

construite en France, sur le toit de la Halle Pajol, dans le 18ème arrondissement, 3500 mètres carrés de panneaux solaires qui produisent l'équivalent de la consommation annuelle de 200 familles. Nous avons aussi lancé des projets innovants comme l'utilisation de la chaleur des égouts pour chauffer des bâtiments municipaux (comme l'école Wattignies dans le 12ème arrondissement) ou encore l'utilisation de l'énergie produite par les serveurs informatiques dans des logements sociaux du 15ème arrondissement. Loin d'être des anecdotes, ces expériences ouvrent la voie vers des économies d'énergies substantielles qui seront le fer de lance d'une nouvelle économie. Dans mon programme, je propose donc de tripler la part des énergies renouvelables d'ici 10 ans à Paris en augmentant l'énergie biomasse, la méthanisation des déchets et la géothermie, une ressource importante en région parisienne. Je lancerai un programme d'innovation pour des réseaux intelligents qui, par exemple, récupèrent l'énergie du freinage des véhicules ou celle des serveurs informatiques.

SH: Nathalie Kosciusko-Morizet se présente à la mairie de Paris face à vous. La question de la flotte diesel resurgit. La question écologique est aujourd'hui transversale et occupe un territoire très économique. Quel regard portez-vous sur cette échéance ?

AH : Selon l'OMS, 40 000 personnes en

France décèdent chaque année des causes de l'inhalation des particules fines. Les gaz d'échappement des moteurs diesel qui les émettent sont passés dans la catégorie « produits hautement cancérigènes » pour le Centre International de Recherche sur le Cancer (organisation de l'OMS). Celle qui dénonce la part de diesel dans la flotte de transports en commun de la Ville, est la même qui, au gouvernement, en charge de l'écologie, a mis en place une politique d'aides en faveur du diesel, allant dès ce moment complètement à contre-courant de tous les autres pays européens. A cause de cette politique, entre 2000 et 2010, la part du diesel dans la flotte automobile française est passée de 49 à 72 %. A Paris, nous avons conduit depuis 2001 une politique pour réduire le trafic automobile et la pollution qu'il engendre. Les véhicules électriques sont beaucoup plus propres et moins bruyant. C'est un fait.

En m'appuyant sur la réussite d'Autolib, je veux réellement promouvoir la filière électrique. Pour inciter les parisiens à s'équiper de véhicules électriques ou hybrides plutôt que diesel, je vois plusieurs pistes. Je propose la gratuité de stationnement pour tous ceux, résidents ou visiteurs, qui ont une voiture électrique. Je veux également aller plus loin en termes de bornes électriques : j'équiperai massivement la ville de ces bornes. Je propose aussi la gratuité du rechargement la nuit. Pour aider le fret et les entreprises de transports, je proposerai aussi des dispositifs de recharge rapide pour les camions, les poids lourds, les

bus et les autocars. Bref, je veux faire de Paris le leader mondial des véhicules électriques.

SH: Face à une économie en panne de sens, à une situation écologique critique et à une perception de déclassement, la société peut-elle trouver des réponses via l'environnement ?

AH : Je ne suis pas de nature pessimiste. La France, dans le concert des nations, a su par le passé prouver la force de son modèle social et économique singulier, basé sur ses valeurs. Aujourd'hui, nous devons nous réinventer pour pouvoir dessiner un avenir meilleur. Plus que jamais nous avons besoin d'un projet et d'une énergie à la hauteur des enjeux du 21ème siècle. Paris saura montrer la voie. Le Docteur Pachauri, Prix Nobel de la Paix avec Al Gore pour ses remarquables travaux sur les changements climatiques, m'indiquait que « ce que Paris accomplira dans les prochaines années, peut dessiner un modèle pour toutes les métropoles au cœur du monde urbain universel ». En proposant « une ville qui ose » je veux réussir l'alchimie entre deux ambitions : assurer la puissance et la modernité de la cité et ainsi lui donner les moyens d'honorer les besoins de tous les habitants. Dans ce projet, le Grand Paris est la bonne échelle pour conjuguer dynamique économique et ambition environnementale. ■

Son Groupe de travail Ecologie industrielle et territoriale a notamment donné lieu au site www.comethe.org (Conception d'Outils METHodologiques et d'Evaluation pour l'écologie industrielle) et au guide « Mettre en œuvre une démarche d'écologie industrielle sur un parc d'activité », qui s'adressent tant aux collectivités qu'aux responsables d'entreprises. L'association accompagne directement plusieurs territoires et leurs entreprises dans la mise en œuvre de démarches d'écologie industrielle à travers la sensibilisation, l'aide au lancement et au dimensionnement du projet, la mise en réseau, la co-animation de réunions inter-entreprises en présence des partenaires institutionnels, la veille et les retours d'expérience, l'échange ou la valorisation de bonnes pratiques dans le cadre du réseau national.

Qu'est-ce que l'écologie industrielle et territoriale ?

L'écologie industrielle et territoriale (EIT) est une démarche opérationnelle qui propose de s'inspirer des écosystèmes naturels pour tendre vers une gestion optimale des flux de matière et d'énergie. L'objectif est de limiter le prélèvement de ressources et la production de déchets ou d'émissions néfastes pour l'environnement. Elle permet d'instaurer des relations de confiance entre les différents acteurs, d'encourager les liens des entreprises au territoire tout en favorisant les enjeux environnementaux et le développement économique local. L'étude du métabolisme industriel, destiné à quantifier et qualifier les flux et stocks de matières et d'énergie sur un territoire, doit permettre d'identifier les synergies possibles entre les acteurs économiques du territoire, d'une filière ou d'une zone d'activités. Cela peut consister en la valorisation des déchets/effluents, la mutualisation de services de transports, la création d'un réseau de chaleur à partir de l'énergie fatale d'une industrie, etc.

Où en est-on aujourd'hui ?

Si, au début des années 2000, moins de dix démarches d'écologie industrielle et territoriale étaient recensées sur le territoire français, on en dénombre aujourd'hui une cinquantaine, avec des formes plus ou moins abouties. A travers le recueil des démarches d'écologie industrielle et territoriale que nous venons de publier (document disponible en libre accès sur le site www.oree.org), le premier de ce type en France, nous observons une multiplication des démarches de terrain, au bénéfice d'un gain important d'expérience et de compétences dans la méthodologie et l'accompagnement des projets. Celles-ci ont été initiées sur des périmètres géographiques variables (zone d'activités, zone urbaine, agglomération, Parc naturel

régional, etc.) et se situent à des niveaux d'avancements différents. En effet, même si certaines démarches, les plus anciennes, sont actuellement pérennes (association ECOPAL sur le bassin dunkerquois et Club d'Ecologie Industrielle de l'Aube), d'autres sont au contraire toujours au stade d'analyse et de réflexion pour initier la mise en œuvre de synergies entre acteurs économiques. Certaines démarches sont également en suspens notamment en raison d'un manque de financement alloué à l'animation. C'est pourquoi j'insiste sur le rôle que les collectivités territoriales peuvent jouer aussi bien pour initier une démarche d'écologie industrielle que pour la pérenniser. Selon leurs compétences, elles peuvent être soit « Stratèges », c'est-à-dire inciter à la mise en place d'une dynamique à l'instar de la Région Rhône-Alpes qui, à travers un appel à projets, favorise le développement de l'écologie industrielle sur deux territoires pilotes ; soit « Animatrices » pour lancer et accompagner durablement les dynamiques sur leurs territoires ; soit « Actrices de la mise en œuvre » des démarches, en étant émettrices et réceptrices de matières premières, d'énergie et de déchets. A l'image du Syndicat Mixte SPLA 81 qui intègre les

principes de l'écologie industrielle dans la conception du parc d'activités économiques « Les Portes du Tarn », les collectivités peuvent avoir également un rôle à jouer dès l'aménagement de leurs territoires.

Parmi les propositions de la feuille de route pour la transition écologique issue de la deuxième Conférence environnementale de septembre 2013, les collectivités territoriales ont été identifiées comme des acteurs privilégiés pour « développer l'écologie industrielle et territoriale (EIT) dans les territoires et définir en 2014 une stratégie sur l'écologie industrielle et territoriale ». Au delà de cette stratégie nationale, l'Europe est aussi à l'origine d'initiatives pour lutter contre l'épuisement des ressources naturelles notamment à travers le Partenariat d'Innovation Européen (PIE) sur les matières premières.

Commencer par un diagnostic des gisements de ressources naturelles, de déchets, de sous-produits, et d'énergie présents sur les territoires, constitue une première étape que nous encourageons au sein d'ORÉE. J'appelle également les collectivités à adopter une vision à long terme de leurs territoires et non seulement pour la prochaine échéance municipale. La citation de Winston Churchill « Quelle est la différence entre un homme politique et un homme d'état ? Un homme politique considère la prochaine élection ! Un homme d'état considère la prochaine génération ! » correspond à cette idée d'une meilleure prise en compte de la temporalité. Il convient d'appréhender les territoires selon le point de vue de la raréfaction des matières premières, de la dégradation de notre environnement et de la production de richesses issues par exemple des déchets et de l'énergie fatale des activités, et de la création d'emplois non délocalisables, ce que permet l'écologie industrielle et territoriale... ■



photo : ORÉE