



A24CABM-011194

26/02/2024

Conseil régional

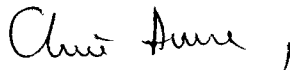
La Présidente

Paris, le 19 février 2024

MADAME Anne HIDALGO
Maire de Paris
Hôtel de Ville
5, rue Lobau
75196 PARIS RP

Objet : Avis de la Région Île-de-France sur le projet de Plan Climat Air Énergie Territorial de Paris 2024-2030

Madame la Maire,



Par courrier en date du 20 décembre 2023, la Ville de Paris sollicite notre avis sur le projet de Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Paris 2024-2030.

S'agissant tout d'abord des volets énergie, émissions de gaz à effet de serre, qualité de l'air, adaptation, économie circulaire et déchets, agriculture et alimentation, force est de constater que si les intentions sont louables, le document manque cruellement de précisions quant à la déclinaison opérationnelle des actions envisagées. J'ajoute qu'il ne fait aucunement référence à certains documents cadres votés par la région Île-de-France, tels que le Plan régional d'adaptation au changement climatique, le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) ou la Stratégie régionale pour la Biodiversité. Ces documents ont pourtant vocation à définir une politique concertée sur ces sujets d'intérêt commun.

Vous trouverez en annexe une contribution détaillée de la région Île-de-France mais je souhaite mettre en exergue les points suivants qu'il me semble indispensable de corriger pour permettre au territoire parisien de répondre au défi du changement climatique :

- Concernant la qualité de l'air, la région regrette le manque de précisions sur les mesures qui vont être concrètement mises en œuvre pour limiter l'exposition des usagers des établissements recevant du public sensible. Le document principal du projet de PCAET laisse par ailleurs entendre que l'enjeu résidentiel à Paris ne concernerait que le chauffage au fioul alors qu'il réside aussi du côté du chauffage au bois qui, pour une production d'énergie très faible, est très fortement émetteur de certains polluants.
- Concernant la production d'énergie, le projet de PCAET semble sous-estimer, avec une projection à 100 GWh en 2030, le potentiel de la géothermie de surface évalué par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières à 6 000 GWh/an pour Paris. Cela est d'autant plus regrettable que le projet de PCAET prévoit le développement du froid renouvelable sans décrire les moyens opérationnels à mettre en œuvre pour concrétiser cette ambition.
- Sur les aspects renaturation et biodiversité, l'objectif de planter 170 000 arbres en six ans, que nous ne pouvons qu'approuver au regard de la carence en espaces verts

Conseil régional

- (dans la capitale, devrait être complété, compte tenu du faible taux de survie des espèces, par un engagement à les maintenir dans la durée. De plus, la question des micro-habitats de biodiversité n'est pas abordée alors même que ces derniers sont généralement supprimés dans le cadre des rénovations énergétiques. La renaturation des berges de Seine mériterait également de faire l'objet de préconisations précises.
- Concernant enfin le volet économie circulaire et déchets, la région regrette, là encore, le décalage entre des objectifs affichés par le projet de PCAET, par exemple 20 % de réduction des déchets ménagers et assimilés par rapport à 2010 d'ici à 2030, et l'absence de moyens opérationnels pour les atteindre.

S'agissant plus spécifiquement des dispositions relatives aux transports, je ne peux que regretter, une nouvelle fois, que la mairie de Paris envisage de prendre des mesures sans réaliser d'études d'impact préalables ni se coordonner avec les autres communes d'Île-de-France. La réduction de la place de la voiture à Paris n'est pas le seul levier de la décarbonation des transports parisiens et des actions non-coordonnées peuvent d'ailleurs avoir des effets de report et non de diminution des émissions. Je prendrai trois exemples pour en attester :

- Sur le projet de la Ville de Paris de pérenniser la voie réservée aux athlètes et aux véhicules accrédités sur le boulevard périphérique au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, je rappelle, conformément à notre contribution officielle (en pièce jointe) les inquiétudes de la région Île-de-France s'agissant des conséquences d'une telle décision sur le trafic, le risque de thrombose généralisée tant sur les portes de la capitale que sur l'ensemble du réseau routier d'intérêt régional, la pollution de l'air, et les nuisances sonores pour les riverains. La Région vous demande, une nouvelle fois, une vraie étude d'impact de cette mesure, en concertation avec les communes limitrophes et Île-de-France Mobilités, alors que les Franciliens se sont déclarés à plus de 90 % opposés à cette mesure. La région demande également que cette fermeture d'une voie du périphérique soit totalement réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment. J'ajoute que la mesure de réduction de la vitesse maximale à 50 km/h sur le périphérique ne ferait que pénaliser les 80 % des usagers du périphérique qui n'habitent pas Paris et qui l'empruntent parfois très tôt ou tard pour se rendre au travail. Cette mesure serait un nouveau coup de massue pour les habitants de petite et grande couronne qui n'ont parfois pas d'autre choix que de prendre leur voiture, et ce alors que les nouvelles infrastructures comme le Grand Paris Express ne sont pas encore mises en service.
- Le projet de taxation différenciée du stationnement pour certains véhicules - je pense notamment aux SUV - risque lui aussi d'opposer durablement Paris et sa banlieue en créant une nouvelle forme de péage urbain. C'est une taxe qui ne dit pas son nom sur les familles, pour qui la voiture a pourtant une vraie utilité sociale. Il est évidemment nécessaire d'encourager au remplacement des moteurs thermiques, mais c'est par l'incitation, et non la punition, que nous obtiendrons le plus de résultats. C'est en ce sens que la région accompagne les Franciliens à acheter une voiture propre grâce à une aide pouvant aller jusqu'à 15 000 euros.
- La vitesse moyenne des bus à Paris se dégrade avec un impact très net sur leur attractivité. Elle est de l'ordre de seulement 10 km/h malgré la volonté affichée par la ville de fluidifier leur circulation. De nombreux travaux ou aménagements urbains

Conseil régional

pérennes sont réalisés sans concertation avec Île-de-France Mobilités ou sans priorisation de ce mode de transport. Ainsi, à Paris et depuis la crise de la Covid-19, la reprise du trafic dans les bus est deux fois plus lente qu'en petite et grande couronne. Il s'agit pourtant du seul mode de transport universel à Paris.

S'agissant de la demande de la Ville de Paris à la Région Île-de-France d'instaurer la gratuité des transports en commun en période de pic de pollution, je tiens à vous rappeler que la compétence tarifaire relève exclusivement d'Île-de-France Mobilités qui propose un titre de transports anti-pollution à 3,90 euros (le tarif de deux tickets de métro pour des trajets illimités durant 1 journée en Île-de-France) les jours de pics de pollution. Selon les études réalisées par Île-de-France Mobilités, la gratuité n'apporterait aucun report modal supplémentaire de la voiture vers les transports en commun mais créerait un effet d'aubaine en faveur des visiteurs de la capitale dont le coût serait supporté par les Franciliens.

Je prends note également de l'engagement de la Ville de Paris à financer la part locale des projets de transports retenus au contrat de plan Etat-Région pour la période 2023-2027 comme le prolongement des lignes de métro, ou du tramway T8 au sud jusqu'à Rosa Parks. Je regrette néanmoins qu'aucune précision ne soit encore donnée sur le montant de ce financement, alors que les Parisiens vont largement bénéficier de la modernisation du réseau existant.

Si je me réjouis enfin de la volonté affichée de la Ville de Paris d'accélérer les investissements en matière d'accessibilité des lignes de métro historique, je rappelle toutefois que le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a voté, en 2021, un vœu pour un financement également partagé entre Île-de-France Mobilités, l'Etat et la Ville de Paris. La Ville de Paris n'a jamais donné suite à cette juste répartition des financements. Je souligne qu'en parallèle et sans attendre, un effort considérable a été produit par la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités pour améliorer l'accessibilité du réseau : au-delà des nouvelles lignes de tramway ou de téléphérique 100 % accessibles, plus de 2 milliards d'euros sont prévus sur la période 2009-2025 pour mettre en accessibilité les gares existantes.

Tels sont les éléments que je souhaitais porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de ma très haute considération.



Valérie PECRESSE

Copie : François CROQUETTE, Directeur de la Transition écologique et du Climat, Hôtel de Ville, 5 rue Lobau, 75196 Paris RP

**ANNEXE. Plan Climat Air Energie territorial (PCAET) de Paris
Analyse technique du pôle agriculture, ruralité, transition écologique de la Région
Île-de-France**

Par courrier en date du 20 décembre 2023, la Ville de Paris a transmis à la Région Île-de-France, pour avis, son projet de PCAET.

Les différents services du pôle agriculture, ruralité, transition écologique ont analysé le document et mis en évidence plusieurs points d'amélioration.

Volet consommations d'énergies

Le projet de PCAET fixe l'objectif d'une réduction des consommations énergétiques pour le chauffage des bâtiments résidentiels et tertiaires à -50 % d'ici à 2050 grâce à la rénovation :

- d'un million de logements atteignant le niveau BBC rénovation avec 84 kWh/m²/an contre 166 kWh/m²/an en 2018, soit un peu plus de 33 000 logements par an durant 30 ans ;
- de 50 millions de m² de surface tertiaire, soit environ 83 % du parc en 2022 soit plus de 1 666 000 m² par an durant 30 ans.

Le document ne précise pas combien de logements, déjà rénovés, ont effectivement atteint le niveau BBC rénovation, ni le volume de surfaces tertiaires ayant déjà divisé par deux son besoin énergétique. En conséquence il n'est pas possible d'estimer le réalisme de cet objectif ni les moyens à déployer pour l'atteindre.

Le projet de PCAET développe largement la rénovation du patrimoine public parisien mais reste peu explicite sur l'accompagnement et les moyens opérationnels ainsi que financiers déployés en direction des autres acteurs pour la rénovation de leur bâtiment. Le budget pluriannuel alloué à la mise en œuvre de cet objectif n'est pas évoqué.

L'utilisation de matériaux bio-sourcés pour les rénovations thermiques n'est pas abordée malgré leur rôle essentiel pour améliorer le confort d'été en complément de celui d'hiver.

Le projet de PCAET mentionne une baisse de 19 % de la consommation d'énergie du secteur résidentiel entre 2004 et 2021 soit 2,9 TWh. La baisse pour le poste chauffage est de 22 % sur la même période. Elle est attribuée aux efforts en matière de rénovation énergétique. Or cette analyse ne tient pas compte de l'évolution de la population. En effet, d'après les chiffres de l'INSEE, Paris a perdu 100 994 habitants entre 2009 et 2021. Cette perte induit forcément une baisse de la consommation d'énergie du parc résidentiel. Une analyse plus fine des données serait nécessaire pour quantifier l'impact réelle des rénovations thermiques et des gestes de sobriété sur les économies d'énergie, au-delà de la baisse importante de la population parisienne.

La rénovation énergétique des logements parisiens est portée par le dispositif « Eco-rénovons Paris ». Il a accompagné 32 859 logements sur la période 2016-2021, soit en moyenne 5 476 logements par an alors que l'objectif du projet de PCAET est de plus de 33 000 logements par an. Le projet de PCAET ne mentionne pas les moyens qui vont être mis en œuvre pour multiplier par 6 le nombre de logements rénovés. En outre, en l'absence d'éléments quantitatifs et qualitatifs sur le niveau d'ambition des travaux réalisés ou le gain énergétique induit et les

Conseil régional

émissions de gaz à effet de serre évitées, il n'est pas possible d'évaluer la hauteur de la marche à franchir pour atteindre le niveau « bâtiment basse consommation » (BBC rénovation).

Le projet de PCAET n'apporte pas d'éléments chiffrés sur l'évolution du parc de passoires thermiques.

En 2020, 17 data centers étaient implantés à Paris. Le projet de PCAET stipule que le potentiel « d'échanges thermiques » reste à travailler. Une vision prospective du développement des data centers sur la Ville est absente du document. Compte tenu du niveau très élevé de consommation de ce type d'équipement, ce volet devrait être beaucoup plus développé dans le projet de PCAET.

Le document présente un état des lieux succinct des stations de production et de distribution de l'hydrogène.

Pour les mobilités fluviales, l'hydrogène pourrait trouver sa place aux côtés de l'électricité et du biogaz.

Si les chantiers, les tournages, l'évènementiel doivent cesser l'utilisation de groupes électrogènes thermiques, il serait utile de préciser qu'ils peuvent utiliser des groupes hydrogène.

Sur le volet sobriété énergétique, le PCAET n'aborde pas la question de l'utilisation du pouvoir de police du maire pour faire respecter les obligations d'extinction nocturne des publicités, enseignes et bâtiments professionnels.

Volet productions énergétiques

L'ensemble du territoire parisien est une zone d'accélération des EnR. Le projet de PCAET fixe l'objectif d'une production supplémentaire de 500 GWh d'ici à 2030 répartie comme suit :

- 100 GWh géothermie ;
- 100 GWh photovoltaïque ;
- 100 GWh solaire thermique ;
- 100 GWh récupération de chaleur fatale ;
- 100 GWh récupération de calories par hydrothermie (eaux usées, rivières).

Au-delà de la ventilation à égalité qui interroge entre les différentes production d'ENR, les objectifs fixés pour la géothermie de surface pourraient être revus à la hausse au regard des résultats de l'étude menée par le BRGM sur le territoire de la MGP. L'étude démontre que le potentiel de Paris en géothermie de surface est de 6 000 GWh/an, or le PCAET ne fixe que 100 GWh pour 2030. Une politique ambitieuse et volontariste en la matière serait nécessaire pour s'inscrire dans la déclinaison territoriale du SRCAE.

Le volet solaire thermique manque de précisions et pourrait être développé dans la partie décrivant l'exploitation des toitures afin d'évaluer « les conflits d'intérêt » avec les autres usages (photovoltaïque, végétalisation...). En outre, le PCAET ne donne aucune précision sur les moyens mobilisés par la Ville de Paris afin d'atteindre la cible de 100GWh qui paraît très ambitieuse compte tenu de la dynamique actuelle.

Conseil régional

Le projet de PCAET prévoit le développement du froid renouvelable mais ne décrit pas les moyens opérationnels à mettre en œuvre pour concrétiser cette ambition.

L'objectif d'atteindre 6 000 micro-installations productrices d'énergie renouvelable à Paris en 2050 manque de précisions quant à sa mise en œuvre opérationnelle.

Le potentiel solaire est évalué à partir du cadastre solaire parisien de l'APUR. La répartition par typologie de bâti (habitat collectif, commerce, établissements publics etc.) est absente du document.

Cette production supplémentaire est en deçà des objectifs du SRCAE et des potentiels du territoire. Une véritable analyse aurait dû permettre d'évaluer les potentiels réels et les actions à déployer au-delà d'une simple division par 5 d'une cible qui pourrait être couverte uniquement par la géothermie de surface.

Volet émissions de gaz à effet de serre

Le projet de PCAET s'appuie sur une trajectoire de décarbonation misant d'une part sur une réduction de 50 % de la consommation d'énergie et sur l'atteinte de 100 % d'énergies renouvelables dont 20 % produite localement à l'horizon 2050. Le document ne précise pas l'origine des 80 % importés ni comment la Ville contribuera au développement des EnR&R dans les « territoires exportateurs ».

Volet qualité de l'air

Le document mériterait d'être amélioré notamment sur plusieurs points.

Dans le document principal, le chapitre « Enrayer les installations émettrices de particules fines du bâti » laisse entendre que l'enjeu à Paris ne concerne que le fuel. Il a été oublié de signaler, dans ce paragraphe, l'enjeu, très important, de l'usage des équipements de chauffage au bois qui pour une production d'énergie très faible (usage d'agrément ou d'appoint presque exclusivement) sont très fortement émetteurs de certains polluants : particules et composés organiques notamment. Un chauffage au bois très performant émet une dizaine de fois plus de particules qu'une chaudière fuel et même une centaine de fois plus pour certains équipements anciens.

Ce sujet est abordé dans l'annexe sur le Plan d'Action Qualité de l'Air. Mais le plan d'actions n'est pas très clair sur ce point en renvoyant, uniquement, a priori, vers les interdictions portées par l'Etat dans le cadre du projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA), en cours d'adoption. Cependant l'annexe qui mentionne « en ajoutant l'interdiction des foyers ouverts comme annoncé dans le PCAET » est en contradiction avec le document principal qui ne mentionne pour sa part aucune interdiction et qui évite d'aborder la question du chauffage au bois.

Le projet dans son annexe reprend l'objectif du plan régional « un nouvel air » de réduction de l'exposition des établissements recevant du public sensible. Toutefois, il manque des précisions, sur ce qui va être réellement mis en œuvre pour limiter l'exposition potentielle des usagers de ce type d'établissement.

Conseil régional

Volet adaptation

Le document ne mentionne pas le Plan régional d'adaptation au changement climatique (PRACC), voté par la Région Île-de-France le 21 septembre 2022.

Le projet de PCAET de la Ville de Paris adresse l'ensemble des enjeux identifiés en lien avec l'adaptation au changement climatique, toutefois il ne mentionne aucune action opérationnelle concrète ciblant les risques épidémiques et la problématique des allergies est juste évoquée. Aucun des arrondissements parisiens n'a retenu la santé dans ses thématiques prioritaires pour l'adaptation. Cela traduit le manque d'appropriation de cet aspect de l'adaptation.

L'ombrage des pistes cyclables pour s'assurer de leur utilisation en période de chaleur n'est pas abordé.

Le risque de retrait-gonflement des argiles n'est pas évoqué.

Les aspects renaturation et biodiversité sont très développés dans le projet de PCAET toutefois plusieurs points d'alerte sont à signaler :

- L'objectif de planter 170 000 arbres en 6 ans, en pleine terre ou à défaut en cas de contraintes techniques des arbustes ou des haies devrait être complété, compte tenu du faible taux de survie lorsque la densité est trop élevée, par la mention « et maintenus dans la durée ». Par ailleurs la définition de la notion de pleine terre retenue par la Ville de Paris devra être explicitée car les jardinières en pleine terre ont peu d'intérêt pour la biodiversité ou la gestion des eaux pluviales.
- La question des micro-habitats de biodiversité n'est pas abordée alors même que ces derniers sont généralement supprimés dans le cadre des rénovations énergétiques, ce qui est dommageable pour certaines espèces.
- Peu de détails sont fournis sur la renaturation des berges de la Seine. Pourtant une étude intitulée "Etude des milieux naturels et de ses berges à Paris" (Biotope, 2014) présente de nombreuses préconisations. Le projet de PCAET ne précise pas celles qui ont été retenues.
- Le sujet du captage des eaux de ruissellement pour un usage alternatif n'est pas traité dans le projet de PCAET. Les identifier et étudier la possibilité de les sortir du réseau d'assainissement seraient pertinents.
- L'ambition semble limitée quant à la sobriété hydrique car il est fait mention que "chaque nouvel usage cherchera à privilégier l'eau pluviale, les eaux d'exhaure, l'eau non potable et en dernier recours l'eau potable". Il serait préférable d'inclure les usages existants afin de substituer l'eau potable par ces eaux, dès que possible.
Concernant les piscines "La ville de Paris étudiera la possibilité de valoriser localement les eaux de piscine évacuées". Face à des volumes si élevés, l'ambition d'étude semble insuffisante.

La déclinaison opérationnelle de ces actions n'est pas précisément décrite. La répartition entre la Ville de Paris et ses arrondissements pour l'atteinte de ces objectifs interroge car le degré d'ambition varie fortement entre arrondissements sur les volets de végétalisation et de désimperméabilisation. Comment la Ville prévoit-elle d'y palier ?

Il est regrettable que le projet de PCAET ne fasse pas référence aux documents cadre régionaux, notamment la Stratégie Régionale pour la Biodiversité votée en 2019.

Volet économie circulaire et déchets

La réduction, le réemploi et le recyclage des déchets ainsi que la transition vers une économie circulaire est un enjeu majeur pour le territoire francilien et en particulier le territoire parisien compte tenu de sa densité et de sa dépendance aux ressources notamment matière. Le métabolisme territorial des flux de matière de la ville de Paris et son empreinte matière démontre la nécessité absolue d'agir dans ce domaine. Il est regrettable que le projet de PCAET ne fasse pas référence aux documents cadre régionaux que sont le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) et la Stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire (SREC).

- Sur le réemploi, une des actions phares mise en avant dans le PCAET est la poursuite de la dynamique d'ouverture de ressourceries avec un objectif 30 ressourceries en 2030. L'objectif bien qu'ambitieux n'est pas suffisamment qualifié. S'il est précisé que les ressourceries captent 4 800 tonnes annuelles, aucune perspective de l'évolution de ce tonnage n'est présentée. Le document n'indique pas le nombre de ressourceries ouvertes à date ni le type de flux ou le nombre d'habitants desservis. Par ailleurs aucune qualification de l'offre de service offerte aux parisiens ni d'objectifs chiffrés sur l'augmentation du captage n'y figurent. Il est donc difficile d'apprécier l'effort et l'ambition de la Ville de Paris. L'objectif est uniquement un objectif de maillage qui devrait être complété en capacité de collecte, par la quantification et l'évaluation de l'offre de service de ces infrastructures essentielles au réemploi (capacité d'accueil, types de flux accueillis, capacité de collecte, taux de réemploi, surface d'ateliers, de stockage et de vente, nombre d'emploi créés) et ce pour répondre à l'objectif du PRPGD de doubler l'offre de réemploi et de réparation.
- Sur la réduction des déchets ménagers et assimilés de 20 % (par rapport à 2010) d'ici 2030. Si l'objectif affiché est ambitieux, il n'est pas fait mention des moyens opérationnels mis en œuvre pour atteindre cet objectif ni de mesure d'impact et d'objectifs à atteindre.
- Concernant les biodéchets, encore une fois les objectifs de détournement par le compostage de proximité ou de captage par les points d'apports volontaires ou sur les cantines ne sont pas précisés. Sur le compostage de proximité, l'ambition de développement n'est pas précisée ni les moyens d'accompagnement et de suivi mis en place.
- Concernant le tri sélectif (emballages et papiers graphiques), il est fait mention de l'augmentation de la fréquence de collecte des bacs jaunes (passée de 2 à 3 par semaine depuis septembre 2022) indiquant que cela a permis un gain de 8% en un an des emballages collectés. Là aussi, il n'est pas fait mention de projection d'évolution de cette dynamique pour l'atteinte de l'objectif.
- Enfin on peut regretter que la question du tri hors foyer ou de la lutte contre les incivilités ou déchets abandonnés ne soit pas abordé.

Volet agriculture et alimentation

Sur le volet agricole et alimentaire le projet de PCAET porte des objectifs ambitieux, en partie en cohérence avec la politique agricole régionale, cadrés par le Pacte Agricole et le Plan pour une alimentation locale, durable et solidaire (PRA). Cependant, certains des objectifs affichés

Conseil régional

semblent être questionnables (foncier, accompagnement de l'amélioration de la viabilité des exploitations et de leur démarche de transition, approvisionnement de la restauration collective) au regard du contexte actuel, des moyens à mettre en œuvre, des compétences de la Ville de Paris. Un certain nombre d'actions décrites dépassent en outre le seul périmètre de la ville de Paris pour s'intéresser à l'ensemble du bassin de production alimentant la ville.

Concernant l'amont agricole ;

Sur le sujet foncier, il est fait état de la volonté de valoriser le foncier agricole disponible en Île-de-France, notamment au travers des terres détenues en propriété par la Ville et de partenariats. L'objectif principal affiché consiste en le passage de 48% à 50% de SAU en IDF n'est pas étayé d'outils et leviers prévus par la Ville pour atteindre cet objectif pourraient être précisés. En outre, si les cellules foncières sont mentionnées, il n'est pas rappelé que celles-ci doivent être accompagnées d'une animation foncière afin d'être efficaces.

Au regard du contexte foncier parisien, le développement de l'agriculture urbaine est également présenté comme un levier pour atteindre les objectifs environnementaux et alimentaires du Plan. La Région soutient également cette pratique en soutenant certains projets parisiens au travers de l'AMI Soutien à l'agriculture urbaine et périurbaine.

Sur le soutien aux exploitations agricoles pour les accompagner dans leur démarche de transition ou vers une plus grande viabilité, notamment au travers de démarches de diversification, il est fait référence à un nécessaire soutien aux investissements, en faisant référence uniquement au soutien déployé par Eau de Paris pour l'accompagnement des exploitations situées dans les aires de captages. A noter que la Région est particulièrement présente sur ce type de soutien au travers du dispositif de soutien aux investissements agricoles FEADER, dans les 4 volets qui le compose.

Sur l'agriculture biologique/ agri-environnement, l'objectif affiché de 20% de surface en bio en 2030 s'aligne sur celui porté par la Région (Pacte agricole et plan Bio).

La réduction de la pollution de l'air liée aux pratiques agricoles est également portée par la Région, en agissant sur la réduction de la volatilisation de l'azote et des émissions d'ammoniac.

Enfin, la Région promeut également une alimentation bas-carbone, en agissant sur la décarbonation ou la compensation dans les exploitations.

Concernant la transformation :

La réduction des émissions carbone par l'accompagnement à la création de lieux de transformation des produits agricoles annoncé dans le projet de PCAET trouve écho dans le dispositif régional d'aide à la transformation locale, et s'inscrit en quelque sorte en complémentarité en ciblant a priori des structures à plus petite échelle et valorisant en particulier les invendus des commerces alimentaires de proximité. Aussi, les objectifs ainsi poursuivis relèvent essentiellement de la lutte contre le gaspillage alimentaire et le développement d'une production locale pour une alimentation locale, mais à moins vocation à participer à la structuration de filières sur le territoire.

Sur la structuration des filières, il est envisagé le développement des filières de protéines végétales (avoine, sarrasin, tournesol, lentille, pois chiche) au travers de dispositif de soutien et d'accompagnement (non précisés) déployés par Eau de Paris. Si l'objectif en tant que tel

Conseil régional

s'aligne avec la volonté régionale de déployer un Plan Protéines végétales, cela soulève plusieurs questions, notamment sur les pratiques culturelles associées et le fort besoin en eau de ces cultures, le choix de ces filières au détriment d'autres comme le soja ou d'autres protéines issues de co-produits (tourteaux de colza, graines de chanvre, etc.) et utilisées en alimentation animale, du modèle économique, notamment pour des cultures moins rentables comme le sarrasin et ne disposant pas de débouchés importants. Enfin, le bien-être animal est mentionné comme conséquence du développement de filières protéiques végétales sans qu'il ne soit pourtant fait ailleurs référence aux filières d'élevage. Aussi, il n'est pas clair si le développement des protéines végétales souhaités a pour finalité la consommation humaine ou la production d'aliments pour les élevages, ou les deux.

Enfin, sur la partie valorisation des produits locaux, la Ville a développé sa propre marque "Fabriqué à Paris", pour laquelle elle porte, au même titre que la Région pour la marque "PRODUIT EN Île-de-France", une ambition forte, souhaitant pouvoir atteindre 500 nouvelles candidatures par an. Il serait intéressant d'identifier les critères sur lesquels ces deux marques d'identification territoriale se recoupent.



La Présidente

Saint-Ouen-sur-Seine, le 19 AVR. 2023

**Madame Anne HIDALGO
Maire de Paris
Hôtel de Ville
5, rue Lobau
75196 PARIS RP**

Réf : D23-CRIDF-000923

Anne Madame la Maire,

La Ville de Paris a engagé le 17 avril une concertation afin de pérenniser la voie réservée aux athlètes et aux véhicules accrédités sur le boulevard périphérique au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris. Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe la contribution de la région Ile-de-France.

Je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de ma très haute considération.

Valérie PECRESSE

Copie : Commission Nationale du Débat Public, Mme Marie-Claire EUSTACHE et M. Jean-Louis LAURE

**Contribution de la Présidente du Conseil régional d'Ile-de-France à la PPVE
organisée par la Ville de Paris du 17 avril au 28 mai 2023 dans le cadre du
projet de voie dédiée sur le boulevard périphérique**

La Ville de Paris envisage de pérenniser la voie réservée aux athlètes et aux véhicules accrédités sur le boulevard périphérique au-delà des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, ce qui reviendrait à fermer définitivement une voie du périphérique à la circulation générale dès l'automne 2024.

Face à cette proposition de la Ville de Paris, la région Ile-de-France tient à **faire part de six sujets d'inquiétude**.

S'agissant des modalités de la concertation avec les habitants et les élus, j'ai toujours exprimé le désir d'une large consultation du public. La Région a d'ailleurs réalisé dès novembre 2021 une consultation auprès des usagers du périphérique, au terme de laquelle 90,2 % des Franciliens qui s'étaient exprimés (78746) sur la plateforme dédiée étaient contre cette fermeture de voie.

J'ai été informée que la plateforme de recueil des contributions des citoyens organisée par la Ville de Paris serait ouverte entre le 17 avril et le 28 mai prochain, sur les conditions d'usage de la voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs du boulevard périphérique parisien.

Si je tiens naturellement à saluer le recours à deux garants de la Commission Nationale du Débat Public, ce que j'appelais de mes vœux, je pense qu'il faut aller beaucoup plus loin dans la logique de concertation en associant véritablement aux études préalables, et avant toute décision, les élus et les habitants de la petite et de la grande couronnes parisiennes qui découvrent aujourd'hui sur internet le contenu de l'opération sans avoir été éclairés sur ses conséquences.

S'agissant des conséquences sur le trafic, elles sont totalement absentes du dossier soumis à la concertation alors qu'il s'agit d'un préalable à toute décision. Je tiens à nouveau à rappeler l'urgence de ma demande de réaliser une véritable étude d'impact sur le trafic face **au risque de thrombose généralisée** tant sur les portes de la capitale que sur l'ensemble du réseau routier d'intérêt régional, notamment les principales autoroutes radiales (A1, A3, A4, A6a, A6b, A13) desservant Paris, mais également l'A86 et la Francilienne. A ce jour, cette demande est restée lettre morte.

Dans ces conditions, et en l'absence totale d'évaluation présentée sur la congestion aux portes de Paris et dans toute l'Ile-de-France et sur les reports de trafic sur les itinéraires alternatifs, la concertation proposée est de nature à tromper le grand public, Parisiens et Franciliens, et les élus de la capitale et de la banlieue parisienne.

Il me semble pourtant essentiel de rappeler à tous combien le boulevard périphérique est un axe névralgique pour le fonctionnement économique de notre région.

Cet axe majeur du réseau magistral francilien s'insère dans un système régional de trois rocade complémentaires : la Francilienne en grande couronne (160 km), l'autoroute urbaine A86 en petite couronne (80 km) et le boulevard périphérique à Paris (35km). Comme les deux autres rocade, le périphérique assure une fonction essentielle de voie de contournement mais également une fonction de cabotage.

Avant sa construction, les boulevards des maréchaux assuraient cette double fonction de transit et de cabotage, ils ont été largement transformés depuis avec la mise en service du tramway le long des maréchaux et une nouvelle distribution de la voirie plus favorable à la marche à pied et au vélo. Il revient dans ces conditions au périphérique d'assurer la fonction de contournement de la capitale et de la petite couronne, et il est crucial de préserver cette fonctionnalité.

Aujourd'hui, 40% des déplacements observés sur le périphérique correspondent à des trajets banlieue-banlieue, le périphérique doit pleinement continuer à jouer son rôle de déchargement des voiries locales pour la banlieue parisienne.

Il est emprunté chaque jour par plus d'un million de véhicules avec une écrasante majorité de non Parisiens comme utilisateurs : seuls 22% des usagers sont des Parisiens, 48% sont des résidents de petite couronne, 30% sont des résidents de grande couronne. La parole des habitants et des maires de petite et de grande couronne devra donc peser également à l'occasion de cette concertation.

J'attire enfin l'attention, toujours sur les conséquences sur les flux de circulation, sur la montée en puissance de la circulation logistique en Ile-de-France, liée au développement des achats en ligne qui vient contrecarrer la baisse tendancielle de l'usage de la voiture individuelle, rendue possible par l'investissement massif depuis 2016 de la région et de l'Etat en lien avec les collectivités, sur la régénération des transports.

S'agissant des conséquences environnementales, l'aggravation de la congestion sur le périphérique parisien, sur les portes de Paris, sur les six autoroutes d'Ile-de-France connectées au boulevard périphérique, et sur les itinéraires de contournement immédiats en petite couronne, entraînera vraisemblablement une **augmentation locale de la pollution de l'air (particules, oxyde d'azote...)** et des **nuisances sonores supplémentaires pour les riverains du périphérique, Parisiens et Franciliens, comme pour les riverains de ces autoroutes**. Là encore, je ne peux que déplorer la présentation aujourd'hui d'une opération d'une telle envergure à la concertation sans aucune évaluation préalable de cet impact environnemental qui est pourtant un point clé de l'acceptabilité sociale de cette opération.

S'agissant de l'offre de transport collectif sur la voie réservée, le dossier soumis à la concertation ne présente aucune offre de bus particulière, et pour cause l'autorité organisatrice des transports n'a pas été associée par la Ville de Paris à la préparation de cette concertation. En interrogeant Ile-de-France Mobilités en amont, elle aurait pu recueillir les réserves techniques de l'autorité organisatrice quant à **l'inefficacité prévisible d'une offre bus soumise à cisaillements de voies sur le périphérique** : le temps perdu par les bus pour accéder au boulevard périphérique, franchir trois à quatre voies pour atteindre la voie réservée à gauche et franchir à nouveau trois à quatre voies pour quitter le périphérique embouteillé aux heures de pointe, et recommencer ce cycle entre deux arrêts reviendrait à proposer une

offre de transport collectifs catastrophique aux Parisiens et aux Franciliens. Au contraire, c'est le tramway des maréchaux sur site propre aujourd'hui qui apporte une performance, une vitesse commerciale et une capacité optimales pour les déplacements en transports collectifs autour de Paris et une offre bus sur le périphérique ne serait nullement pertinente et ne répondrait à aucun besoin. Les solutions de voies réservées aux bus ont en revanche toute leur place sur les autoroutes et voies rapides urbaines susceptibles d'apporter un véritable gain de temps de parcours. C'est pourquoi Ile-de-France Mobilités prépare actuellement un nouveau plan d'offre performante de bus et de cars express avec des voies dédiées sur les autoroutes et les voies rapides en Ile-de-France, en complément des voies dédiées récemment mises en service sur les autoroutes franciliennes (A6, A10, N118, A12...) avec le concours de la Région.

S'agissant d'une offre de covoiturage sur le périphérique, si nous partageons la volonté de lutter contre l'autosolisme et d'encourager massivement le covoiturage et les mobilités propres et partagées, il me semble que seule une approche coordonnée avec les territoires portera ses fruits. Ile-de-France Mobilités, la Région et les Départements se sont mobilisés très fortement depuis la fermeture des voies sur berges pour construire une véritable politique de covoiturage et de mobilités propres autour de Paris : création d'une prime covoiturage et gratuité pour les abonnés Navigo, création d'un label auto-partage, mise en service de places de parkings relais à prix modéré aux portes de la capitale pour les abonnés Navigo, créations de places de parkings gratuites pour les abonnés Navigo en grande couronne, fourniture de foncier pour construire des parkings vélos Ile-de-France Mobilités aux portes de Paris proche des stations de métro et de tramways... **Réussir le covoiturage et les mobilités propres et partagées sur le périphérique exigera des efforts coordonnés avec les territoires** de la part de la Ville de Paris qui sont absents aujourd'hui de la concertation.

S'agissant des modalités d'exploitation de cette voie réservée (plages d'ouverture, publics autorisés...), j'invite la mairie de Paris à nouveau à travailler de concert avec l'autorité organisatrice des transports compte-tenu de la nécessaire coordination des politiques régionales de mobilités et d'intermodalité. Une telle décision doit être pensée collectivement dans le cadre d'une vision d'ensemble de l'offre de mobilité à l'échelle **régionale et ne peut se décider de manière isolée et unilatérale par la Ville de Paris.**

En conclusion, je souhaite rappeler à nouveau solennellement, à l'occasion de cette concertation, **mes plus grandes réserves sur la fermeture d'une voie à la circulation générale du périphérique** tant que la rocade de métro autour de Paris constituée par la ligne 15 du Grand Paris Express ne sera pas achevée permettant d'offrir aux Franciliens une véritable alternative modale performante et de haute capacité.

Compte tenu des conséquences majeures qu'aurait ce projet pour des millions de Franciliens dans leurs déplacements quotidiens, j'invite la mairie de Paris à les éclairer enfin sur les impacts de cette opération et à répondre à l'ensemble des questions soulevées, aujourd'hui toujours sans réponse.

Je ne pourrais que déplorer profondément une éventuelle décision de l'Etat et de la Ville de Paris d'imposer cette opération sans en connaître les conséquences réelles ni sur l'environnement ni sur la santé publique ni sur la circulation ni sur l'économie de la région et de la capitale. Si tel était néanmoins le cas, **je demande que cette fermeture à la circulation générale d'une voie du périphérique soit conçue sous une forme totalement réversible afin de pouvoir décider de son arrêt à tout moment.**