

AVIS de Vivre à Meudon (VàM) sur le PCAET de GPSO

Les avis émis par Environnement 92 et Val de Seine Vert expliquent les raisons pour lesquelles il n'y a pas grand-chose à attendre de ce plan aux objectifs limités, souvent non chiffrés, aux actions définies en termes très généraux, non ou mal ciblées, conçues par des acteurs plus soucieux de discours que de s'engager dans une analyse critique des politiques menées par eux, par les services publics nationaux ou régionaux, et les acteurs économiques

Les contradictions entre le discours visant un effet d'affichage au regard des obligations qui sont celles des élus du territoire et les politiques actuellement mises en œuvre sont telles que se posera inévitablement, lors du bilan, la question de l'inaction climatique de GPSO. Une illustration majeure : le plan prétend vouloir intégrer le changement climatique dans les programmes de construction et d'aménagement, mais c'est entre 2022 et 2025, alors que GPSO apporte aujourd'hui son soutien au projet de construction de tours de bureaux sur l'île Seguin dans la vallée de la Seine.

L'inaction climatique de GPSO, si les faits la démontraient avérée, pourrait, au regard de l'évolution de la jurisprudence du Conseil d'Etat et de la Cour Européenne des Droits de l'Homme, conduire à une mise en cause de la responsabilité de l'EPT et à l'émission d'injonctions jusqu'ici adressées à l'Etat.

Un plan manquant de consistance

Si l'on analyse globalement le résumé non technique de l'Evaluation Environnementale Stratégique, on constate :

- près des 2/3 du document sont consacrés à une analyse de la situation actuelle très descriptive qui n'est assortie d'aucun élément critique.

Ce constat rejoint celui fait par la MRAe de l'absence de toute évaluation qualitative et quantitative du PCET.

Les « pavés » identifiant les menaces sont des copier/coller de considérations générales sans aucune identification des « points noirs », des insuffisances des politiques locales actuelles, des inflexions voire des changements à y apporter.

Ainsi, à titre d'exemple, alors que les acteurs locaux sont confrontés à une exigence de densification portée par l'Etat et ses représentants, rien n'est dit sur les limites ou contreparties à y apporter, sur l'équilibre à assurer entre construction de bureaux et de logements. Or, une large part des transports de personnes résulte de la très forte concentration, sur notre territoire, d'emplois principalement dans le tertiaire, tenus par des personnes non résidentes sur celui-ci, comme les personnels travaillant dans la santé et le service à la personne, les techniciens de surface ou même les personnels des services publics du territoire, qui habitent souvent dans des banlieues éloignées ;

- l'absence d'analyse d'autres scénarios alternatifs ou, comme le relève la MRAe- de « formulation d'autres hypothèses d'évolution que celle issue du PCAEM, afin de s'assurer que l'ambition affichée par le scénario d'évolution retenu est en adéquation avec les enjeux et les potentiels du territoire ainsi qu'avec les moyens de l'EPT GPSO ».

Une concertation trop partielle

Il n'y pas eu de concertation préalable sur le diagnostic imposé par un bureau d'études extérieur ainsi que sur l'identification des six axes regroupant les actions.

Les propositions issues des débats n'ont enrichi que marginalement le contenu proposé des actions, faute d'avoir convenablement organisé la concertation

Prenons deux exemples importants.

1 - LA RENOVATION ENERGETIQUE

Il s'agit du champ d'action le plus important pour la réduction des GES et on la retrouve dans les trois actions de l'axe 1 :

- 1- Un schéma directeur de l'énergie
- 2- Le conseil sur la maîtrise de l'énergie
- 3- L'aide financière à la rénovation énergétique des copropriétés et ménages fragiles.

Il convient de souligner le périmètre restreint de la 3° action.

Le diagnostic de consommation des bâtiments est trop global il ne comporte pas :

- de distinction entre résidentiel et tertiaire ;
- de distinction à l'intérieur du résidentiel entre maisons individuelles et bâtiments collectifs. Or, les maisons individuelles ont des performances énergétiques plus mauvaises : elles représentent environ la moitié des émissions pour 30 % des logements. Il faudrait donc s'intéresser à elles en priorité ;
- de distinction à l'intérieur des immeubles collectifs entre le parc HLM, pour lequel la décision de rénovation dépend d'acteurs publics et est plus facile à prendre, et le parc des copropriétés privées, où le processus de décision et les questions de financement sont plus complexes ;
- de recensement du nombre des bâtiments par niveau de consommation au m² pour cibler les efforts sur les plus consommateurs, essentiellement les bâtiments construits avant 1975, date de la première Règlementation Thermique.

Une réelle concertation aurait permis de combler ces lacunes.

Les aides annoncées se limitent à un objectif de rénovation de 1 700 logements dans des

copropriétés fragiles, avec un objectif de gain énergétique de moins de 25 % pour 17 % d'entre elles, alors qu'il faudrait au minimum diviser la consommation par 2 pour l'ensemble, et que la part identifiée des bâtiments énergivores est de 30 % sur les 164.000 logements de GPSO.

Là aussi, il n'a été tenu nul compte des vives critiques portées sur la timidité de ces actions lors des réunions de concertation ou plus exactement de simple information.

Un vrai débat aurait par exemple pu mettre en évidence qu'avec 7 agents, l'Agence Locale de l'Energie et du Climat(ALEC) (cf. action 1-2) pouvait de ne pas se limiter à du conseil et à de la communication mais avoir une action plus incitative en poussant les propriétaires des bâtiments anciens à agir. Les agents devraient ainsi être plus moteurs et ne pas se limiter à répondre à des sollicitations qui peuvent se faire attendre.

2 - LA MOBILITE

Ce thème est traité dans l'axe 3 « qualité de l'air » et en constitue la quasi-intégralité, avec trois actions :

- 1 - encourager les nouvelles mobilités
- 2 - développer les mobilités décarbonées,
- 3 - adopter une stratégie pour améliorer la qualité de l'air : ZFE avec la MGP, mise en place d'un PLD, diffusion des alertes pollutions.

Ce thème n'a malheureusement été qu'effleuré lors des réunions publiques et ateliers, ce qui pourrait expliquer la minceur du contenu de ces actions.

Avant de citer deux lacunes majeures Vivre à Meudon salue la décision de lancer un plan local des déplacements sur GPSO. C'est là une déclinaison locale du Plan de déplacements Urbains d'Ile de France relevant de l'initiative des communes et de leurs groupements. Elle était vainement réclamée depuis plus de 10 ans par les associations de défense de l'environnement de GPSO.

En revanche, ce plan ne comporte aucun planning ni création de structure participative.

L'expérience démontre une double nécessité : une volonté politique forte dans le temps ainsi qu'une adhésion citoyenne pour obtenir une réduction de la part de la voiture plus forte que celle de l'évolution générale.

Enfin, le lancement du PLD aurait pu précéder l'achèvement de la préparation du PCAET, ce qui aurait évité de perdre deux années de plus.

La première lacune, c'est le développement d'un réseau de bus performant sur GPSO entre les pôles d'emploi, les zones résidentielles et les nombreuses gares du territoire.

C'est le dispositif majeur pour inciter à laisser sa voiture au garage dès lors qu'il permet d'éviter plus de 10 minutes de marche. Le vélo peut certes servir le même objectif, mais son usage est réservé aux gens en bonne santé et peu chargés et encore pas par tous les temps.

Cette idée simple a été développée aussi bien dans une réunion publique que dans un atelier. Il n'en est pas fait mention dans le livre blanc de la concertation qui, comme le

diagnostic et les actions, se polarise sur le vélo, le véhicule électrique et l'auto-partage. A noter toutefois la mention d'une proposition dérivée : créer un centre de remisage pour les bus sur GPSO. Malgré ses 300 000 habitants, il en est totalement dépourvu. Certains diraient « Quand un sage montre la lune, les imbéciles voient le doigt » ...

L'autre lacune, et on s'arrêtera à celle-ci, c'est l'absence d'identification de la part de la circulation de transit dans les émissions de GES et des moyens d'y remédier.

La N118 capte un fort trafic de l'A10 vers Paris et le Nord de la France pour le rejeter à travers Boulogne. La RD7 et la RD1, qui bordent la Seine de part et d'autre, offrent aussi un axe secondaire très attractif.

La réduction du trafic de transit n'est évidemment pas du ressort direct de GPSO. Mais sans plan ni projet de sa part, rien ne sera fait par les autres.

Beaucoup plus efficace qu'un réseau de pistes cyclables et vélo-routes ou qu'un téléphérique, le tramway sur une N118 transformée en boulevard urbain est l'idée qui certainement se serait imposée à l'issue d'une vraie concertation. Elle a fait ses preuves ailleurs. Pour mémoire, il y a 20 ans, le tramway T2 en rive gauche de Seine a surpris ses promoteurs par sa forte capacité à dissuader de la voiture, mais il n'a pas eu besoin de l'emprise de la RD7, qui au contraire a été élargie. L'idée est maintenant à appliquer en rive droite, et cette fois sur l'emprise de la RD1 qui serait ainsi définitivement réduite à deux voies.

A Meudon le 6 décembre 2020