



© itchi / sachalcity.blogspot.com

Entretien avec Gérard Magnin

Vers des villes

« EN GROSEILLE »

Gérard Magnin est fondateur et délégué général d'Energy Cities, un réseau de mille autorités locales de trente pays européens qui cherchent à faire de leur politique énergétique un des fers de lance de leur action<sup>1</sup>. En vingt ans de développement, Energy Cities s'est attaché à démontrer le rôle essentiel des villes et collectivités territoriales dans les objectifs globaux de réduction des impacts énergétique et climatique.

**Ecologik : De plus en plus de villes ou de collectivités territoriales se lancent le défi, à l'horizon de quelques décennies, de neutraliser leurs émissions de CO<sub>2</sub>, d'atteindre le « zéro carbone », de bannir les énergies fossiles et nucléaires pour passer au « 100 % énergies renouvelables », etc. Est-on entré dans l'ère du marketing climatique ?**

**Gérard Magnin :** Ces annonces s'adressent parfois à des horizons peu visibles. Elles montrent en tout cas qu'une forme d'utopie s'est invitée dans les processus d'élaboration des politiques, ce que je considère comme une disposition absolument indispensable pour avancer ! Cependant, il ne s'agit pas seulement de délires : en Europe, les exemples concrets d'audaces ne manquent pas ! La ville suédoise de Växjö, qui entend débarrasser la ville des combustibles fossiles pour atteindre le « 100 % renouvelables », se chauffe déjà à 80 % à la biomasse ! Francfort promeut à grande échelle les petites unités de cogénération. Dans plusieurs villes allemandes, dès la fin de l'année, tout nouveau bâtiment devra satisfaire au standard Passivhaus<sup>2</sup>. Pour des surcoûts d'investissement ne dépassant pas 5 à 7 % par rapport à des constructions classiques, car ce système constructif est en cours de banalisation.

**En quoi les villes se montrent-elles performantes pour traiter des questions d'énergie ?**

D'abord, elles sont généralement compétentes pour agir sur de grands postes d'économies potentielles. Le plus accessible, c'est le bâtiment et en premier lieu les besoins de chauffage<sup>3</sup>. En Pologne, par exemple, toutes les constructions nouvelles sont désormais isolées par l'extérieur, ce qui optimise leur efficacité thermique. Par comparaison, je trouve invraisemblable qu'en

France on construise encore si peu de cette manière-là. Ensuite, les villes ont une influence déterminante sur leurs infrastructures de transports. L'une des grandes questions qui se posent à elles est la réallocation de l'espace public, excessivement concédé à la voiture.

**Pourtant, il paraît souvent illusoire, étant donné l'apparente immuabilité de leurs structures minérales, d'agir en profondeur sur les villes, et plus encore à brève échéance...**

La situation peut évoluer plus rapidement qu'on ne l'imagine. Il est possible de repenser l'occupation de la voirie et de faire passer la part des déplacements effectués à pied ou en vélo à 30 voire 40 % en une génération. À Paris, qui aurait cru il y a seulement cinq ans à l'instauration d'un système public de location de vélo aussi important que Vélib', qui a changé l'image que la ville a d'elle-même ? À Bogotá, le maire Enrique Peñalosa est parvenu, en un mandat, à engager une mutation profonde de la ville en cassant le système d'artères radiales, développant des espaces publics et le vélo. Mais c'est surtout la capacité des collectivités à « assembler » des actions dans différents secteurs qui fait leur performance. Ainsi, on peut habiter un immeuble très basse consommation et posséder un bon vélo, mais l'intérêt est vite limité si l'on habite au huitième étage et qu'il n'a pas été prévu de local sécurisé pour le garer. Alors



## ■ ■ Une forme d'utopie s'est invitée dans les processus d'élaboration des politiques. ■ ■

on délaisse le vélo pour les transports motorisés, au détriment du bilan carbone de la ville. L'expérience des villes nous a instruits : plus que d'excellents objets technologiques, c'est la faculté à optimiser les systèmes qui donne des résultats significatifs. Articuler le politique, le social et la technique, voilà un champ d'innovation formidable ! En Europe, les villes les plus en pointe, comme Vaxjö, Fribourg en Allemagne, etc. sont en train d'inventer de nouveaux paradigmes, basés sur la valorisation de leur territoire et de leurs ressources locales, la création de circuits courts — pour l'énergie, l'alimentation, la démocratie participative, etc. On commence à voire poindre cet esprit en France, avec la vogue des « écoquartiers ». La face discrète du mécano des politiques locales, c'est que la qualité de vie s'améliore ! Moins consommer d'énergie peut aussi conduire à réduire la précarité des familles les plus pauvres. Rendre des rues aux citoyens permet de recréer des espaces publics où les gens peuvent se rencontrer. Avec le reflux des grandes artères, on décloisonne la vie sociale. À Energy Cities, nous avons adopté le slogan : « La ville à basse consommation et haute qualité de vie pour tous. »

### **Mais les autorités locales disposent-elles d'une marge de manœuvre suffisante pour aller au bout de leurs idées ?**

Il est clair que les villes obtiennent des résultats plus probants dans les pays qui laissent plus d'autonomie à l'échelon local. Je questionnais le maire de Vaxjö sur les obstacles qu'il rencontre dans ses ambitions énergétiques. Sa réponse, un brin provocatrice : « Aucun ! En Suède, une ville a toute latitude pour conduire ce type de projet. » Vingt ans d'expériences nous le montrent : les avancées de la

décentralisation sont essentielles dans la marche à la construction de cette société urbaine sobre et plus conviviale dont nous aurons besoin demain. En France, pays encore très centralisé qui cultive une soumission forte à l'État, on est encore à la traîne. Un exemple : une ville qui imposerait le standard passif aux bâtiments dans son plan local d'urbanisme pourrait voir sa décision attaquée. Nous vivons cependant une phase de transition. En dépit de ses limites, le Grenelle 2 ouvre de nouvelles portes. Des évolutions intéressantes commencent à se dessiner. Les plus-values foncières liées à la création d'infrastructures de transport seront taxées : la valeur prise par un terrain ou une construction situés à proximité d'un tram que l'on vient de construire, ou d'une des futures stations de transports collectifs en site propre, va générer des revenus qui profiteront à la collectivité, notamment pour le développement urbain, y compris le transport. Des mouvements d'émancipation remarquables sont également en train de naître. Des plans « énergie-climat » locaux ont ainsi été adoptés, de manière volontariste, par cent quatre-vingts collectivités territoriales en France, sans qu'elles aient attendu d'y être contraintes par une loi. Ces plans ambitionnent d'influencer l'intégralité de la demande énergétique d'une commune : non seulement les 5 % sous sa responsabilité directe (édifices et flotte de véhicules municipaux, éclairage public, etc.) ainsi que les 20 % sous influence des politiques urbaines (bâtiment, transport, etc.), mais aussi les 75 % restants qui sont du ressort du domaine privé ou d'autres institutions publiques.

### **Ce qui suppose de montrer l'exemple de manière crédible et de créer les conditions d'être suivi...**

Le Grand Lyon a adopté un standard de consommation énergétique maximum de 50 kWh/m<sup>2</sup>.an pour les constructions neuves, dont le respect conditionne tout soutien public à la construction. Les acteurs du marché s'y adaptent facilement, au-delà de la première surprise. À l'occasion du renouvellement urbain du quartier lyonnais Confluence, occupé par des friches industrielles, un ensemble de 620 logements et 14 000 mètres carrés de bureaux et de commerces est ainsi construit en architecture bioclimatique et couvrira ses besoins d'énergie à 80 % par des sources renouvelables. Ce sont autant d'affichages politiques, en passe d'établir des standards pour le bâtiment, et qui influencent le marché ainsi que les professionnels de la construction. Je vois dans ces ambitions énergétique et écologique locales un retour de la responsabilisation des territoires.

Pendant longtemps, l'énergie leur arrivait de l'extérieur par des « tuyaux » : réseaux de distribution d'électricité, de gaz, de fioul, etc. Avec les plans « énergie-climat » locaux émerge en préliminaire la nécessité nouvelle d'établir un état des lieux qui n'existait pas : combien la ville consomme-t-elle d'énergie ? Quelle est son origine ? Combien de tonnes de CO<sub>2</sub> le territoire émet-il ? C'est le socle indispensable pour pouvoir ensuite agir et produire des résultats.

### **Peut-on définir des politiques urbaines performantes sans y associer fortement le public ?**

Certainement pas ! Nous le constatons à Energy Cities, les innovations majeures sont nées au sein du tissu social local. À Fribourg, ville écologique modèle et pionnière, ce sont les citoyens qui ont été moteurs des nouveaux quartiers. C'est cette mobilisation qui travaille à rendre acceptables des idées nouvelles, qui conduiront plus tard à des évolutions législatives régionales ou nationales. En Allemagne, les lois imposant aux compagnies d'électricité municipales d'acheter une part de courant vert sont issues de pressions citoyennes, relayées par les municipalités. En France, c'est le développement local des chaufferies au bois qui avait conduit l'État à élaborer un plan biomasse nationale. Ce sont également des villes comme Nantes ou Grenoble, et pas l'échelon central, qui ont pris l'initiative, politiquement risquée, de relancer le tram en France. Mais quand on sait vers où l'on va, quand on a une vision pour sa ville, il n'est pas difficile de l'expliquer et de le valoriser. Dans les cités qui en possèdent un, les gens sont fiers de leur tram ! Une des grandes caractéristiques des défis modernes de l'énergie réside dans leur conditionnement à des engagements au niveau local : bataille de la sobriété énergétique, diffusion croissante des énergies renouvelables, décentralisation des systèmes de production et de gestion de la consommation. Ce n'est pas le cas quand les politiques s'appuient sur de grands réseaux gérés de manière centralisée, comme avec le nucléaire en France.

### **Energy Cities, qui regroupe aujourd'hui plus de mille autorités locales en Europe, s'estime-t-il en mesure de peser significativement sur les politiques publiques ?**

Les villes, nous l'avons constaté au cours de vingt ans de développement de notre réseau, ont acquis un capital d'expérience absolument phénoménal, gratuit, dans lequel il suffit d'aller puiser. C'est une source d'inspiration considérable. Nous avons toujours travaillé à influencer les politiques publiques, mais cet impact pourrait bien se démultiplier avec l'initiative de la Convention des maires<sup>4</sup>, sans précédent en Europe, et qui est en passe de devenir une référence, citée comme telle au plus haut niveau de l'Union. Par leurs signatures, deux mille municipalités avaient, à l'été 2010, pris l'engagement d'aller au-delà des promesses prises par l'Europe dans le domaine de l'énergie et du climat, mais mises en panne à la suite de l'échec du sommet climat international de Copenhague en décembre 2009. Le message que nous voulons passer aux dirigeants : « Aidez-nous à vous aider ! »

### **Les villes ont donc un bel avenir devant elles ?**

Peut-être ! Il est acquis que leur densification est une des réponses aux problèmes d'énergie et de climat que nous affrontons. Mais une vaste métropolisation de nos sociétés est-elle souhaitable ? Il faut aussi entendre la petite musique montante de ceux qui affichent, de plus en plus, leur volonté de ne plus vivre en ville. C'est un signe dont il faut tenir compte.

Energy Cities, pour ses vingt ans, a organisé au printemps un colloque sur les villes « en transition ». Je plaide personnellement pour l'articulation de bourgs denses, une urbanisation « en groseille » plutôt que le développement de mégapoles « pastèque » ! C'est une manière d'affirmer, pour les évolutions que nous sommes conviés à imaginer, qu'il est aussi important de réfléchir à la qualité des relations entre les gens qu'à la conception des lieux où ils habitent. ☒

propos recueillis par patrick piro

1. Le réseau, auparavant « Énergie-Cités », a anglicisé son nom à l'occasion de ses vingt ans, pour affirmer davantage sa dimension européenne : [www.energy-cities.eu](http://www.energy-cities.eu)  
2. Ce label concerne des bâtiments à très basse consommation d'énergie : moins de 15 kWh/m<sup>2</sup>.an pour le chauffage.  
3. Voir article sur Zurich, page 28.  
4. [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu)

