

Conseil de développement durable des Hauts-de-Seine

Avis sur la contribution du territoire des Hauts-de-Seine à la révision du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Conseil de développement durable des Hauts-de-Seine a été invité par le Conseil général des Hauts-de-Seine à donner un avis, sous l'angle du développement durable, sur la "contribution du territoire des Hauts-de-Seine à la révision du Schéma directeur de la Région Ile-de-France".

Les Membres de la Commission SDRIF de ce Conseil se sont réunis à trois reprises : les 29 novembre 2005, 9 janvier 2006 et 2 février 2006 et l'ensemble des Membres du Conseil s'est réuni à cet effet le 21 février 2006.

Le présent document constitue l'avis de synthèse demandé et tient compte à la fois des interventions de ses Membres au cours des réunions et des contributions nombreuses rédigées entre les réunions pour enrichir les débats.

Les Membres du Conseil de développement durable mesurent tout d'abord l'importance du SDRIF, car les aménagements prévus dans ce schéma auront une forte incidence sur la qualité de vie des habitants et marqueront l'espace sur une très longue durée alors que le monde et les progrès techniques évoluent à grande vitesse. Ils n'ont pas remis en cause les grandes orientations contenues dans le texte et en ont salué la qualité. Les remarques qu'ils ont faites cherchent essentiellement à l'améliorer pour ce qui relève du développement durable.

Un consensus a été trouvé sur la situation actuelle de la région Ile-de-France et du département des Hauts-de-Seine, ainsi que sur les grands objectifs à atteindre, pour leurs aménagements, sous l'angle du développement durable.

La situation actuelle de la région Ile-de-France est celle d'une région globalement riche, qui concentre 20 % environ de la population nationale, mais qui connaît des déséquilibres sociaux et territoriaux importants : d'une part, on constate des difficultés croissantes pour beaucoup de franciliens, qui touchent maintenant les classes moyennes et sur lesquelles il convient de s'interroger. D'autre part, la qualité de vie se dégrade, du fait des nuisances de toutes sortes et des difficultés rencontrées en matière d'emplois, de logements et de transports.

Dans la région, le département des Hauts-de-Seine est caractérisé par un déséquilibre important entre l'offre et la demande immobilières. Les PME, les artisans, les commerçants de proximité et la majorité des salariés peuvent difficilement supporter les prix du marché qui en résulte. La mixité des activités, la mixité sociale et la mixité des générations, souhaitées dans un souci d'équilibre des populations, sont par suite difficiles à obtenir et l'un des résultats les plus inquiétants est l'importance des déplacements quotidiens domicile travail en temps et en distances parcourues.

Les grands objectifs à atteindre dans le domaine du développement durable s'appuient sur les recommandations, dans les trois domaines économique, social et environnemental, du Sommet de la Terre de Rio de Janeiro (1992) et du Sommet du développement durable de Johannesburg (2002).

Selon ces recommandations, chaque habitant de la Région Ile-de-France et des Hauts-de-Seine doit pouvoir :

- Se loger, se nourrir et se distraire, grâce aux revenus d'une activité durable, marchande ou d'utilité publique.
- Disposer d'un environnement extérieur sain (air, eau, espaces verts, lutte contre le bruit, etc.).
- Disposer des équipements publics de haute qualité environnementale qui lui sont nécessaires : transports en commun et espaces verts notamment.
- Disposer, pour un prix global en rapport avec ses revenus, d'un logement convenable, répondant à ses besoins spécifiques (cas des personnes âgées ou handicapées, en particulier).

Ces objectifs doivent évidemment prendre en compte les conséquences d'une raréfaction inéluctable des énergies fossiles.

Les débats ont principalement porté sur :

- Le meilleur équilibre entre les départements de la région Ile-de-France, ainsi qu'entre la région Ile-de-France et les autres régions françaises, dans le cadre d'un aménagement optimisé du territoire national et réduisant l'empreinte écologique globale. Des interrogations ont ainsi porté sur la pertinence du mode de développement francilien actuel : ne faut-il pas davantage favoriser l'essor de villes situées dans le grand bassin parisien où les valeurs du développement durable sont plus faciles à appliquer ? Ne faut-il pas renoncer à la densification des Hauts-de-Seine dans le souci d'améliorer la qualité de vie de ses habitants ?
- Le rééquilibrage de l'offre de transports en faveur des transports en commun et des circulations douces (principalement le vélo), avec ses conséquences sur l'utilisation des espaces publics.
- Les moyens de développer pour tous les motifs, les déplacements non motorisés (à pied, à vélo, à rollers, en chaises roulantes pour les personnes handicapées), notamment par la conception des équipements et des bâtiments adaptés (multi accès, garage à vélo, etc.).
- La place de la mixité des activités, de la mixité sociale et de la mixité des générations dans l'aménagement des bassins de vie, en prenant mieux en compte les difficultés spécifiques des personnes âgées ou handicapées.

Six messages importants ont été dégagés au cours des débats :

1. Le SDRIF doit avoir pour objectif l'amélioration de la qualité de vie des populations, en s'appuyant sur les principes de proximité, de mixité et de développement durable.

Parmi les éléments d'appréciation de la qualité de vie, le fait de pouvoir **habiter et vivre à proximité de son lieu d'emploi** est largement cité en premier. Les raisons en sont multiples :

- Cela réduit les temps de déplacement domicile-travail au bénéfice des temps consacrés à sa famille, à ses loisirs et à ses autres activités.
- Cela facilite l'exercice des emplois soumis à des astreintes qui nécessitent une proximité d'habitation pour pouvoir fonctionner normalement (service aux personnes et aux entre-prises, emplois de la santé, interventions d'urgence, etc.)
- Cela contribue à favoriser la mixité et la cohésion sociale (objectif des 20% minimum de logements sociaux de la loi sur la Solidarité et le renouvellement urbain, en créant des espaces de vie ouverts au plus grand nombre et en favorisant le maintien de petites entre-prises de service à la population.
- Cela favorise grandement le retour à l'emploi des personnes en difficultés désirant suivre un parcours d'insertion, car elles souffrent encore plus que les autres salariés des difficultés liées à l'éloignement domicile-travail.
- Enfin, cela respecte les principes du développement durable, car la réduction des distances domicile-travail entraîne une diminution des nuisances (bruit, CO₂, consommation d'espaces pour les infrastructures, pollutions, etc.), sans compter la diminution des frais liés à la consommation d'énergie.

Il existe toutefois une limite à la proportion de population qui peut bénéficier de la proximité emploi-habitat. La force du marché de l'emploi dans une métropole comme la région Ile-de-France est dans sa globalité. Il importe cependant d'aider les populations à rechercher un logement près de leur emploi.

Trois constats caractérisent par ailleurs le département des Hauts-de-Seine :

- Il existe un déficit important de logements par rapport aux emplois du département, comparable au déficit parisien, même si l'on fait abstraction du pôle de la Défense. Cela explique l'importance des déplacements domicile-travail de personnes travaillant dans les Hauts-de-Seine et n'y résidant pas ou résidant en des lieux où l'accès à leur lieu de travail est difficile. Cela n'est pas sans relation également avec les situations difficiles que connaissent, sur le territoire francilien, y compris dans les Hauts-de-Seine, les catégories les plus fragiles : les jeunes isolés, une partie des travailleurs immigrés ainsi que des familles aux ressources insuffisantes sont les premières confrontées à ces difficultés.
- La pression immobilière est très forte dans les Hauts-de-Seine, entraînant une forte hausse du coût du foncier. Si les promoteurs continuent à répondre à la demande d'une clientèle aisée, les communes ont de plus en plus de difficultés à satisfaire à des prix abordables les besoins en logements des familles ne disposant pas de revenus suffisants, et les besoins en locaux professionnels des artisans, des commerces de proximité et des petites entreprises.

- La population des Hauts-de-Seine est l'une des plus âgées de la région et cette tendance va encore augmenter. Il importe donc de prévoir la mise en place de tous les services générés par cette évolution, comme la prise en charge à domicile ou en établissement des personnes âgées (en développant notamment des services adaptés à cette classe d'âge).

Dans ce contexte de fort déficit de logements et de locaux professionnels à prix modérés, un gros effort doit donc être fait pour libérer du foncier à un prix acceptable, construire des logements sociaux et optimiser l'utilisation du parc existant, changer l'affectation des locaux pas assez utilisés, élargir les possibilités d'utilisation des bâtiments publics existants ou à construire, etc., pour mieux répondre aux besoins des populations, sans que cela ne nuise à la qualité de l'environnement.

Aussi le Conseil de développement durable considère, à ce sujet, comme essentiel :

- Que soit mis en place rapidement un **outil de maîtrise foncière** à la disposition des collectivités territoriales de tous niveaux.
- Qu'une réflexion soit engagée sur les meilleurs usages, sous l'angle du développement durable, des **zones industrielles encore disponibles**, avec le double objectif, d'une part, de combler le déficit de logements et de locaux d'artisans et de petites industries et, d'autre part, de réserver des terrains pour rééquilibrer les transports individuels des biens et des marchandises au profit du fret ferroviaire et des transports par voie d'eau. Il est important, en effet, de conserver certaines parties de zones industrielles pour des aménagements de type plate-forme de transfert ou plate-forme multimodale pour des transports de marchandises (ancienne réserve SNCF, de zones portuaires par exemple) ou centres de tri des déchets.
- Que l'objectif de 20% minimum de logements sociaux soit activement poursuivi dans chaque commune concernée, que des **logements très sociaux** pour de très bas revenus soient également créés dans l'ensemble du département et que la promotion privée soit incitée à concevoir et commercialiser des logements intermédiaires.
- Que l'attribution des logements sociaux soit organisée sur une base territoriale large et en concertation avec toutes les parties concernées.
- Que toute **création d'activités nouvelles**, pérennes ou temporaires, soit accompagnée d'un inventaire de logements à prix modérés existants ou à construire dans les environs immédiats, et subordonnée à l'existence, actuelle ou prochaine, de dessertes en transports accessibles pour tous, confortables et respectueux de l'environnement.

Un autre élément d'appréciation de la qualité de vie est **l'accessibilité à des espaces naturels**. Ils jouent, en effet, un rôle important pour le cadre de vie, la détente et les loisirs, mais aussi dans la lutte contre les pollutions et les inondations. Le département des Hauts-de-Seine est pourvu d'espaces naturels variés, comme la Seine et ses rus affluents, de nombreux espaces boisés, des espaces verts et des jardins.

Le Conseil de développement durable rappelle :

- Que ces espaces naturels doivent être **préservés, restaurés, gérés** de manière différenciée, et que la biodiversité doit y être privilégiée.
- Que de **nouveaux espaces naturels** doivent être créés, soit par reconquête de friches ou d'anciens sites industriels, soit par la simple mise en relation d'espaces naturels existants.
- Que des **rus doivent être réouverts** à l'image de la Bièvre, eu égard aux économies réalisées sur la dépollution de leurs eaux actuellement mélangées à des eaux usées ou à leur utilisation pour alimenter des bassins et des jets d'eaux, à leur rôle de bassins d'expansion des crues et de support de biodiversité, ainsi qu'à leur rôle récréatif.
- Que la démarche de **Parc naturel urbain** doit être soutenue et étendue, en soulignant l'importance des principes de mixité sociale et économique.

2. Le SDRIF doit viser, à l'échelle des bassins de vie, une bonne cohérence entre logements, emplois et services, en veillant, d'une part, à un équilibre entre densification et environnement et en s'assurant, d'autre part, que les territoires soient, à toutes les étapes de leur développement, correctement desservis par les infrastructures de transport.

Partant du constat que des emplois d'artisanat ou de service se développent de plus en plus difficilement dans les Hauts-de-Seine faute d'une offre de locaux à un coût abordable et faute de dessertes suffisantes, le Conseil de développement durable propose que la réflexion sur le **bon équilibre entre l'emploi, le logement et les transports** évoqué plus haut soit conduite dans chacun des bassins de vie.

Il est probable que, dans le contexte actuel de pénurie et de cherté des terrains, cet objectif ne pourra être satisfait, dans certains cas, sans une densification de l'utilisation de l'espace. Il conviendra alors d'être très attentif au respect de l'environnement et du cadre de vie, ainsi qu'au ressenti des habitants : espaces publics de qualité, offre diversifiée de transports collectifs, incitations aux circulations douces, etc.

Priorité doit évidemment être donnée au développement des transports en commun pour réduire la place de l'automobile comme le précise d'ailleurs le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France. Il s'agit là d'un enjeu important, non seulement sur le plan environnemental, mais aussi sur le plan social avec la hausse probable du prix des carburants.

Le Conseil du développement durable tient à faire ici quatre recommandations :

- L'essentiel du réseau des transports en Ile-de-France ayant été conçu en étoile autour de Paris, il est proposé de le compléter progressivement **en privilégiant les liaisons de banlieue à banlieue** et en commençant par celles qui peuvent être développées sans investissements trop coûteux.
- Il serait possible de dissuader l'automobiliste d'accéder aux zones denses bien desservies par les transports en commun, en construisant sur les gares situées en périphérie de **vastes parkings sécurisés,**
- Le SDRIF pourrait **conditionner l'implantation des principaux équipements** générateurs de trafic (centres commerciaux importants, grands équipements de loisirs, etc.) **à leur desserte en transports collectifs.**
- Il est enfin proposé de se donner un objectif de **diminution des nuisances** des transports de marchandises et de déchets en utilisant des véhicules moins polluants et en recourant au chemin de fer et à la voie d'eau. Cela implique la mise en place de zones logistiques intermodales de différentes tailles, notamment le long de la Seine et le long des voies ferrées délaissées et susceptibles d'être réutilisées.

Enfin, devant la faible réalisation, faute de moyens financiers, des projets inscrits dans le Plan de déplacement urbain (PDU) de la région Ile-de-France et le SDRIF de 1994, le Conseil de développement durable insiste sur :

- La nécessité de **mener à terme les engagements pris dans la démarche du PDU.**
- La cohérence de la programmation des Contrats de plan avec les orientations du SDRIF, priorité étant donnée aux projets d'aménagement et à leurs dessertes, dans les territoires où existent des espaces disponibles et des déséquilibres forts.
- La nécessité **d'estimer avec réalisme** tous les projets résultant des objectifs du SDRIF. Cela permettra, dans un contexte de ressources limitées par la nécessaire maîtrise des charges fiscales, de les hiérarchiser sur des bases solides et de ne pas pénaliser des aménagements simples et peu coûteux, susceptibles d'améliorer à court terme la vie quotidienne des habitants, au profit de projets financièrement lourds et de longue durée de réalisation. Certains de ces projets déjà lancés devraient d'ailleurs être examinés au regard des exigences du développement durable.

3. Le SDRIF doit permettre au département des Hauts-de-Seine à la fois de conserver son caractère de pôle, reconnu mondialement, d'activités tertiaires et de développer un tissu d'entreprises locales pour diversifier les emplois.

Le département des Hauts-de-Seine est reconnu dans la région Ile-de-France comme un pôle d'activités tertiaires de renommée mondiale, grâce à ses différents centres d'activités dont le plus important est celui de la Défense. Ce pôle est aujourd'hui en concurrence moins avec les départements voisins d'Ile-de-France qu'avec les places de Bruxelles, Frankfurt, Barcelone, Madrid ou Londres et sa réussite a par ailleurs des retombées positives sur les autres départements.

La majorité des Membres du Conseil de développement durable souhaitent que, dans le débat sur la répartition des sièges sociaux sur le territoire de l'Ile-de-France, on pense au cumul d'atouts lié à la concentration plutôt qu'à une dispersion qui appauvrirait l'ensemble de la Région dans la compétition internationale. Elle souhaite aussi que des efforts soient consentis pour permettre **d'optimiser le fonctionnement en réseau des centres d'activité des Hauts-de-Seine**, ce qui implique une croissance équilibrée de ces différents centres, entre le nord, le centre et le sud du Département, et, bien entendu, un développement des transports en commun pour desservir ces centres et les relier entre eux. Dans cette réflexion d'ensemble, la desserte, d'ores et déjà à la limite de saturation, du pôle de **la Défense** devra faire l'objet d'une attention particulière et l'on devra veiller, par ailleurs, à ne pas faire d'opérations de forte densification dans les autres centres.

Néanmoins, un bassin de vie a besoin pour vivre harmonieusement non seulement d'emplois de qualité et de logements en nombre suffisant, mais aussi de toute la gamme d'emplois de services, d'artisans, d'administrations, etc. qui améliorent la qualité de vie des habitants.

C'est pourquoi le Conseil de développement durable souligne avec force **l'importance de la diversification des emplois locaux** et, d'une manière générale, d'un important développement local. Les possibilités ne manquent pas à ce sujet : métiers d'aide à la personne, activités artisanales et commerciales de proximité, gestion locale et valorisation des déchets, aménagement et entretien des espaces verts, etc. Tous ces emplois de proximité permettent un développement équilibré des bassins de vie et constituent un enjeu économique et social de grande importance, en particulier s'ils sont des emplois d'insertion ou relevant de l'économie sociale et solidaire.

4. Le SDRIF doit s'attacher à réduire le trafic automobile et le transport routier

Une orientation de très grande ampleur en faveur des transports collectifs est nécessaire avec de forts investissements, si l'on veut simplement maintenir un cadre de vie agréable pour les Franciliens, leurs enfants et les nombreux visiteurs de notre région.

Il y a des raisons plus impérieuses encore. Nous sommes entrés dans l'ère des changements climatiques, avec des conséquences importantes sur l'environnement. De tels changements ne sont maîtrisables qu'à la condition d'en limiter la vitesse. Or, celle-ci dépend directement des émissions cumulées de gaz à effet de serre : une région aussi développée que l'Ile-de-France a le devoir de montrer l'exemple de leur réduction. La réorientation des transports collectifs, et celle du transport de marchandises de la route vers le rail et le fleuve, permettent sur les moyen et long termes une réduction importante de la consommation de carburant et donc des émissions de CO₂. A plus court terme, elles auront un impact important sur la sécurité routière et ramèneront les pollutions et les nuisances sonores en dessous des normes de santé humaine.

Le SDRIF devrait encourager par des mesures fortes toutes ces orientations. Des possibilités existent en effet, en conjuguant imagination et volonté, pour développer des transports en commun en site propre ou diversifier l'usage des moyens de déplacement existants.

Il devrait imposer **l'évaluation et la révision périodique du Plan de déplacement urbain**, et renforcer son caractère normatif sur les documents d'urbanisme.

Il devrait aussi, par des directives concrètes, **réhabiliter vraiment le vélo** comme mode de déplacement quotidien et empêcher que les aménagements cyclables les mieux conçus soient abandonnés par souci d'économie ou par facilité.

Peut-être serait-il utile, dans ce contexte, pour éclairer le chemin qui reste à parcourir et dans un but pédagogique, de réaliser un **scénario de fonctionnement de la région Ile-de-France confrontée à des difficultés majeures d'approvisionnement de produits pétroliers** qui réduirait de manière drastique l'usage de la voiture. L'IAURIF pourrait être chargé d'étudier ce scénario avec différents modèles de développement de l'Ile-de-France, pour en étudier la sensibilité vis à vis d'hypothèses, certes pessimistes, mais qui ne peuvent plus être ignorées.

5. Le SDRIF doit s'attacher à diminuer les nuisances liées au bruit (trafics aériens, routiers et ferroviaires) et à améliorer la qualité de l'air

Dans la plupart des enquêtes sur la qualité de l'environnement, le bruit et la pollution atmosphérique figurent parmi les premières préoccupations exprimées.

Le bruit du trafic aérien : pour le Département des Hauts-de-Seine, le trafic aérien constitue une part notable de cette atteinte à la qualité de vie. En effet, selon les dernières études disponibles¹, près de 640 000 de ses habitants sont survolés à moins de 3 000 m d'altitude par des avions arrivant à Roissy, 276 000 le sont à moins de 2 000 m par des avions décollant de Roissy, et enfin 257 000 par des avions à moins de 1 000 m d'altitude arrivant au Bourget.

La révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France constitue une excellente opportunité pour évoquer les mesures susceptibles de réduire ces nuisances. Leur prise en charge au niveau régional garantira qu'il n'est pas procédé à un transfert des désagréments sur les départements voisins, et validera des dispositions bénéfiques à l'ensemble de l'Ile-de-France.

Il n'entre pas dans le cadre du présent document de détailler les mesures d'ordre technique ou organisationnel qui pourraient être adoptées pour réduire les nuisances sonores imputables au trafic aérien. Ces mesures devront être étudiées avec le souci de ne pas fragiliser ce secteur d'activité qui contribue à la santé économique de la région.

¹ Source ADP-IAURIF 2006

Des solutions existent et certaines ont déjà apporté, à Orly notamment, la preuve de leur faisabilité et de leur efficacité. On peut agir à la fois sur les trajectoires des avions et des hélicoptères au décollage et à l'atterrissage, sur les plages horaires d'interdiction de survol de certaines zones exposées, sur les dispositions réglementaires susceptibles d'encourager le renouvellement de la flotte des compagnies vers des appareils moins bruyants et plus économes en carburant. Mais, comme dans de nombreux autres domaines, il faut annoncer les mesures longtemps à l'avance pour permettre aux compagnies aériennes et à l'organisation des transports aériens de s'adapter.

Le bruit des trafics routiers et ferroviaires : pour les infrastructures existantes, il faut agir en utilisant toute la palette des solutions qui ont déjà apporté la preuve de leur efficacité : Mise en place d'écrans antibruit, isolation phonique des façades exposées, recouvrement partiel ou total des infrastructures, qualité des revêtements routiers, qualité technique des véhicules, réduction de la vitesse, etc.

Pour les infrastructures à créer, elles devront bien entendu être précédées d'études d'impact très poussées dans le domaine du bruit et de leur insertion dans l'environnement. On devra veiller particulièrement au choix et à l'importance des emprises, car seules de larges emprises permettent, pour un coût raisonnable, de diminuer le bruit pour les riverains et de paysager les infrastructures.

La qualité de l'air : pour des questions de santé publique et de confort, les populations sont de plus en plus sensibles à la qualité de l'air qu'ils respirent, les pollutions constatées provenant essentiellement de la circulation routière, des équipements industriels et du chauffage des immeubles et locaux.

Comme pour les nuisances sonores, des solutions existent dans le domaine technique pour lutter contre les pollutions atmosphériques : amélioration de la combustion interne des moteurs, filtration des rejets, changement de combustibles et recours à des énergies moins ou pas du tout polluantes, choix des implantations industrielles, etc. Elles nécessitent également pour leur mise en œuvre des délais importants et les décisions prises dans ce domaine devront laisser des délais d'adaptation.

Les Membres du Conseil de développement durable demandent que ces questions du bruit et de la qualité de l'air soient considérées comme priorités d'aménagement, aussi bien dans l'aménagement des quartiers d'habitation ou de zones d'activités que dans la construction des infrastructures. Cela implique :

- D'intégrer dans les schémas d'aménagement, avec des objectifs de qualité, des **cartographies du bruit et de la qualité de l'air** beaucoup plus précises que celles dont on dispose actuellement.
- D'intégrer les dimensions "nuisances sonores" et "qualité de l'air" dans la gouvernance de chaque projet public ou privé, même de dimension modeste, en exigeant une **étude d'impact** très sérieuse (recourant chaque fois que nécessaire à des modélisations et prenant en compte les ressentis des populations concernées), un objectif à atteindre, voire une labellisation.

Le respect de ces propositions est indispensable pour réduire l'empreinte écologique des territoires de l'Ile-de-France et elles devraient être inscrites dans le marbre des stratégies d'aménagement, en particulier en zone urbaine dense.

6. Le SDRIF doit mettre en place une gouvernance de grande qualité.

Le Conseil de développement durable considère comme essentiel, pour la réussite du SDRIF, qu'il y ait un pacte stable de confiance entre la Région et ses Départements, ainsi qu'entre les Départements et leurs Communes, portant sur les sujets essentiels que sont le choix des modèles de développement, l'aménagement de l'espace et la programmation des infrastructures. Il souhaite que soient mises en place, en conformité avec la Convention d'Aarhus signée en 2002 par l'Etat Français, des pratiques régulières d'information et de concertation avec la population et les représentants de la société civile, portant sur le SDRIF et ses orientations.

Il propose que le SDRIF soit tout à la fois un document directif, imaginatif et participatif, compréhensible pour le citoyen et réaliste. Sa vocation est certes de fixer les grandes orientations d'aménagement et de proposer quelques principes forts, mais il doit aussi laisser aux acteurs locaux des marges de manœuvre suffisantes pour les mettre en pratique. Il propose également que soit mise en place une organisation qui facilite le travail en commun de tous les acteurs.

Ainsi, le Conseil de développement durable souhaite :

- **Poursuivre ses travaux de propositions concernant l'élaboration du SDRIF et participer à son Comité de suivi.**
- Que l'obligation constitutionnelle de concertation et d'optimisation, issue de la Charte de l'environnement, soit placée au cœur des nouvelles pratiques d'aménagement.
- Que le SDRIF procède à une **analyse chiffrée des dysfonctionnements actuels en Ile-de-France et dans l'hexagone, notamment** dans les domaines du transport des personnes et des marchandises, et fixe des objectifs ambitieux de traitement des causes, avec des efforts financiers importants en faveur des transports et une augmentation dans ce budget de la part réservée aux investissements.
- Que le SDRIF encourage le développement des **meilleures pratiques de programmation de ses investissements** en recherchant des instruments plus souples que ceux utilisés lors des précédents contrats de plan Etat-Région.
- Que le SDRIF donne une priorité aux projets contribuant à réduire les dysfonctionnements et les nuisances (les déchets, en particulier) et favorise la recherche et la **mise en œuvre de projets simples et efficaces**, susceptibles d'être réalisés rapidement et à moindre frais.
- Que le SDRIF donne une priorité pour l'allocation des ressources d'infrastructures à la cohérence et à la convergence des opérations avec les choix de densification.
- Que le SDRIF prévoit **un dispositif participatif de suivi et d'évaluation**, tant au niveau régional qu'au niveau des différents bassins de vie, ce dispositif pouvant également être chargé d'élargir son champ de vision en évaluant l'efficacité, sous l'angle du développement durable, d'autres modèles de développement.

En effet, certains Membres du Conseil ont rappelé qu'il existe d'autres modèles de développement, dans l'hexagone et en Europe, qui fonctionnent, avec de faibles densifications, des taux maîtrisés de chômage et des taux de développement importants. Les évolutions très rapides de situations, liées à la mondialisation et aux différences d'efficacité des modèles de développement, invitent à les analyser avec soin, notamment :

- ceux qui sont peu consommateurs de financements publics pour les infrastructures qu'ils nécessitent,
- ceux qui protègent le cadre et la qualité de vie des habitants,
- ceux dont l'empreinte écologique est la plus faible.
- Que le SDRIF anticipe **les changements liés au développement des techniques de communication**. Ces techniques ont, en effet, un avenir dans le département des Hauts-de-Seine. Elles sont sources d'économie d'énergie, notamment par les déplacements évités, et prendront de l'importance dans une perspective de développement durable.
- Que soient utilisés tous les outils disponibles (tarification des transports régionaux, paiement du traitement des déchets, aides régionales, propositions de nature réglementaire, fiscale ou législative, etc.) pour **faire évoluer le comportement des populations**, conformément aux orientations du SDRIF.
- Qu'enfin soient dégagées des **ressources financières** en faveur des infrastructures de transport à la hauteur des enjeux. Des objectifs ambitieux devraient être arrêtés sur la proportion du PIB régional affecté aux transports en commun ainsi que sur la part de l'investissement dans le budget global des dits transports.

CONCLUSIONS

On l'aura compris à la lecture de cette synthèse, les Membres du Conseil de développement durable des Hauts-de-Seine ont repris dans ses grandes lignes le projet de contribution du territoire des Hauts-de-Seine à la révision du SDRIF qui lui a été communiqué. Ils ont souhaité cependant que les études de ce schéma soient davantage nourries de réflexions approfondies sur les meilleurs modèles de développement, le modèle francilien en cours, avec une densification supplémentaire pour les Hauts-de-Seine, prenant insuffisamment en compte les principes du développement durable.

Ils ont demandé également que la plus grande attention soit portée sur le volet financier des aménagements prévus et la cohérence de la programmation pour assurer un bon fonctionnement à chaque étape du développement.

Par ailleurs, bien que le sujet n'ait pu être approfondi, il n'a pas échappé au Conseil de développement durable que le territoire des Hauts-de-Seine comportaient des risques naturels, dus aux inondations et aux carrières, des risques technologiques dus aux établissements industriels et aux transports de matières dangereuses et des risques spécifiques liés aux immeubles de grande hauteur et aux manifestations publiques. Le Conseil de développement durable propose de **veiller à la poursuite des efforts de prévention et de gestion de ces risques**, engagés en étroite collaboration avec les acteurs de l'Etat et les collectivités locales concernées. Certaines mesures adoptées dans les pays d'Europe du Nord pourront d'ailleurs servir d'exemples.

L'attention doit également être attirée sur le fait que les recherches et publications disponibles n'ont pas toutes été exploitées (notamment dans le domaine de l'Environnement) et permettraient d'enrichir encore la contribution des Hauts-de-Seine.

Il convient également de mentionner qu'au cours des trois Commissions du SDRIF, des interventions pressantes de plusieurs participants ont été faites en faveur de changements rapides et importants dans notre façon collective de consommer de l'énergie et de l'espace et qu'en conséquence, il était nécessaire de réorienter rapidement et fortement la politique d'aménagement des bassins de vie et celle des transports, pour disposer :

- **de bassins de vie où l'on trouve à la fois une mixité des activités et une mixité sociale, une richesse culturelle et environnementale, un habitat de Haute qualité environnementale, la possibilité de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit des transports en commun et des circulations douces, avec des réseaux denses de chemins piétonniers et de pistes cyclables.**
- **de transports résolument orientés, pour les personnes, vers les circulations douces et les transports en commun adaptés pour tous, moins consommateurs d'énergie et d'espace, et pour les marchandises, vers le fret ferroviaire et la voie d'eau avec les plateformes intermodales d'accompagnement indispensables.**
- **d'une empreinte écologique moins élevée, par une modération et une modification de nos consommations globales.** La province est à cet égard meilleure que l'Ile-de-France².

En contre point, d'autres participants ont rappelé le rôle déterminant, dans l'économie locale et nationale et face à la concurrence européenne et mondiale, de l'attraction d'un pôle comme celui de La Défense ou d'autres plus diffus.

Par contre, l'ensemble des Membres du Conseil de développement durable a indiqué qu'ils savaient que ces changements demandaient de l'imagination, exigeaient pour certains des financements importants et devaient s'inscrire dans la durée. Que les choix consensuels ne seront possibles que s'il y a une prise de conscience collective de l'importance des enjeux, et, par suite, un changement dans les comportements de toutes les forces vives de la société. Ils demandent à tous de la lucidité, de l'esprit de décision et de la volonté, voire du courage, et spécialement à ceux qui ont la lourde charge de préparer l'avenir des générations futures.

Le Conseil de développement durable considère, en conclusion, qu'un effort important sera nécessaire, par rapport au précédent schéma, pour que la notion de développement durable soit bien prise en compte par tous les acteurs du SDRIF.

Son avis ne prétend pas épuiser les voies d'amélioration de la contribution des Hauts-de-Seine, qui réclament de poursuivre la réflexion et l'action avec le souci de laisser aux générations futures une région prospère et agréable à vivre.

²Source IAURIF