

HANOVRE

La politique de développement durable de Hanovre est l'une des plus abouties, par ses résultats comme par sa transversalité. C'est l'une des villes organisatrices de la campagne des villes durables, avec Aalborg, Malmö et la Députation de Barcelone¹. On doit cette décision à une forte implication des Verts dans le conseil municipal, alliés aux sociaux-démocrates depuis 1989. Événement unique en Europe, les services de l'environnement et des affaires économiques ont fusionné en 2005, sous la direction de Hans Mönninghoff. Ce rapprochement ouvre des perspectives inédites.

Autre originalité, la Ville peut s'appuyer sur une Région urbaine élue au suffrage universel direct en 2001, qui porte une politique de développement durable à l'échelle du bassin de vie. Avec 516 000 habitants et un peu plus du double pour la région urbaine, la capitale de Basse-Saxe est une ville internationale de foire, accueillant notamment le CeBIT, salon international consacré au multimédia. Détruite à 60 % par les bombardements alliés en 1943 et en quasi-totalité pour son centre, Hanovre est restée très marquée par l'architecture des années 1950 et les axes routiers de grand gabarit. L'architecte de la reconstruction, Rudolf Hillebrecht, a rebâti une «ville pour l'âge du moteur», et Volkswagen y a créé ensuite 15 000 emplois. La ville est très aérée et dotée d'un important patrimoine végétal. L'attachement de la population à cette «ville verte» est le socle des politiques de développement durable développées à partir des années 1990.

Une action précoce en faveur du climat

Au début des années 1990, la ville participe au programme pilote d'ICLEI² qui réunit une douzaine de villes de différents continents pour élaborer un plan de réduction du CO₂ urbain, adopté en 1995. Hanovre est aussi l'un des membres fondateurs de l'Alliance Climat. Comme dans de nombreuses villes allemandes, les mobilisations anti-nucléaires sont à l'origine des politiques environnementales et énergétiques. Au lendemain de la catastrophe de Tchernobyl, Hanovre fait

1. Voir Aalborg, p. 22, Malmö, p. 42 et la Députation de Barcelone, p. 154.

2. Voir ICLEI, p. 74.

le choix d'une sortie du nucléaire. L'objectif de réduction des gaz à effet de serre ne s'impose que lorsque la Ville devient partenaire d'ICLEI.

En 1998, un fonds pour la protection du climat est mis en place, alimenté par la compagnie d'énergie de la Ville à 80 %, les 6 municipalités de l'agglomération puis l'agence de protection du climat de la région urbaine de Hanovre, créée en 2001 pour coordonner les actions climatiques. Doté de 5,1 millions d'euros par an, il permet d'accorder en moyenne 1 500 subventions chaque année aux acteurs publics et privés qui s'engagent volontairement dans l'amélioration de l'efficacité énergétique (environ 71 000 tonnes de CO₂ évitées par an). Les programmes d'économie d'énergie sont une priorité dès 1993, impliquant plus de 50 000 usagers. La campagne pour des comportements économes dans les bâtiments municipaux, les écoles et les crèches, par exemple, conduit à des économies d'énergie qui financent des mesures d'isolation.

Le deuxième type de mesures concerne l'extension des réseaux de chaleur pour les besoins de chauffage et la décentralisation énergétique : 240 éoliennes sont installées, 149 microcentrales en cogénération, des petites centrales hydroélectriques, du solaire... De 1990 à 2005, Hanovre a réduit ses émissions globales de CO₂ de 9 %, grâce aux efforts réalisés sur le chauffage (- 19 %) et l'industrie (- 12 %).

L'augmentation de 32 % des consommations électriques dans le secteur résidentiel, endiguée depuis 2000, minore cependant les résultats obtenus. En 2005, plus de 48 % des émissions de CO₂ à Hanovre sont dues à l'électricité, 34 % au chauffage et 17 % aux transports. Chaque habitant émet 9,7 tonnes d'équivalent CO₂ par an (contre 11 en 1990). La situation diffère complètement de celle d'une ville comme Växjö³, où les transports émettent plus de 80 % du CO₂. La principale difficulté est de parvenir à «décarboner» l'électricité, puisque les centrales au charbon continuent d'assurer une bonne part de l'approvisionnement énergétique. Ce qui n'empêche pas l'Alliance Climat Hanovre 2020, créée en 2008 avec 80 partenaires privés et publics, de viser l'un des objectifs les plus ambitieux en Allemagne : réduire de 40 % les émissions de CO₂ d'ici 2020.

Une ville à courtes distances

Les principes de ville à courtes distances et de ville-jardin sont au cœur de l'action municipale. Au niveau de la région urbaine, la densification autour des lignes et gares de trains de banlieue, qui se prolongent sur 40 à 60 kilomètres de rayon, autorise la protection d'une trame verte. Cet excellent réseau de transport en commun offre des

3. Voir Växjö, p. 102.

tarifs intégrés et réduits pour les navettes domicile-travail. Avec l'appui d'une politique cyclable offensive, la part modale de l'automobile est tombée à 41 % dans la municipalité, à 50 % dans la région urbaine (contre 58 % en Allemagne). Il est néanmoins difficile de réduire l'espace de voirie affecté à l'automobile ou encore les vitesses automobiles: la capitale de Basse-Saxe est marquée par une industrie automobile qui fournit indirectement 50 000 emplois et pèse sur les politiques publiques.

Ces principes se sont aussi exprimés dans le quartier durable de Kronsberg, très peu émetteur de CO₂ (- 75 % par rapport à de l'habitat neuf conventionnel), devenu une référence en Europe. Il accueille 5 800 habitants, dont 30 % d'habitat social et 40 % d'immigrés, avec 2 750 emplois en lisière du quartier. Développé sur une réserve foncière de la ville à l'occasion de l'Exposition universelle de 2000, le quartier avait l'ambition d'ouvrir de nouvelles voies urbanistiques. Le concours d'urbanisme, en 1992, a proposé un plan en grille sur 140 hectares, délimité d'un côté par une ligne de tramway, de l'autre par la trame verte régionale. Le quartier est caractérisé par une diversité de formes architecturales et de végétaux, une forte piétonisation, une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert et des équipements culturels et sociaux.

La compacité et l'isolation thermique (55 kWh/m²/an pour le chauffage) ont réduit d'un quart les émissions de CO₂ et le réseau de chaleur alimenté par la microcogénération⁴ d'un quart supplémentaire. Les 32 maisons passives n'ont plus besoin d'énergie de chauffage. L'électricité est fournie par les éoliennes. À partir de 1999, le « standard Kronsberg » pour les normes énergétiques est appliqué à tous les bâtiments neufs à usage résidentiel ou commercial construits sur des terrains municipaux. La préférence pour les ventes est accordée depuis 2007 à ceux qui proposent des bâtiments passifs. La politique foncière permet à la fois de constituer de nouvelles acquisitions et d'imposer une écoconditionnalité sur le bâti. La Ville conseille et subventionne les promoteurs. Une réhabilitation énergétique de l'habitat social a été parallèlement engagée.

L'agenda 21 développé à partir de 1995 tente d'impliquer plus largement la population. Un travail spécifique est conduit en direction des groupes vulnérables, notamment les migrants. Des ateliers de travail thématiques ont formulé et retenu des projets précis. Par exemple, la « forêt des enfants », espace de 7 hectares sous la responsabilité d'un animateur, qui a la vocation de développer la sensibilité et l'imagination des enfants en leur apprenant à aménager des espaces dans la forêt, tout en respectant le vivant.

4. Production simultanée de chaleur et d'électricité à l'échelle d'un ensemble de bâtiments.

Une région urbaine élue au suffrage universel direct

La région urbaine de Hanovre est une véritable innovation institutionnelle. Elle a permis d'élargir le territoire de l'action politique pour des décisions beaucoup plus intégrées. Au début des années 1960, le territoire de la région de Hanovre est divisé en 209 communes. Le manque de coopération inquiète et pousse à la création de l'association du Grand Hanovre. En 1969, les mouvements étudiants et contestataires s'amplifient et l'instauration d'un système de transports en commun intégré et renforcé, à tarification unique, est obtenue. C'est la première prise de conscience collective en faveur d'une politique régionale urbaine. En 1974, une fusion communale ramène le nombre des municipalités de 209 à 20 et le Grand Hanovre se dote d'un Parlement élu. Il est aboli avec l'arrivée des chrétiens-démocrates au pouvoir en 1980, et il faudra attendre la victoire des sociaux-démocrates en 1995 pour relancer la dynamique. Malgré l'opposition des communes rurales, plus conservatrices, l'unanimité régionale se construit peu à peu, grâce à l'implication forte de quelques personnalités et à un important travail de sensibilisation et de concertation.

Au terme de quarante ans de luttes, la région urbaine se substitue en 2001 à l'administration du *Kreis*⁵, qui est aboli, du Grand Hanovre et à certains services de la Ville de Hanovre. Elle a un vrai pouvoir et une légitimité politiques. L'écologie et la planification sont placées sous la responsabilité du directeur de la Région, très sensible à la question environnementale. Cette organisation offre une assise optimale pour entraîner les communes périphériques de Hanovre dans une politique intégrée et coopérative de développement durable.

Hanovre a donc innové à de multiples niveaux: en sortant du nucléaire, en construisant le premier quartier durable en Europe, en fusionnant le département de l'économie et celui de l'environnement, en abolissant le *Kreis* pour parvenir à une structure intercommunale forte élue au suffrage universel. Ces décisions sont peu communes et posent les cadres d'une réelle transition vers la durabilité.

5. Niveau correspondant au département français mais inférieur en taille.

HANS MÖNNINGHOF, DIRECTEUR DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES DE LA VILLE DE HANOVRE

Ingénieur de formation, Hans Mönninghof a été un militant antinucléaire dans les années 1970 et avait ouvert un centre d'énergies renouvelables dans une communauté alternative. Il développait la formation pour les installations solaires notamment, et a véritablement pris goût à la pédagogie de l'environnement. Son parcours l'a mené à la tête du département de l'environnement de la Ville de Hanovre, en 1989, qu'il a dirigé pendant seize ans, avant d'obtenir la fusion de ce département avec celui de l'économie.

Quelle est l'origine de vos engagements ?

J'ai commencé ma carrière comme ingénieur civil à la planification du port de Hambourg, entre 1974 et 1977, à l'époque où on construisait une centrale nucléaire dans les environs de la ville. Jusque-là, je n'avais jamais été politisé. Je me suis engagé dans la campagne antinucléaire. En arrivant à Hanovre en 1977, j'ai ouvert un bureau d'ingénieur spécialisé sur les questions d'énergie. On ne pouvait pas se contenter d'être contre le nucléaire. En 1981, on a inauguré un Centre des énergies alternatives et on a monté une exposition itinérante qui a tourné dans toute l'Allemagne, de 1981 à 1986. Ensuite, de militant antinucléaire de base, je suis entré chez les Verts en 1985 et je suis devenu membre du Parlement d'Allemagne du Nord.

Qu'est-ce qui vous a fait entrer en politique ?

Je m'y suis intéressé lorsque j'ai compris que les vrais problèmes n'étaient pas d'ordre technique. Ces aspects-là étaient déjà résolus dans les années 1970 : on savait faire marcher les biodigesteurs⁶, les panneaux solaires, on savait que l'énergie atomique n'était pas la bonne voie. Mais il nous fallait trouver le moyen politique de gagner la majorité à nos idées. Le parti des Verts s'est créé au début des années 1980. Quand j'y suis entré, on n'avait que 7 % des voix à Hanovre, mais depuis plus de vingt ans, les sociaux-démocrates ont eu besoin des Verts pour obtenir la majorité à la municipalité. Aujourd'hui, nous avons 15 % des voix. Les autres partis ont essayé de reprendre des bouts de notre programme pour grignoter quelques pour-cents, mais sans succès. Du coup, nous nous sommes consolidés et eux ont inclus des éléments de politique environnementale et durable !

6. Permettant la fabrication de biogaz à partir de déchets.

Comment se sont passées les négociations avec le SPD (Parti social-démocrate d'Allemagne) ?

Au début, ça a été très difficile. Mais depuis une dizaine d'années, nous travaillons en bonne entente. Les sociaux-démocrates avaient eu la majorité absolue pendant plus de quarante ans à Hanovre, ils avaient du mal à accepter l'idée qu'ils n'étaient plus seuls.

Jusque-là, la politique environnementale n'existait pas, ou alors de façon accessoire. Et la première chose que les Verts ont faite, ça a été de créer un département de l'environnement, ce qui était complètement nouveau, et de placer un Vert, moi, à sa tête. Je ne suis pas un élu, j'ai été nommé à ce poste par le conseil municipal pour une durée de huit ans et je suis maintenant dans mon troisième mandat.

Mais vous n'avez jamais eu envie de passer de l'autre côté de la barrière ?

Je ne suis pas un politicien. Ma force, c'est de savoir monter des projets et des processus politiques. Je suis celui qui orchestre les politiques durables côté administration, et les Verts sont derrière moi. J'ai toujours eu le sentiment de faire partie d'un mouvement. Dans les médias, on aime mettre en avant des personnes, mais ça ne suffit pas. On a besoin d'avoir la majorité avec soi. À Hanovre, nous avons les deux, ça nous facilite la tâche. Pour moi, ça compte de pouvoir dire que la majorité, le conseil municipal, les habitants de Hanovre sont derrière moi, ça me rend fort.

Dans les années 1980, en Allemagne, les antinucléaires travaillaient avec les Verts. C'est grâce à ça que nous avons pu prendre très tôt la décision de nous débarrasser du nucléaire à Hanovre à la majorité, avec les sociaux-démocrates. La compagnie municipale a reçu l'ordre de cesser d'acheter de l'électricité d'origine nucléaire. Nous avons quelques unités de production, elle a dû en construire d'autres, en cogénération. Et à la fin des années 1990, nous faisons partie des quelques villes qui n'avaient plus du tout de nucléaire. Ailleurs, dans d'autres villes, on prend des décisions formidables mais ensuite, personne ne se soucie de les faire appliquer. Moi je suis là pour assurer le long terme, je suis un de ceux qui mettent en place ce qu'il faut pour que les décisions de la majorité prennent corps.

Comment ça s'est passé avec votre équipe ? Vous avez dû trouver des fonctionnaires déjà en place à votre arrivée.

Au départ, le département environnement n'existait pas, ça n'a pas été simple. Par exemple moi, le directeur, je n'avais pas de bureau ! J'ai monté mon équipe en combinant la protection de la nature, la gestion

des déchets... Sur les 700 collaborateurs de la Ville, j'ai trouvé rapidement de quoi composer une équipe dirigeante très motivée, un « groupe d'électrons libres » qui a porté des idées avancées dans l'administration.

Vous les avez recrutés chez les Verts ?

Non, ils provenaient des différents services, c'était une bonne chose : ils y sont devenus très influents parce qu'ils étaient galvanisés par leurs découvertes au sein du groupe. En quelques années, j'ai réduit le groupe et les électrons libres sont retournés à l'administration normale. De sorte qu'avec le temps, la gestion durable des déchets, de l'eau prend de plus en plus d'importance au sein de ces administrations, grâce à eux. Prenez la gestion de l'eau au Kronsberg. On s'apprêtait à construire 3 000 logements, ça faisait beaucoup d'eau qui risquait de retourner à la rivière. J'ai demandé au département de l'urbanisme que les eaux de ruissellement s'infiltrent dans les sols. « Débrouillez-vous, le conseil l'a décidé à la majorité. » Ça les a rendus très nerveux pendant un temps mais finalement, quand ils ont vu ce que les autres villes faisaient et qu'ils ont conçu leur propre système, ils en ont été très fiers.

Vous leur avez montré la direction mais vous ne leur avez pas soufflé l'idée, ils ont dû l'inventer.

C'est ce qu'il faut. Donner un but et un cadre politique. Si on leur avait dit pour commencer « Faites ce que vous pourrez », ils ne seraient jamais allés aussi loin. On leur a fixé un but difficile à atteindre, des indications techniques, mais la mise en œuvre, le travail effectif, c'était leur affaire. Ensuite, c'est eux qu'il faut envoyer parler aux médias, dans les conférences, montrer ce qu'ils ont fait.

Avez-vous cherché à travailler en réseau avec d'autres villes, d'autres organismes ?

Nous avons été parmi les membres fondateurs d'ICLEI. J'étais à la conférence des villes pour un avenir durable à New York, en 1990. J'y ai rencontré tous les gens avec lesquels j'ai travaillé par la suite. En fait, les connaissances qu'ICLEI ou Alliance Climat⁷ pouvaient nous offrir, nous les possédions déjà en interne. Ce qu'ils nous ont apporté, c'est plutôt l'organisation de processus.

7. Voir ICLEI, p. 76, et Alliance Climat, p. 85.

Quand vous recevez le prix « Climate Star », ou que vous remportez un projet Concerto⁸, c'est une reconnaissance du travail accompli. Cela vous aide au niveau local ?

Oui. Mais aussi, le fait d'être en contact avec ces réseaux vous met en contact avec toute l'Europe, vous avez conscience d'appartenir à un mouvement européen, c'est un objet de fierté pour les conseillers municipaux.

C'est pour cette raison que Hanovre a décidé de devenir une des villes leaders de la campagne européenne des villes durables ?

Cela s'est fait par ricochet. ICLEI m'avait invité à une discussion à Bruxelles, ils souhaitaient prendre de l'importance auprès des instances communautaires. C'était après la conférence d'Aalborg. Il s'agissait de faire du lobbying auprès de l'Europe, d'influer sur les politiques environnementales. Moi je trouvais qu'il ne fallait pas devenir juste une organisation de plus, il y en avait déjà cinq ou six dans ce domaine, il fallait plutôt les rassembler. J'ai dit, je suis prêt à mettre 50 000 euros par an si vous m'apportez aussi la main à la poche.

Et donc à trois, Aalborg, Hanovre et Barcelone, nous avons dit d'accord, nous lançons la campagne des villes durables.

Vous pourriez mettre cet argent sur la table parce que vous aviez obtenu la direction du département de l'économie. Dans quelles circonstances ?

En fait, j'avais été à la tête de l'environnement pendant seize ans. Un an avant la fin du second mandat, j'ai commencé à dire que ça suffisait, j'avais 54 ans, je ne voulais pas rempiler pour huit ans. Alors les Verts sont venus me trouver en disant : « Qu'est-ce que tu dirais de prendre le département de l'économie ? » Le directeur de l'époque devait partir. « On a des arguments, un seul directeur au lieu de deux, ça fera des économies, et tout le monde te connaît et sait de quoi tu es capable, tu es d'accord ? » J'ai répondu : « C'est une idée géniale ! », mais j'étais persuadé que les sociaux-démocrates n'accepteraient jamais. Un mois plus tard, c'était fait. L'environnement et le développement durable ont bien plus de poids quand on tient aussi l'économie. Des choses qu'on obtenait avec difficulté deviennent très simples. Par exemple, je suis responsable des ventes du foncier. La Ville possède beaucoup de terrains. J'ai mis en place cette politique : lorsque deux acheteurs potentiels se présentent pour une parcelle, c'est celui qui a le meilleur

8. Soutien de l'Union européenne aux collectivités développant des solutions proactives aux questions énergétiques.

concept énergétique qui l'emporte. Grâce à cela nous avons multiplié les maisons passives, il y a même un supermarché passif en construction en ce moment, vous voyez, c'est tout simple, mais pour ça, il faut tenir l'économie.

Y a-t-il à Hanovre une forte politique en matière d'achat de foncier ?

Oui, depuis longtemps. Quand nous achetons une ferme, nous prenons toutes les terres qui viennent avec, pour empêcher la spéculation au moment où les terrains deviennent constructibles. J'ai un budget de 10 millions d'euros par an pour acheter, et je dois vendre chaque année pour 16 millions. C'est l'accord que j'ai passé avec le maire.

C'est un excellent outil de planification urbaine... Et les transports ?

C'est un domaine très difficile, je le laisse à mon collègue. Les relations ne sont pas toujours faciles avec le Club automobile national.

Alors qui sont vos alliés ?

Il y en a beaucoup. Je m'entends très bien avec les associations écologistes. Je n'en ai jamais financé directement une seule. Si vous leur donnez de l'argent, elles peuvent s'imaginer qu'elles doivent vous faire plaisir, ça crée des situations délicates. À mon arrivée, j'ai décidé qu'on financerait une maison pour toutes les associations environnementales. Grâce à ce système, elles se sont toutes réunies en un seul lieu, je ne me mêle pas de leurs affaires, mais je les rends plus fortes, c'est une bonne alliance.

C'est aussi une alliance évidente. Avez-vous conquis de nouveaux alliés, auxquels vous ne vous attendiez pas ?

Oui, dans le secteur économique. Les entreprises savent que la coalition Rouges-Verts est à Hanovre pour longtemps, ce n'est pas comme s'il leur suffisait d'attendre un an ou deux pour avoir un changement de majorité. Du coup, elles n'essayent pas de nous contrer. Quand on m'a confié l'économie, il y a eu une énorme campagne contre moi, les trois plus grands journaux de la ville se sont ligüés pour empêcher ma nomination. Ils disaient : « Il n'y connaît rien, c'est un Vert, il a des idées farfelues... » Donc j'ai décidé de renverser l'image. Et pendant les cent premiers jours de mon mandat, je suis allé visiter une entreprise par jour avec trois questions : « Bonjour, expliquez-moi les problèmes que vous avez avec la ville, ce que je peux faire pour vous aider, ce que vous pouvez faire pour aider la ville. » Au bout de cent jours, j'ai tenu ma

première conférence de presse. J'y ai gagné l'image de quelqu'un qui apprend vite. Et nous collaborons plutôt bien.

Vous avez fait en quelque sorte du porte à porte... Mais se pose alors la question de l'échelle. Quelle est la bonne échelle pour résoudre les problèmes que nous avons à affronter aujourd'hui, comme le changement climatique ?

Dans beaucoup de cas, je suis convaincu que les choses doivent être organisées à l'échelon national ou européen. Vous aurez beau faire des milliers de visites, si le cadre n'est pas bon vous n'arriverez à rien. En revanche, si le cadre est bon, alors oui, la ville est le bon échelon, un échelon meilleur que le national. On peut même faire beaucoup de choses au niveau des quartiers... En ce moment, nous testons un nouveau programme : nous avons fait former un groupe de dix immigrants de Pologne, de Russie et de Turquie par trois professionnels. Et maintenant, ces dix personnes font du porte à porte chez leurs compatriotes, ils leur apprennent à économiser l'eau et l'énergie dans leur langue, dans leur culture. Ça ne nous a rien coûté, c'était un programme national d'aide au retour à l'emploi. Donc vous voyez, un cadre général et à l'échelon local, un réseau de liens personnels.

Et si on en vient au programme d'Alliance Climat, le programme 2020 ?

C'est très intéressant. Nous avons lancé notre premier programme en 1993, nous l'avons bouclé en 2005, les résultats ne sont pas à la hauteur de ce que nous attendions.

Pourquoi ?

Si vous regardez bien, vous verrez que personne n'a réussi, ces dernières années. Nous disions, ou plutôt l'Alliance Climat disait que nous allions réduire nos émissions de 25 % de 1990 à 2005. Mais les gens ont besoin de toujours plus d'énergie, toujours plus de transports. Nous, nous avons des chiffres très exacts. C'est le même cabinet qui a fait l'audit de départ, monté le plan de réduction et fait les mesures en 2006. Je crois bien que nous sommes la seule ville au monde à savoir dans le détail ce qui a réellement changé. Et nous savons que nous avons réduit nos émissions de 7,5 %. C'est un des meilleurs résultats d'Allemagne, transports routiers et aériens inclus. Seules les villes qui sont passées au nucléaire ont fait mieux.

Nous avons estimé que ce n'était pas suffisant et nous avons lancé un processus très intéressant, avec toutes les parties prenantes de la ville. C'est là que ma double casquette est très utile. Nous avons créé

un groupe qui rassemble l'industrie, les grands propriétaires, l'administration, les groupes sociaux, tels que les associations sportives et les communautés religieuses. Le processus a duré huit mois, il a été inauguré par le maire, clôturé par le maire. Tous les participants ont pris des engagements volontaires. Et tous les deux ans, ils doivent montrer ce qu'ils ont réellement fait et avec quel résultat. Nous-mêmes, à la Ville, nous nous sommes engagés sur 30 points. Je pense que nous avons de bonnes chances d'arriver à une réduction de 40 % d'ici 2020.

De quelle manière ?

Actuellement, nous rejetons près de 5 millions de tonnes de CO₂, près de 10 tonnes par habitant. La compagnie s'est engagée à réduire les émissions de 700 000 tonnes grâce à la production d'énergie en cogénération⁹, 700 000 tonnes supplémentaires grâce aux économies d'énergie et 400 000 tonnes grâce aux énergies renouvelables. Si nous isolons tout le bâti en 2020, nous avons calculé que ça représenterait une réduction de 30 % de nos émissions. À mon avis c'est réalisable, compte tenu de la montée des prix de l'énergie.

Très clair et mesurable en effet. Ce qui n'est pas mesurable, c'est le nombre de personnes qui seront d'accord pour changer leur mode de vie et en combien de temps.

Vous savez, plus j'ai travaillé sur l'éducation, et moins j'ai cru que les gens pouvaient changer en réfléchissant. J'ai perdu mes illusions. Ils changent s'ils sont obligés de changer. Ils ne prendront pas davantage les transports publics si vous leur demandez cent fois : « S'il vous plaît, prenez le bus ». Il faut que le réseau de transports soit bon, c'est essentiel. Mais ils ne l'utiliseront pas, nous l'avons constaté. Si leur voiture les conduit cinq minutes plus tôt au travail, ils la prendront. En revanche si l'essence augmente, ou s'il n'y a pas de parkings, des choses tangibles, objectives, là ils changent.

Le danger, bien sûr, c'est que ça peut devenir très tentant de recourir à un système plus autoritaire, dans ces conditions.

C'est pour ça que nous avons besoin de règles clairement établies par l'État. C'est à lui de décider qu'il n'est pas permis de fabriquer un réfrigérateur qui ne soit pas aux meilleures normes d'efficacité, qu'il n'est pas permis de le vendre. Je n'arriverai jamais à monter assez de programmes de formation pour tout le monde... C'est pour ça qu'il faut un cadre.

9. Génération simultanée de chaleur et d'électricité.

Pour interdire aux voitures d'émettre plus de 120 grammes de CO₂ au kilomètre, par exemple ?

Voilà typiquement un exemple d'action à mener sur le long terme. Tant pis si on ne réussit pas dès l'année prochaine. Si on décide par exemple qu'en 2030, les flottes de véhicules d'entreprises ne doivent pas émettre plus de 150 grammes, en 2065, 120 grammes, c'est simple à organiser et c'est efficace.

L'industrie automobile va chuter, on le sait. Nous montons des programmes de formation à de nouveaux emplois intelligents, nous avons réussi à créer 3 000 emplois dans la protection climatique à Hanovre. Nous finançons chaque année un millier de projets d'isolation des habitations, qui donnent du travail aux artisans locaux. À ce stade, nous n'avons pas de difficultés à convaincre. Les gens sont convaincus que les politiques environnementales sont créatrices d'emplois. C'est peut-être moins vrai qu'il n'y paraît, vous savez, mais en ce moment, l'image est très positive.

Laissez-moi vous raconter quelque chose... Les Verts et les sociaux-démocrates voulaient une journée sans voiture à Hanovre. Moi, je trouvais que c'était une très mauvaise idée, mais les politiques y tenaient. Alors au lieu de l'appeler « Journée sans voitures » on l'a présentée comme une « Journée pour se réapproprier la rue ». Envahissons les rues ! Libérons-les des voitures et envahissons-les ! Cette année, 120 groupes différents ont monté des événements, l'école d'art a invité les enfants à venir peindre la chaussée dans les rues du centre-ville, les cyclistes ont envahi les voies express... Ça a marché à la perfection, 80 000 personnes ont aimé découvrir la ville sans voitures. C'est aussi comme ça qu'on change les esprits. Avec des symboles, des symboles positifs.