

# piloter le changement

par Nicky Gavron

Lorsqu'il s'agit d'influer sur l'évolution du climat, la responsabilité des villes est énorme tout comme leur motivation. En effet, elles consomment les trois quarts de l'énergie mondiale et sont responsables des quatre cinquièmes des émissions de dioxyde de carbone. Elles sont aussi particulièrement exposées aux incidences des changements climatiques : ainsi, 20 des 30 plus grandes villes du monde, dont Londres, sont situées sur des côtes peu élevées.

Elles offrent également de grandes possibilités. Siège d'une forte concentration de populations et d'activités, elles peuvent utiliser efficacement l'énergie, les matières et l'espace. Elles sont les lieux où sont rassemblées les activités d'une grande complexité reposant sur le savoir et disposent des connaissances pour s'attaquer aux changements climatiques. Nombre d'entre elles sont les locomotives de leurs économies nationales. A elles seules, cinq villes des Etats-Unis, New York, Los Angeles, Chicago, Boston et Philadelphie sont les quatre plus grandes économies mondiales. Comptant à peine 10 % de la population de leurs pays respectifs, Bangkok et Sao Paulo produisent 40 % de la richesse nationale.

Il est fort probable que c'est dans les villes qu'interviendront les innovations et les progrès permettant d'agir sur l'évolution du climat. Les maires et leurs municipalités ont le pouvoir et les moyens de réduire les émissions de carbone et peuvent montrer la voie en prenant des mesures énergiques et radicales. Ils réglementent l'urbanisme, ont des pouvoirs en matière de logement et régulent — et gèrent souvent — les transports. A des degrés divers, ils sont responsables de la collecte et du traitement des déchets ainsi que d'autres infrastructures de protection de l'environnement, telles que celles concernant l'énergie et l'eau. Ils sont les propriétaires et les gestionnaires de bâtiments et de parcs de véhicules. Ils ont aussi un énorme pouvoir d'achat. Bien que le leadership des gouvernements revête une importance capitale lorsqu'il s'agit de négocier des accords internationaux, de fixer des cadres et des normes et de fournir des incitations fiscales et financières, il appartient aux villes, s'agissant des mesures concrètes à prendre sur le terrain, de montrer la voie.

Partout dans le monde, les municipalités prennent des initiatives de leur propre chef, sachant qu'il est nécessaire de coopérer au delà des frontières nationales et au niveau international. Près d'un millier de municipalités sont parvenues à réduire sensiblement les émissions de carbone dans le cadre de la campagne intitulée « Cities for Climate Protection » (Campagne des villes pour la protection du climat) des municipalités en faveur de la viabilité écologique rassemblées au sein de l'ICLEI (Conseil international pour les initiatives écologiques locales). Aux Etats-Unis, plus de 750 maires se sont mobilisés pour atteindre, voire dépasser, les objectifs de Kyoto.

En octobre 2005, les représentants de nombre de villes parmi les plus grandes du monde se sont réunis à Londres où ils ont constitué un groupe intitulé « Large Cities Climate Leadership Group » (Groupe des grandes villes avant-gardistes pour la protection du climat), qui a décidé de créer, entre autres, des alliances d'achats entre municipalités enclenchant ainsi l'offre et la demande en matière de technologies axées sur les changements climatiques et influant de ce fait sensiblement sur les marchés. L'année suivante, M. Ken Livingstone, Maire de Londres, s'est associé à l'ancien Président des Etats-Unis, M. Bill Clinton, pour créer un partenariat avec la Fondation Clinton, dans le cadre de son initiative en faveur du climat (CCI), qui fait office d'organe exécutif du Groupe lequel est engagé dans des programmes accélérés de réduction des émissions de carbone dans chacune des villes.

Aujourd'hui, la participation à ce qui est devenu le C40 Cities Climate Leadership Group (Groupe des 40 villes avant-gardistes pour la protection du climat) est universelle puisqu'on y trouve les villes de Berlin, Buenos Aires, Le Caire, Caracas, Chicago, Delhi, Dhaka, Houston, Istanbul, Johannesburg, Karchi, Lagos, Londres, Los Angeles, Madrid, Melbourne, Mexico, Moscou, New York, Paris, Rome, Sao Paolo, Séoul, Shanghai et Toronto, groupe auquel est rattaché un groupe de villes plus petites telles que Curitiba et Copenhague, dont les innovations sont exemplaires. Les villes rassemblées au sein du C40 devraient impulser le changement dans leurs pays ou leurs régions respectifs.

Les meilleures pratiques que nous pouvons partager sont légion. En partenariat avec l'organisme berlinois responsable de l'énergie, la ville de Berlin s'engage dans l'amélioration de grands bâtiments publics et commerciaux, parvenant ainsi à des économies d'énergie de 24 % environ. A ce jour, 1 400 bâtiments ont été améliorés, ce qui a eu pour effet de réduire de 60 400 tonnes les émissions annuelles de CO<sub>2</sub>. Ces améliorations ne coûtent rien aux propriétaires et les bâtiments font des économies tout de suite. Le délai d'amortissement moyen est de 8 à 12 ans.

Pareillement, le système de chauffage urbain de Copenhague chauffe 97 % de la ville, sans pollution, sans défaillance et à un prix abordable en récupérant la chaleur

résiduelle de la production d'électricité habituellement rejetée en mer que des conduites canalisent jusqu'aux habitations. Le système permet chaque année de réduire la facture des foyers de 1 400 euros et les émissions de CO<sub>2</sub> de 665 000 tonnes.

La ville de Bogotà a récemment mis en place un système d'autobus urbain rapide — soit 850 autobus empruntés chaque jour par 1 400 000 usagers — qui a permis de réduire de 32 % la durée des déplacements, de retirer des chaussées 2 109 véhicules assurant un service public et de supprimer 40 % des émissions de gaz à effet de serre. A Séoul, la journée sans voiture ôte des rues de la ville 2 millions de véhicules chaque année, réduisant ainsi la circulation de 3,7 % et les émissions de CO<sub>2</sub> de 9,3 %. Des villes chinoises — dont Shanghai et Beijing — ont pris des initiatives similaires. Quant à la ville de Paris, elle a adopté un système qui a révolutionné les rues et les déplacements des gens : plus de 10 000 bicyclettes neuves ont été mises en location en libre-service dans 750 stations réparties dans la ville; au cours des deux premiers mois du fonctionnement du système les bicyclettes ont été empruntées cinq millions de fois.

Dès que le premier Maire de Londres élu au suffrage direct a pris ses fonctions en 2000, il a fait part de son projet d'ensemble, à savoir, faire de Londres une ville exemplaire ouverte sur le monde et viable. Le Plan de Londres et ses stratégies connexes en matière de transport, de construction de logements à bon marché, d'énergie et de déchets, se sont inspirés au départ de cette vision, tout comme les initiatives telles que celles consistant à imposer un péage sur les voies encombrées. En février 2007, toutes les politiques et tous les programmes de mise en œuvre ont été rassemblés dans le Plan d'action de Londres relatif au changement climatique qui a pour objectif ambitieux de réduire de 60 % d'ici 2005 les émissions de CO<sub>2</sub> de la ville. L'approche qui sous-tend le Plan est une approche globale et intégrée qui vise les transports, les bâtiments nouveaux et anciens, l'approvisionnement en énergie et la circulation aérienne, et cherchent à modifier profondément les comportements.

Le C40 a lancé sa première opération d'achats groupés à l'occasion du deuxième Sommet sur le climat accueilli par le Maire de New York, M. Bloomberg, en mai 2007. Le programme d'amélioration des bâtiments visant à les rendre économes en énergie, mis au point par la Clinton Climate Initiative (CCI), illustre l'approche qui consiste à négocier des accords entre clients, fournisseurs et institutions financières pour réaliser des économies d'échelle, réduire les coûts et accélérer l'adoption de certaines technologies. Le premier accord concernait 16 villes, 4 sociétés prestataires de services en matière d'énergie et 5 banques qui ont offert aux autorités municipales et aux propriétaires de bâtiments, des bilans écologiques et une réduction d'ensemble des prix des biens et services permettant ainsi de parvenir à une diminution des émissions. Le financement, qui est garanti par les banques, provient des économies d'énergie. Cette opération sera suivie de programmes d'achats groupés dans les domaines du transport et des déchets, entre autres, qui illustreront une nouvelle façon de conduire les affaires propices au développement et à la stimulation des marchés de biens et services publics. Une fois établis, ces programmes seront ouverts à d'autres villes.

L'adaptation aux changements climatiques est un autre important domaine d'intervention. Nombre de villes subissent déjà le grave contrecoup de ces changements. Ainsi, l'Asie est menacée par des inondations, des marées de tempête et l'élévation du niveau de la mer, les zones peu élevées de l'est et du sud de la Chine et le delta de l'Asie du Sud et du Sud-Est étant particulièrement exposés. Le C40 a un rôle important à jouer en veillant à ce que les villes échangent entre elles les meilleures pratiques et que les mesures d'adaptation soient compatibles avec la réduction des émissions. En 2008, les villes devraient focaliser leur attention sur les avantages économiques découlant de stratégies d'adaptation judicieuses s'accordant avec les mesures d'atténuation des conséquences.

Lors des négociations internationales qui ont eu lieu en décembre dernier à Bali, rassemblement sans précédent des principales organisations représentant les maires et les municipalités du monde entier, un accord mondial a été conclu engageant ceux-ci à endosser la responsabilité consistant à s'attaquer aux problèmes du changement climatique et à saisir les occasions qu'il offre sur le plan économique. Il ne s'agit plus, dans le débat sur le climat, de savoir si les preuves scientifiques imposent que l'on fixe des objectifs contraignants au niveau mondial mais plutôt de savoir à quels niveaux situer ces objectifs et comment les atteindre. Aucun partenariat sur les changements climatiques ne verra le jour sans la pleine participation des villes. Le C40 peut, en œuvrant de concert avec d'autres réseaux de villes, acquérir une importance mondiale en réduisant sensiblement les émissions de carbone et en adaptant les marchés mondiaux aux technologies de pointe. Pour que ce but soit atteint — ainsi que les objectifs les plus élevés fixés en matière de réduction — il faut que les gouvernements mettent les villes à la barre. 