiver avec la SNCF une voie laissée en déshérence aujourd'hui sur la ville.	Le sujet est très complexe à traiter.	
Mobilité	p.18	Action n°20	Nous suggérons de définir un objectif afférent à cette action, par exemple : « tonnage de livraisons effectuées par mobilités décarbonées du dernier kilomètre » (valeur à définir).	Cet indicateur ne serait pas actualisable facilement (au moins à court terme)	
Mobilité	p.18	Action n°21	Pour le Shift Project, afin de tenir les objectifs de décarbonation, les déplacements ferroviaires doivent être multipliés par trois. Nous proposons de participer au développement d'un SERM (Service Express Régional Métropolitain) sur le Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté (Belfort, Montbéliard, Héricourt, sites médians TGV et hôpital) avec des horaires cadencés et suffisamment rapprochés et une amplitude horaire revue à la hausse, avec la prise en compte des sites avec employés travaillant en horaires décalés et des voyageurs devant accéder aux premiers/derniers TGV le matin et le soir. La liaison prioritaire est clairement Belfort-Héricourt-Montbéliard car ce sont les 3 villes principales du Pôle Métropolitain. Des plages de service étendues ainsi qu'un cadencement à la demi-heure sont à envisager dès que possible	Ce genre de projet est à l'étude au niveau régional.	
Mobilité	p.19	Action n°21	Quant à la ligne Belfort-Meroux-Delle-Suisse, les Shifters regrettent profondément la situation actuelle. Nous appelons le Grand Belfort à prendre clairement position en faveur du retour au projet d'une ligne directe et cadencée en 2026, à émettre des propositions pour améliorer la desserte avant cette échéance : l'association des usagers des transports de l'aire urbaine (AUTAU) a fait des propositions dans ce sens qui méritent considération. Un projet d'ambition serait de valoriser la liaison ferrée de Giromagny à Belfort inutilisée depuis la fermeture de la carrière de Lepuix.	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.20	Action n°21	Le site de la région BFC Mobigo permet d'avoir une image globale de l'offre de transport en commun en région. En faire la publicité sera utile, d'autant qu'il est assez méconnu.	Nous prenons en compte votre remarque.	
Mobilité	p.20	Action n°21	Nous suggérons également un plan d'action de création de places de stationnement vélo aux arrêts de bus/ de car. Nous proposons d'associer un objectif mesurable de création de places de parking relais vélo au niveau des arrêts du réseau Optymo.	Le SMTC travaille sur ce point.	L'action 21 a été modifiée.
Mobilité	p.20	Action n°21	Par ailleurs, le déploiement de bornes de recharge électrique doit concerner la voiture, mais aussi le vélo à assistance électrique.	Même les vélos Parco ont une autonomie à la journée.	

Economie	p.21	Action n°22	Il semble important de soutenir également les filières permettant la mise en œuvre d'économies d'énergie.	Nous partageons cet avis.	L'action 21 a été modifiée.
Economie	p.21	Action n°22	De manière générale, ces filières scientifiques, techniques ou manuelles sont aujourd'hui peu attractives et le soutien devrait également être dans la valorisation de ces filières.	Nous partageons cet avis.	L'action 22 a été modifiée.
Economie	p.21	Action n°23	L'action proposée est ici vague et il serait nécessaire de la chiffrer ainsi que les moyens qui y seraient alloués. Pour se faire, il pourrait être nécessaire de cartographier, qualifier et quantifier les flux de déchets actuels et d'objectiver la baisse en quantité (tonnes) de déchets.	Les flux sont connus et les objectifs sont ceux du plan régional de prévention et de gestion des déchets.	
Economie	p.22	Action n°24	Toutefois, l'importance accordée à ce critère n'est pas précisée, or si son poids n'est pas adapté, il ne sera pas incitatif pour les entreprises pour en tenir compte et adapter leur processus. Il serait également utile de préciser quel indicateur serait mis en place pour évaluer ce critère (Bilan carbone, politique RSE...).	Les modalités sont encore à travailler.	
Economie	p.22	Action n°25	Il pourrait être judicieux, soit de cibler la zone d'attractivité sur laquelle se rendre soit de travailler sur des solutions bas carbone pour rejoindre GBCA. Sur ce dernier point, il pourrait s'agir d'une réflexion plus large avec d'autres bassins touristiques voisins (Alsace, Vosges, Bourgogne).	Le territoire est plutôt bien desservi par le train.	
Energies renouvelables	p.23	Action n°26	L'urgence est sur la réflexion globale des besoins et trajectoires énergétiques pour l'ensemble des acteurs, des industriels aux citoyens.	Ce point est traité dans l'axe lié à l'économie (n°6)	L'action n°24 a été modifiée.
Energies renouvelables	p.23	Action n°26	Cet objectif entre en concurrence avec la fiche action n°23 « Réduire et valoriser la production de déchets chez les professionnels et les particuliers » qui prévoit de réduire fortement la quantité de déchets. Dans ce cadre, l'approvisionnement en déchets sera-t-il suffisant pour atteindre l'objectif de production de chaleur (cela renvoie au besoin de chiffrer l'objectif de réduction de déchets). Si ce n'est pas le cas, quelle source pour remplacer ces déchets ? Le projet de Bourgogne prévoit l'ajout d'une centrale à bois, source d'énergie abordée dans la fiche action n°28.	Le SERTRID travaille activement à alimentation en déchets via des partenariats avec des collectivités voisines.	
Energies renouvelables	p.23	Action n°26	Indicateurs possibles à mettre en place : réseaux de chaleur (capacité de production (MWh), date de mise en fonctionnement du réseau, nombre de bâtiments résidentiel, tertiaire, industriels raccordés) et déchets (capacité de production en MWh), évolution de la ressource en déchets en tonnes).	Il ne faut pas confondre les capacités (en MW) avec des productions (en MWh). Les objectifs ont été précisés.	Les actions de l'axe 7 ont été modifiées.
Energies renouvelables	p.24	Action n°27	L'objectif de 2030 sera difficilement tenable. Ainsi il sera important sur ce sujet, de prévoir des objectifs long terme (post-2030).	L'objectif retenu concerne l'électricité renouvelable au global.	
Energies renouvelables	p.24	Action n°27	Nous jugeons qu'il n'est pas nécessaire de faire mention de ce point [prise en compte des impacts] dans les actions.	Pour les personnes non expertes, il est utile de rappeler ce point.	
Energies renouvelables	p.24	Action n°27	La définition par les communes de zones d'accélération favorables à l'accueil de projets d'énergies renouvelables demandée par la loi d'accélération de la production d'énergies renouvelables pourrait être un levier à mentionner dans le PCAET. Il faut également étudier les possibilités de faire appel à des acteurs locaux pour le développement éolien et solaire.	Ce point est cité dans les « opérations et politiques liées » de l'axe 7.	
Energies renouvelables	p.24	Action n°27	Ces solutions sont prometteuses mais les réseaux sont lourds et difficiles à mettre en œuvre. C'est une solution éventuelle qui doit faire l'objet d'objectifs de développement sur le long terme.	Nous prenons en compte votre remarque.	

Energies renouvelables	p.24	Action n°27	Indicateurs possibles à mettre en place : puissance des projets PV et Éoliens en service ou en développement à long terme et surface des zones d'accélération définies par les communes.	Nous préférons des indicateurs de production. La surface d'une ZAER n'est pas un indicateur pertinent.	
Energies renouvelables	p.25	Action n°28	Le développement du bois énergie, déjà très présent en Bourgogne Franche-Comté, nécessite une réflexion sur l'évolution de la ressource et des demandes. Le risque de prise en compte à terme des émissions réelles de GES lors de la combustion du bois du chauffage et de ses effets néfastes pour le changement climatique nous amène à recommander la plus grande prudence sur le développement du bois énergie. Cette action entre en concurrence avec la fiche action n°15 « Augmenter la séquestration carbone et la biodiversité ».	Cela ne peut se faire sans une amélioration de l'état sanitaire de la forêt.	
Energies renouvelables	p.25	Action n°28	Le suivi de l'évolution des ressources et besoins est incontournable (cf. schéma régional biomasse). L'impact sur la qualité de l'air sera également à prendre en compte en accord avec la fiche action n°11.	Nous travaillons sur les particules émises par le chauffage biomasse via une candidature au fonds air-bois de l'ADEME.	
Energies renouvelables	p.25	Action n°28	Indicateurs possibles : capacité de production des forêts.	Cet indicateur serait très difficile à mettre en œuvre.	
Energies renouvelables	p.26	Action n°29	Il faudrait sensibiliser et former l'ensemble des agents et des élus aux enjeux climat/énergie (voire biodiversité et plus). Pour répondre efficacement aux enjeux et créer une culture commune, ces formations doivent être obligatoires pour l'ensemble des agents (et si possible aussi pour les élus).	Nous prenons en compte votre remarque.	
Energies renouvelables	p.26	Action n°30	Il faudrait traiter énergétiquement l'ensemble des bâtiments y compris ceux de moins de 1000 m². Au regard du nombre de bâtiments gérés par la collectivité (environ 200 ?), le budget annoncé de 1 M€ / an semble largement insuffisant.	Les contraintes budgétaires doivent également être prises en compte.	
Energies renouvelables	p.26	Action n°30	Est-ce que le programme de rénovation pourrait être diffusé au public afin de participer à la culture commune et à la transparence de la démarche ? Lors de la rénovation d'un bâtiment quels sont les objectifs de la collectivité en ce qui concerne la réduction des GES ? De consommation énergétique ? Il semble nécessaire que ces chiffres soient disponibles et diffusés au grand public afin d'assurer l'effet d'entraînement de la collectivité sur le territoire et la transparence de la démarche.	Cette proposition sera étudiée.	
Energies renouvelables	p.26	Action n°30	Il faudrait mettre en place une démarche équivalente à la RE 2020 et faire l'analyse de l'opération et de sa « rentabilité environnementale » sur l'ensemble de cycle de vie (ACV multicritères). Les ACV pourraient également être rendues publiques afin d'informer les citoyens sur la performance énergétique et environnementale des opérations menées.	Cette proposition sera étudiée.	
Exemplarité	p.26	Action n°30	L'action d'optimisation de la consommation d'eau ne doit pas se limiter aux piscines mais prendre en compte l'ensemble des usages de la collectivité. Il est indispensable de questionner chaque besoin au regard de son impact et de sa consommation d'eau.	Tous les usages sont pris en compte.	
Exemplarité	p.27	Action n°31	Il faut désormais capitaliser sur ce diagnostic en établissant un plan d'action ciblé visant à inciter les agents à se déplacer en vélo, à pied ou en transport en commun.	C'est l'objet d'un groupe de travail dédié.	
Exemplarité	p.27	Action n°31	Un programme de soutien aux actions pro-vélo baptisé OEPV existe, financé par les Certificats d'Economie d'Energie (CEE). Nous recommandons fortement que le Grand Belfort adhère à ce programme, et incite les communes de son territoire à en faire autant.	Cette proposition sera étudiée.	

Exemplarité	p.27	Action n°31	Nous préconisons aussi de prévoir des stationnements vélo lors des nouvelles constructions et des rénovations.	Nous prenons en compte votre remarque.	
Exemplarité	p.27	Action n°31	Nous recommandons que le Grand Belfort soutienne financièrement cette initiative [je vais au boulot en vélo], s'y inscrive en tant que participant et incite les communes, établissements scolaires et entreprises de son territoire à y participer également.	Une équipe est constituée et le service communication est moteur sur le sujet.	
Exemplarité	p.27	Action n°31	Nous suggérons de resituer l'objectif [d'une participation large] à 2026.	Tout dépend de ce que l'on entend par participation large.	
Exemplarité	p.27	Action n°31	Nous suggérons d'insérer la part modale de la voiture (hors covoiturage (vignette 2+ et hors VE (BEV, FCEV) Crit'Air 0) avec un objectif de réduction par rapport à l'actuel.	Cet indicateur ne serait pas possible ni actualisable facilement (au moins à court terme)	
Exemplarité	p.27	Action n°31	L'objectif doit donc être chiffré et plus ambitieux que le minimum légal.	Le critère économique doit également être pris en compte.	
Exemplarité	p.28	Action n°32	Il faudrait intégrer systématiquement des clauses environnementales dans les marchés publics. Sur ce sujet, ne pas se limiter au numérique mais intégrer ces clauses environnementales à l'ensemble des marchés publics passés par la collectivité (travaux, fournitures et services etc.).	C'est un des objectifs de la cellule achats.	
Exemplarité	p.28	Action n°32	Une autre action possible serait de demander aux entreprises en marché avec la collectivité de fournir un bilan carbone de leurs activités et en particulier des activités qu'elles effectuent pour la collectivité. En s'appuyant sur ce bilan carbone, il serait possible pour la collectivité et les entreprises de co-construire des axes d'améliorations du bilan carbone des activités réalisées pour la collectivité.	Cette proposition sera étudiée.	
Exemplarité	p.28	Action n°32	L'intérêt de cet outil [budget vert], qui peut s'appliquer aux budgets de fonctionnement et d'investissement, est de mettre un impact environnemental en face de chaque ligne du budget. Il permet ainsi un pilotage de la dépense publique. Nous suggérons que le Grand Belfort déploie cet outil pour ses futurs budgets.	Nous avançons progressivement sur ce point.	
Exemplarité	p.28	Action n°33	Pour réduire l'impact de l'éclairage public, il faut à la fois passer en LED et pratiquer l'extinction « milieu de nuit ». Il faudrait sensibiliser/informer l'ensemble des communes sur les démarches possibles pour limiter la pollution lumineuse.		
Exemplarité	p.28	Action n°33	GBCA doit communiquer largement sur les actions mises en place auprès des 52 communes et des acteurs privés concernés (entreprises, commerces etc. voire les particuliers).	Le plan d'action sur ce point reste à affiner.	