

Jean-Charles Hourcade, Directeur de recherches au CIRED

Question-clé transcrite et éditée par Anne Teyssèdre

Politiques climatiques

Quels acteurs ? Quelle articulation entre échelles d'action ?

<https://vimeo.com/279288995>

Alors, qu'est-ce qui dépend des autres échelles ? D'abord, on va prendre les pays. Les pays, c'est évident qu'ils ont leur mot à dire. J'ai parlé des réformes fiscales : rien de plus national qu'une réforme fiscale. Le fait de décider si on met une taxe Carbone à 20, 30 ou 40 %, et pour quelle politique – est-ce pour financer les retraites ? ...– cela dépend de la nation. Même chose : ce qui dépend des États, ce sont les garanties publiques qu'ils peuvent donner dans certains secteurs, les politiques sectorielles qu'ils peuvent mener. Il est très clair que là, il y a une déclinaison nationale de ces politiques, sans lesquelles il ne se passera rien – les politiques, urbaines, les politiques énergétiques, quelque part dépendent de l'État national, quoi qu'on en dise.

Mais bien entendu, une fois qu'on a dit ça, on va bien voir que cela va dépendre aussi d'autres acteurs très importants. Laissons de côté pour le moment les politiques énergétiques et les politiques électriques : c'est finalement le plus simple ; même si ça n'est pas totalement vrai maintenant, ça reste quand même beaucoup entre les mains d'acteurs centralisés - bien sûr plus décentralisés qu'avant, il n'y a pas qu'EDF, les réseaux restent décentralisés, mais quelque part cela ressemble à ça. Par contre il y a des choses qui sont évidentes : il y a deux niveaux centraux, pour lesquels il faut qu'il y ait des acteurs non nationaux qui se mettent en place.

Le premier, c'est évidemment les villes. Pourquoi les villes ? Parce que ça détermine deux grandes choses. Les dynamiques urbaines, cela détermine les transports et la mobilité -les investissements, tout simplement. Où est-ce qu'on met les gens ?

Il faut bien sûr qu'il y ait les collectivités locales et les mairies, les pouvoirs urbains à différents niveaux (maintenant c'est un peu plus compliqué que les mairies, très simplement). Pourquoi ? Parce que bien sûr si on continue ce qui s'est passé depuis 30 ou 40 ans – c'est-à-dire que les politiques urbaines, souvent d'ailleurs pour de bonnes raisons : pour pouvoir financer des impôts locaux, financer les villes, continuent à vendre des lambeaux de terre autour pour qu'il y ait des lotissements s'y mettent, en affaiblissant les centres villes, on voit bien qu'on a des villes qui vont s'étendre – comme elles l'ont fait –, qui vont être liées à des besoins de mobilité bien plus grands, qui passeront par la voiture. Il y a très peu de chances de décarboner l'économie avec un truc comme ça.

Alors il faut bien trouver des systèmes où les villes s'engagent, qu'elles puissent mener des politiques urbaines qui conduisent à moins de mobilité. C'est possible : là on revient aux

questions de financement, de types de financement qui pourraient être faits de telle façon que les villes trouvent plus intéressant d'investir dans la transition énergétique que dans l'expansion urbaine, telle qu'elles l'ont fait jusqu'à maintenant.

Et puis il n'y a pas non plus indépendance entre la dynamique des villes et l'état du parc immobilier, même si c'est moins direct. Mais il est évident que la rénovation thermique, la rénovation des bâtiments, cela passe par des acteurs extrêmement locaux.

Ce sont donc deux gros dossiers, qui sont très importants et qui demandent l'implication d'acteurs urbains – pas tous seuls, car encore une fois c'est toujours interconnecté, il faut toujours rappeler ça, mais c'est très important.

Et le deuxième enjeu, c'est aussi spatial. C'est tout ce qui concerne les zones rurales - quoi qu'il n'y ait plus maintenant de distinction totale entre urbain et rural- (disons) toutes les politiques d'aménagement du territoire qui sont à l'échelle régionale ou départementale, sont aussi très importantes. Parce que cela détermine aussi le sort de populations qui aujourd'hui ((sont..)) existent, sont aussi très excentrées, et qui elles aussi dépendent de la mobilité. Et qui vont être les premières victimes si on se contente de renchérir le prix de l'essence. J'ai une anecdote qui vient de ma région - un berger, dans la vallée d'Aspe, qui me dit : « C'est bien la taxe carbone, mais le problème c'est que ma femme fait 80 km par jour aller-retour », parce qu'en gros la fromagerie ça marche bien, mais pas suffisamment. Donc pour travailler elle fait 80 km, évidemment que c'est un problème.

Donc cela veut dire que parmi les acteurs, je dirais l'échelon local, les villes et collectivités locales, sont vraiment des endroits critiques. La bonne nouvelle quand même c'est qu'il y a des mouvements maintenant qui se passent –est-ce que ces mouvements vont conduire à quelque chose, c'est autre chose !-, il y a un réseau qui s'appelle C40, « *Cities 40* », quarante grandes villes et métropoles urbaines dans le monde qui se sont mis d'accord pour échanger leurs expériences dans ce domaine. Maintenant, elles sont plus que 40, elles sont 80 ou 100 – Paris en fait partie, la Maire de Paris en était la présidente jusqu'à l'année dernière. Est-ce que ce sera autre chose que des effets d'affichage, je ne peux pas vous le dire. Mais en tout cas, c'est bien à ce niveau là qu'il se passe des choses aussi critiques, aussi importantes que ce qui doit se passer au niveau des appareils (...) d'État, c'est-à-dire des gouvernements nationaux.

Alors pour l'Europe, bien sûr - une partie de ces choses là vont quand même dépendre du futur de l'Europe, pour nous. Dans une Europe qui éclate, c'est vraiment très clair qu'il n'y a pas d'espace ! Maintenant, une Europe qui se maintient peut aussi recréer son unité autour de la coordination de travaux de ce type. C'est-à-dire que l'Europe, aujourd'hui, c'est une monnaie commune mais sans politique économique. Evidemment que l'échelon européen peut jouer sur les politiques de financement, mais aussi sur les politiques sectorielles : les politiques de transport, les politiques de rénovation de l'habitat, les politiques d'aménagement du territoire et les politiques régionales. Cela a été le cas dans le passé – cela a permis à l'Espagne, il faut se rappeler de ça, de se raccrocher à l'Europe « quand tout allait bien ». Il faut revenir à cette aspiration, c'est-à-dire que de fait on pourrait imaginer des

politiques européennes qui aident les différents niveaux dont on parlait à « s'embrayer » correctement sur la transition énergétique.

Evidemment, la question de savoir si cela se fera ou pas dépend des politiques internes, mais on revient presque sur la question du court terme et du long terme : est-ce qu'on comprend bien que les politiques climatiques sont une gigantesque opportunité pour refaire de l'Europe un projet, ou pas. Si on répond oui, alors l'Europe a des moyens pour aider les différents niveaux dont on parlait – sans oublier bien sûr la politique agricole commune, dont la réforme doit aider à cette transition. A ce moment là, de fait, l'Europe peut être, avec les nations, un levier extraordinaire pour permettre à tous les autres acteurs décentralisés de s'orienter vers la direction que l'on souhaite.