

Paris : la capitale engrange les premiers résultats de son volontarisme



La Mairie de Paris souhaite végétaliser 100 hectares de toits ou de façades. Ici, le mur végétal du musée du Quai Branly pensé par Patrick Blanc. - Photo Francois Perri/RéA

Les émissions de gaz à effet de serre ont diminué de 10 % en dix ans. Le bannissement de la voiture est l'axe principal de la Mairie. Bilan mitigé sur la rénovation des logements.

Ils ont déjà un nom rigolo : les « Parisculteurs ». Mais pas de récolte encore, ce sera pour 2020, date à laquelle la Mairie de Paris a promis aux Parisiens une trentaine d'hectares de champs à cultiver. C'est l'une des dernières idées de la Mairie de Paris : végétaliser 100 hectares de toits ou de façades, dont un tiers en plantation vivrière. L'agriculture urbaine est à la mode, au carrefour rutilant de l'innovation et de l'écologie. Elle évite, c'est vrai, aux aliments des heures, voire des jours de transport, ce sont autant de gaz à effet de serre en moins.

Quant aux toitures végétalisées, elles absorbent en été les rayonnements solaires, diminuant la climatisation nécessaire. Par petites touches, la maire Anne Hidalgo tente ainsi de verdir sa ville en mode sexy (« non punitif », dirait la ministre de l'Environnement, Ségolène Royal).

Elle s'inscrit dans le sillage de son prédécesseur Bertrand Delanoë mais de façon plus assumée, main dans la main avec ses alliés écologistes. En septembre, elle vient de bouter un peu plus la voiture hors de Paris, fermant l'autoroute urbaine qui longeait la Seine rive droite. Ce qui ne plaît pas aux banlieusards. Les Parisiens et les touristes, eux, sont ravis de récupérer les berges, d'y reproduire leurs flâneries pratiquées sur la rive gauche.

Paris se coule doucement dans le sillage des villes du nord de l'Europe. Même l'opposition de droite, jadis si révoltée par cette politique, reconnaît désormais la nécessité de diminuer la part du diesel en ville. Et les entreprises, pragmatiques, se résolvent peu à peu au bannissement de la voiture. Les livraisons en camion électrique se développent, la RATP introduit au fur et à mesure des bus électriques ou au gaz naturel.

Petit à petit, les résultats apparaissent, comme le montre la publication en juillet du nouveau bilan carbone de la ville. Entre 2004 et 2014, une baisse de 9,2 % des émissions de gaz à effet de serre a été calculée, soit 25,6 millions de tonnes. L'indicateur vise large puisqu'il intègre les voyages en avion des Parisiens. Ces derniers pèsent d'ailleurs quasiment un quart du bilan et augmentent de 3 % sur la période. A noter aussi la progression de 10 % de l'impact lié à l'alimentation des Parisiens, due à la démographie. En revanche, le transport de marchandises a contribué à cette réduction, avec 18 % de baisse, qui est probablement davantage l'effet de la crise que d'un verdissement de la logistique. On retrouve la même explication pour la baisse de l'impact de la consommation de matériaux (crise du BTP). Les émissions des bâtiments ont régressé de 15 %. La Mairie attribue ce progrès à une réduction de la consommation des logements (éclairage, électroménager, etc.), mais aussi des bureaux et des commerces.

Volontarisme salué

La politique antivoiture depuis 2001 a clairement eu un effet positif sur les polluants : les émissions du transport terrestre de voyageurs ont fondu de 23 %, et même de 39 % si on exclut le périphérique. En dix ans, la circulation automobile des Parisiens a décliné de 30 % et le nombre de voitures est passé de 600.000 à 500.000. L'amélioration de la circulation des bus grâce aux couloirs réservés et l'installation du tramway circulaire T3 a dopé l'offre de transports publics. Mais c'est encore insuffisant. Le Plan climat-énergie de 2012 promet d'effacer d'ici à 2020 un quart des gaz à effet de serre du territoire par rapport à 2004. La Mairie le reconnaît : elle va devoir accélérer ses actions. Le plan local d'urbanisme, voté en juillet, a déjà durci les normes de performances énergétiques des bâtiments neufs, au-delà de la norme nationale. Et la ville veut tester de plus en plus d'innovations. Elle a identifié 170 bâtiments où installer des échangeurs de chaleur pour récupérer l'énergie des eaux usées. Des premiers essais dans une école ont validé la démarche. Plus de 100.000 mètres carrés de toitures suffisamment bien ensoleillées pour recevoir des panneaux photovoltaïques ont été identifiés. Et 100 sites de géothermie pourront même être exploités intra-muros.

Même l'eau de la Seine servira prochainement à refroidir une partie des bâtiments municipaux. Un expert municipal des questions climatiques salue ce volontarisme mais le juge néanmoins assez vain. Car, d'après lui, deux véritables leviers pourraient agir sur les émissions mais ils échappent à la seule échelle municipale. Le premier : un rééquilibrage de l'emplacement des bureaux vers l'est limiterait les gigantesques déplacements quotidiens de la population logée à l'est. Et le second : l'investissement privé sur la rénovation thermique des bâtiments et des logements ne décolle pas, notamment à cause du prix bas de l'énergie. Seul l'Etat pourrait prendre des mesures coercitives, imposer une rénovation avant une vente, par exemple.

Pas de quoi décourager Anne Hidalgo. Celle-ci vient de prendre la présidence de l'association C40 des maires de grandes villes engagées contre le réchauffement. Il y a un an, sa ville accueillait le sommet sur le climat fin 2015. Deux vitrines vertes très visibles qui lui imposent des résultats à moyen terme.

Matthieu Quiret