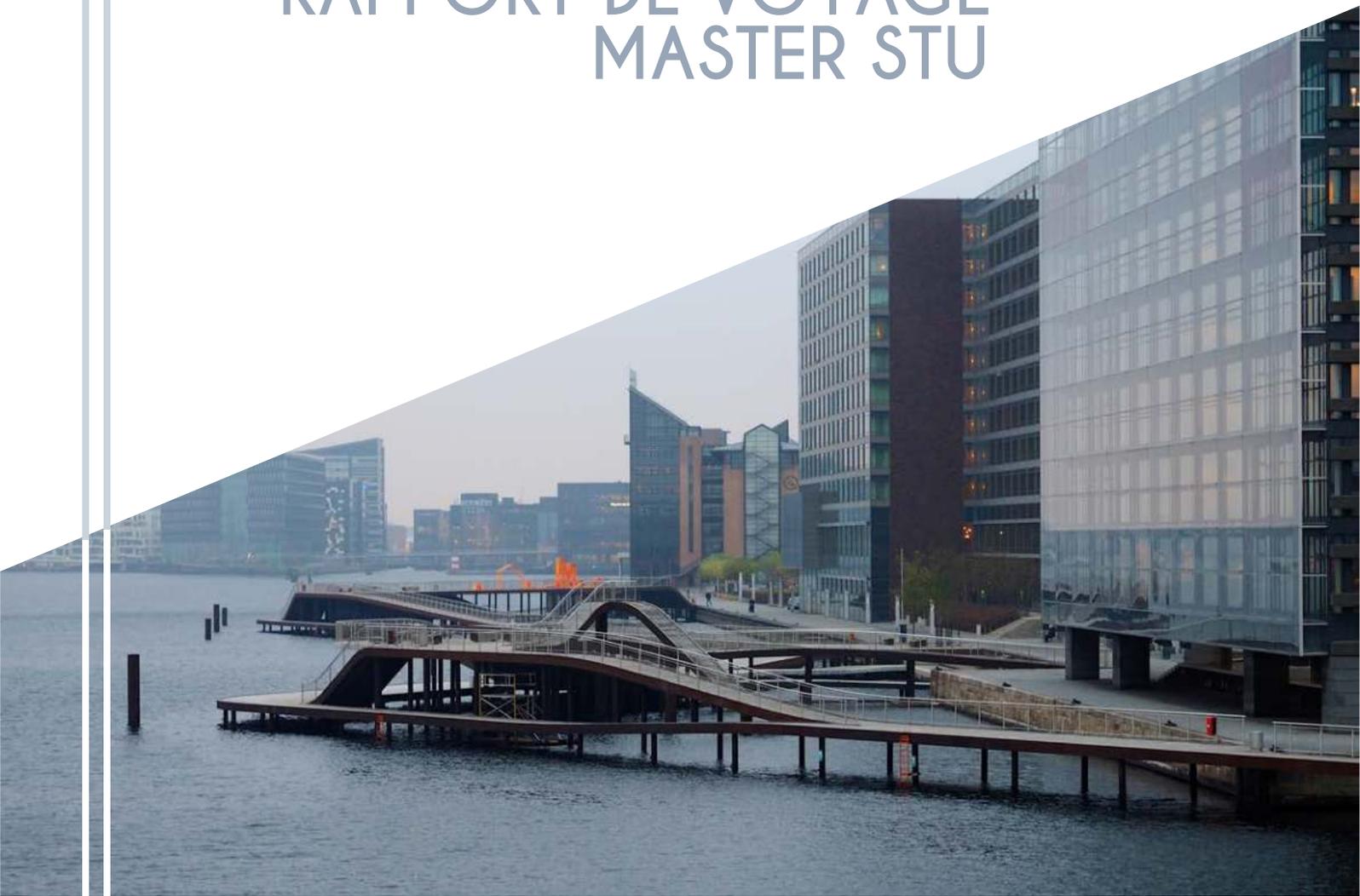


Ce rapport de voyage a été réalisé dans le cadre du Master
Stratégies Territoriales et Urbaines de Sciences Po en
novembre 2014.

COPENHAGUE
2014

RAPPORT DE VOYAGE MASTER STU



Introduction:

Copenhague, ville verte et durable?



Cette année, dans le cadre de leur voyage de deuxième année dans une ville européenne, les étudiants du Master Stratégies territoriales et urbaines de Sciences Po se sont rendus à Copenhague. Ce voyage d'étude fait partie intégrante de leur cursus et constitue une occasion unique d'allier visites de sites et rencontres avec les acteurs stratégiques de ce territoire. La ville de Copenhague a permis de poursuivre l'exploration des dynamiques de métropolisation dans les grandes villes européennes, avec une attention particulière pour les politiques et les modes d'action publiques caractéristiques du « modèle de Copenhague », ville verte et durable reconnue à l'échelle internationale.

Au cours des dernières années, Copenhague a émergé comme l'une des quelques villes « vertes et durables » reconnues, à l'échelle mondiale et

européenne, comme un modèle à suivre. Les prix et les labels sont venus récompenser les efforts de la capitale danoise : capitale verte de l'Europe en 2014, classée en tête du Siemens European Green City Index en 2013 et lauréate du City Climate Leadership Award en 2013 dans la catégorie « planifier la ville carbone ». Cette reconnaissance internationale intervient au terme de plusieurs décennies de mobilisation active de la ville de Copenhague, dominée par le parti social-démocrate depuis plus d'un siècle, pour redynamiser une ville fortement marquée par la désindustrialisation et le démantèlement des activités portuaires, un endettement massif, un solde migratoire négatif au profit des municipalités de l'aire métropolitaine, et enfin, une succession de réformes de libéralisation et privatisation engagées au niveau national. Ainsi, comme un certain nombre de ses homologues européennes

qui ont connu de profondes transformations politiques, économiques et sociales liées à la transformation du rôle de l'Etat et à l'internationalisation des économies nationales, la ville de Copenhague est parvenue à se réinventer en tant que ville intelligente et durable. Ceci permet à la capitale danoise de se positionner au cœur de l'Europe du Nord, et d'investir les multiples possibilités de coopération et de développement qu'offre sa position géographique.

Au-delà d'un discours partagé sur le bien vivre, la recherche du consensus et l'attention portée aux objectifs de long terme, l'analyse des processus d'élaboration et de mise en œuvre des politiques publiques et plans d'action confirme la permanence de clivages anciens – entre la ville centre et sa périphérie, entre la région capitale et le reste du pays, entre majorités politiques etc. – et l'apparition de nouveaux enjeux dans un contexte post-crise. Les mutations survenues à Copenhague sont tout d'abord expliquées par l'interventionnisme municipal et les politiques volontaristes initiées au début des années 1990s en lien avec l'ouverture du pont sur l'Øresund. Le rééquilibrage des comptes publics a justifié l'introduction d'une politique municipale volontariste de renouvellement urbain fondée sur deux leviers d'intervention : le marché du logement et de l'immobilier et l'économie de la connaissance. Avec le soutien et en coopération étroite avec les acteurs économiques locaux, le secteur public et les universités ou instituts de recherche, la ville de Copenhague a initié une politique ambitieuse de rénovation du centre-ville et de privatisation du parc de logements sociaux, d'aménagement des espaces laissés vacants par le démantèlement des activités portuaires et autres activités industrielles, et de développement

d'infrastructures et de services dans le domaine de la mobilité, de l'efficacité énergétique et des loisirs. Outre l'affirmation de Copenhague en tant que vitrine de l'architecture contemporaine danoise et internationale, quelques projets phares ont contribué à la visibilité et à la renommée internationale de cette stratégie urbaine, qu'il s'agisse de quartiers spécifiques (éco-quartiers, ville de la connaissance), de stratégies thématiques (zéro carbone 2025, le rêve du cycliste) et de promotion des activités culturelles et des loisirs (Carlsberg City). La dernière caractéristique du « modèle de Copenhague » réside enfin dans le développement, à l'initiative des autorités municipales, de structures spécifiques d'échange et de coopération public/privé pour favoriser l'émergence d'un consensus tant lors de l'élaboration que de la mise en œuvre de politiques urbaines. Une démarche similaire a récemment été initiée pour favoriser la promotion à l'international du « modèle de Copenhague » et attirer des investisseurs étrangers sur le marché immobilier et dans l'économie locale.

Largement fondée sur une vision héroïque du rôle joué par la ville de Copenhague, cette lecture du « modèle de Copenhague » doit néanmoins être nuancée à partir de plusieurs facteurs et limites quant à la capacité de la municipalité à impulser, de manière autonome, des priorités et des programmes spécifiques d'action publique à long terme.

Une première limite au « modèle de Copenhague » réside dans la capacité de la ville à s'insérer dans une logique d'action collective à l'échelle métropolitaine. Qu'il s'agisse des relations avec les communes de l'aire métropolitaine, avec la ville voisine de Malmö dans le cadre de l'Euro

Région Öresund, ou encore de la Région capitale, celles-ci se caractérisent moins par la coopération que par la concurrence. La planification d'un système intégré et d'infrastructures de transports publics à l'échelle métropolitaine se heurte à la multiplication des acteurs et à l'enchevêtrement des compétences et des niveaux d'organisation. La hausse rapide du marché immobilier et le marché du logement n'ont pas permis d'endiguer le départ des classes moyennes, et en particulier les familles avec de jeunes enfants, contribuant davantage encore à peser sur la demande de transport et de logement à l'échelle métropolitaine. La création de la Région Capitale en 2007, et les réformes de regroupement municipal initiées partout ailleurs au Danemark, ont considérablement affaibli la capacité collective de mobilisation et de représentation des municipalités de l'aire métropolitaine de Copenhague au sein du système politique national.

Au-delà des effets à long terme sur la performance écologique, ce voyage d'étude a aussi permis d'analyser le « modèle de Copenhague » à l'aune des effets observés en termes de cohésion politique, économique et socio spatiale. La crise économique et financière de 2008 a en effet mis en lumière la fragilité d'un modèle de croissance urbaine fondé sur les facilités d'accès aux crédits immobiliers et l'endettement des ménages. Les réformes de l'aide sociale et du marché du travail (« flexisécurité »), tout en contribuant à la baisse du taux de chômage, conduisent aussi à la marginalisation de nouvelles catégories de population n'ayant plus accès aux prestations sociales. Ces formes anciennes et nouvelles de pauvreté sont particulièrement visibles dans la ville de Copenhague, en lien avec l'évolution du marché du logement et la privatisation du parc de logements sociaux. Les effets en sont

particulièrement marqués parmi les minorités ethniques résidentes à Copenhague, et ce dans un contexte politique national de montée en puissance du Parti du Peuple Danois qui place l'immigration et l'Europe au centre de son programme politique. Enfin, la politique municipale de lutte contre les squats, la drogue et la criminalité dans les quartiers ouest de Copenhague suscite des mobilisations parfois violentes, qu'elles soient le fait de mouvements de squatters et de groupes très politisés du quartier de Christiania qui revendiquent un modèle alternatif de développement urbain ou de la jeunesse des quartiers multiethniques de Copenhague.

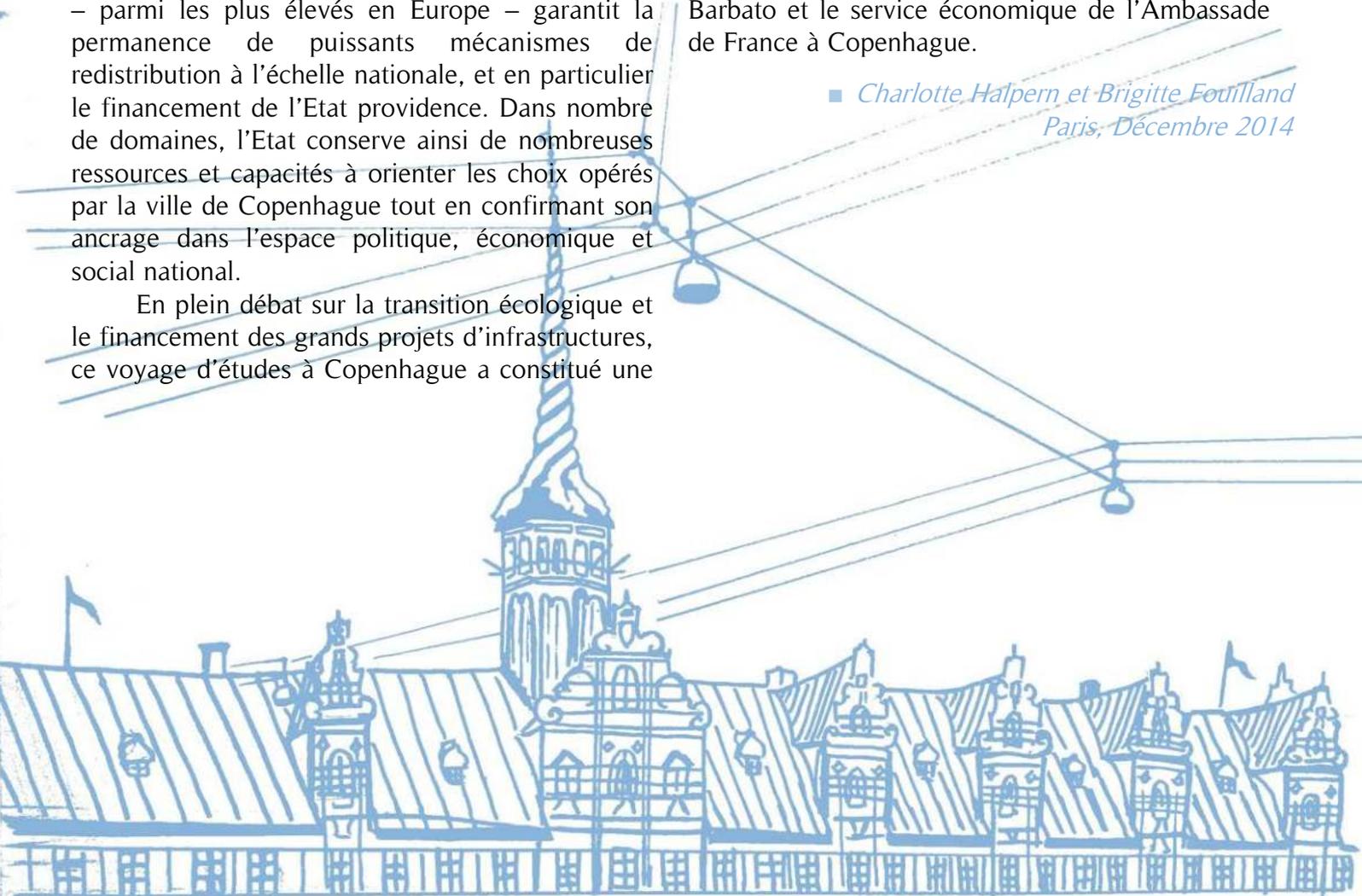
Enfin, les visites et rencontres réalisées pendant le voyage d'étude ont mis en lumière le rôle central de l'Etat danois dans les dynamiques observées à l'échelle métropolitaine. Le « modèle de Copenhague » repose en grande partie sur le soutien massif et continu de l'Etat danois dans ce territoire identifié comme le principal moteur de l'économie nationale. Inégalement assumé par les autorités et les partis politiques nationaux, soucieux de maintenir l'équilibre entre une zone métropolitaine caractérisée par une croissance rapide et continue et le reste du territoire national, le soutien politique et économique de l'Etat pour cette « vitrine du mode de vie et de la culture danoise » n'a cessé de se renforcer au cours des dernières années. Une succession de grands projets d'infrastructures pilotés par l'Etat a ainsi assuré la centralité – à l'échelle nationale et européenne dans un premier temps, et aujourd'hui, à l'échelle internationale – de la métropole danoise : expansion de l'aéroport, ouverture de deux liaisons permanentes vers la Suède, d'une part, et vers la péninsule danoise d'autre part, et projet de tunnel sous la Baltique en cours de réalisation.

Ces projets ont confirmé le statut de Copenhague en tant que porte d'entrée vers les pays nordiques, avec le soutien de Malmö contre Stockholm. Outre ces grands projets d'infrastructures, le Gouvernement central intervient directement dans la mise en œuvre et le financement de nombreuses politiques et programmes d'action publique à l'échelle métropolitaine par le biais d'agences spécialisées. Directement rattachées à leurs ministères de tutelle, ces agences constituent aussi un espace privilégié de négociation entre acteurs publics et privés, et de développement de partenariats public-privé fondés sur des modes de financement innovants. Enfin, le taux d'imposition – parmi les plus élevés en Europe – garantit la permanence de puissants mécanismes de redistribution à l'échelle nationale, et en particulier le financement de l'Etat providence. Dans nombre de domaines, l'Etat conserve ainsi de nombreuses ressources et capacités à orienter les choix opérés par la ville de Copenhague tout en confirmant son ancrage dans l'espace politique, économique et social national.

En plein débat sur la transition écologique et le financement des grands projets d'infrastructures, ce voyage d'études à Copenhague a constitué une

occasion unique d'explorer un projet très abouti, et en partie réalisé, de ville verte et durable. Les visites et rencontres dont ce compte-rendu se fait l'écho confirment la nécessité de resituer l'analyse de la performance écologique du « modèle de Copenhague » dans le contexte post-crise de 2008 et en tenant compte des réformes politiques, économiques et sociales en cours au Danemark. Nous remercions chaleureusement l'ensemble des intervenants pour leur disponibilité. L'organisation d'un tel voyage repose aussi sur le précieux soutien de quelques personnes ressources qui nous ont aidées dans la conception de ce voyage, et en particulier, Adrian Favell, Lionel Lemire, Raffaele Barbato et le service économique de l'Ambassade de France à Copenhague.

■ *Charlotte Halpern et Brigitte Fouillard*
Paris, Décembre 2014



Première Journée

Mardi 11 novembre 2014



Le clean cluster : un ensemblier à l'échelle du Danemark au service des synergies entre acteurs innovants de la ville intelligente

Intervenant : Bjarke Kovshøj,
Project Development Manager

Société : Clean Cluster

Un accueil très danois

La visite au Clean Cluster est un exemple parfait de la communication danoise. Nous avons été accueillis par un jeune chef de projet simple et sympathique, qui a rapidement mis son auditoire à l'aise en nous racontant son parcours universitaire qu'il venait de terminer. Confiants nous avons découvert avec intérêt ce cluster au service de la promotion internationale du Danemark.

Un cluster n'est pas forcément territorialisé

Ce Cluster est assez différent de ce que l'on trouve en France. Si le terme de cluster en France renvoie à un espace géographique de concentration d'acteurs spécialisés dans un domaine dans le but de créer des synergies entre eux, ici au Danemark, un cluster prend plutôt la forme d'une agence ou d'un cabinet conseil.

Le Clean Tech Cluster qui nous reçoit n'a en effet besoin que d'un plateau de bureau dans un immeuble du centre-ville de Copenhague.

Le cluster est une organisation de mise en relation entre partenaires qui ne sont pas proches géographiquement et pas un lieu comme on peut le penser en France. Pour preuve ce cluster a pour ambition de couvrir l'intégralité du Danemark sur les questions de ville intelligente et de ville sobre

en carbone.

Le Clean Tech Cluster : Un mariage réussi

Pour les membres de ce cluster les technologies dites « CleanTech » permettent de transformer les enjeux du changement climatique en opportunité d'innovation technologique et de croissance économique. Le Danemark s'est positionné depuis plusieurs années comme leader dans ces technologies à basse consommation d'énergie, au service d'une meilleure qualité de vie. Ils sont porteurs d'une vision de la smart city qui combine les technologies propres et les solutions liées au *big data* pour proposer une meilleure optimisation des services d'une ville plus verte au service des citoyens. C'est en 2014 que deux des plus importants clusters danois, le Lean Energy Cluster et le Copenhagen Clean Tech Cluster ont fusionné pour donner naissance au Clean Tech Cluster, qui devient alors l'acteur pivot au Danemark sur les thèmes des technologies vertes et urbaines. Ce cluster permet de proposer de nouvelles pratiques et de promouvoir des technologies nouvelles mais aussi de mettre en avant le dynamisme de la ville sur la scène internationale. Ce projet est d'ailleurs soutenu par l'Union Européenne. Il est financé à hauteur de 20 millions d'euros pour une période 5 ans via le programme INTERREG et est responsable d'une étude sur ce thème pour le

Parlement Européen.

Une organisation partenariale organisée par projets

Le cluster compte aujourd'hui 117 membres, on y trouve des universités, des institutions publiques ainsi que des entreprises, qui coopèrent sur des projets communs. Les membres ont un rôle de financeur via leur cotisation mais ils ont surtout un rôle de partenaire et d'animateur de projets. Le cluster s'offre comme une structure capable de créer des synergies entre acteurs pour permettre l'émergence de nouvelles technologies et de nouvelles façons de faire. Les universités apportent leurs avancées en terme de connaissances et peuvent les mettre en œuvre grâce à des financements publics et privés. Ces technologies sont ensuite pensées par les entreprises pour être mises sur le marché.

Cette coopération engendre donc un cycle vertueux de l'innovation. Le cluster se veut porteur d'un modèle d'innovation qui repose sur quatre étapes. Tout d'abord les membres du cluster identifient les nouveaux défis posés par la ville demain. Pour cela ils s'appuient par exemple sur leur Complex Cleantech Solution, une opération qui consiste à envoyer trois employés dans le monde entier pour découvrir les nouvelles solutions et les diffuser. Ensuite le cluster se charge de créer des plateformes d'innovation qui rassemble le plus souvent un acteur du monde académique, un acteur du monde de l'entreprise et un acteur du secteur public. Ils travaillent ensemble à l'élaboration d'une solution qui va ensuite être mise en compétition avec d'autres plateformes d'innovation. De cette confrontation on ressort les meilleures pratiques, les meilleures

idées et le cluster se charge ensuite de créer des structures adéquates pour mettre en place les innovations ainsi dégagées. Les projets sont de plus en plus ambitieux. S'ils se cantonnaient souvent par le passé à la seule ville de Copenhague, aujourd'hui le cluster est sur le point de lancer le *Smart Denmark*, un projet qui tend à permettre à toutes les villes du Danemark d'avoir accès des solutions intelligentes pour résoudre leurs problèmes urbains.

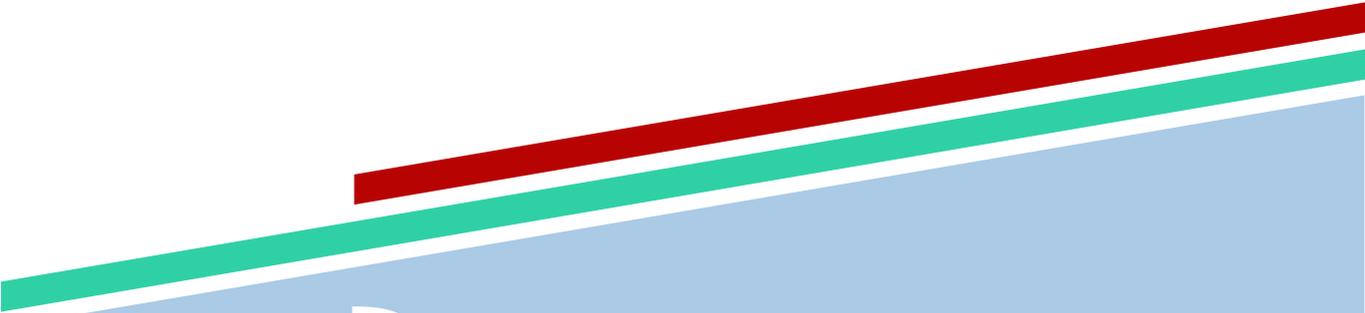
Un réseau international

Le Clean Cluster danois s'insère aujourd'hui dans un réseau international de clusters de recherche et de développement de solutions urbaines intelligentes et vertes. Ce réseau est un moyen de mutualiser les compétences et les connaissances entre différents clusters à travers le monde. Le clean cluster danois est réputé dans le monde entier pour sa maîtrise des enjeux technologiques liés à l'eau et à sa propreté. C'est en Inde que le Clean Cluster est le plus actif sur ces sujets, ils mettent en place des technologies de traitement des eaux usées qui permettent une fois valorisée de produire de l'électricité notamment.

Questions & Réponses

Le Clean Cluster est un moyen de rendre les échanges de technologies urbaines vertes plus simples entre les villes danoises. Jusqu'alors les villes danoises ne parvenaient pas à échanger entre elles, le Clean Cluster est le moyen mis au service des villes pour échanger et leur permettre de monter ensemble en compétence. Donc, malgré tout le Clean Cluster est un vecteur d'harmonisation et d'échanges entre les territoires du Danemark.

■ *Thérèse Frémin du Sartel, Romain Gailhac*



Deuxième Journée

Mercredi 12 novembre 2014



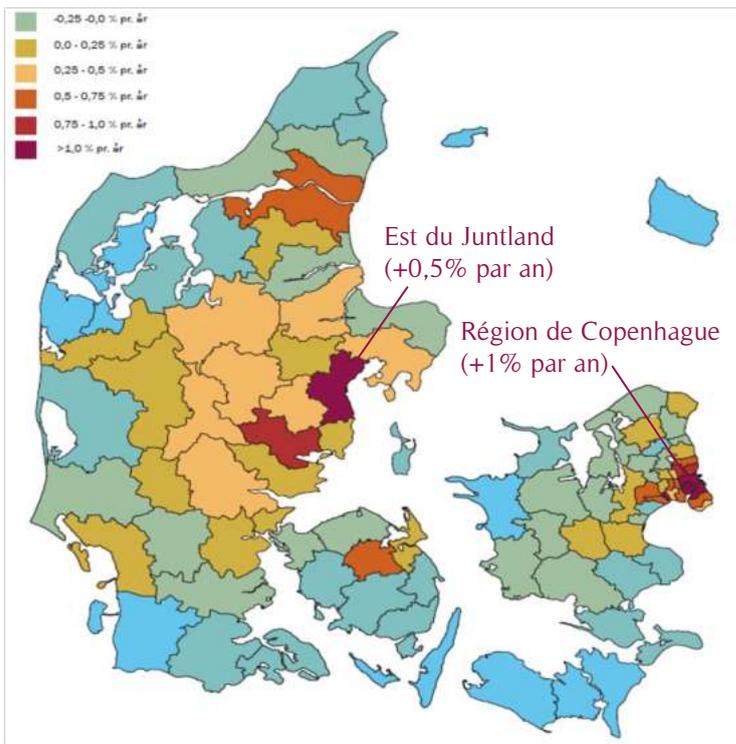
Intervenant : Jeppe Fisker Joergensen,

Institution : Danish Ministry of Housing, Urban and Rural Affairs

La première matinée du séjour à Copenhague a permis à une partie du groupe d'étudiants de se rendre au Ministère du Logement et des Affaires Urbaines et Rurales. Accueillis par Jeppe Fisker Jørgensen, responsable du pôle international au Ministère, nous avons pu aborder les enjeux qui touchent le Danemark et Copenhague en matière d'égalités sociale et territoriale. Nous avons également pu constater des points de clivages et de ressemblances avec les politiques de péréquation françaises.

Une urbanisation tardive et l'apparition de nouveaux enjeux territoriaux

La présentation s'est ouverte par un aperçu historique expliquant la structure territoriale actuelle du Danemark. Le pays dispose de peu de ressources naturelles, qui sous-tendent pourtant l'industrie. Il s'est donc développé notamment grâce au **secteur agricole** pour lequel le territoire présentait des terres étendues et fertiles et qui a permis l'émergence de l'industrie alimentaire danoise. Le territoire était donc principalement rural jusqu'après la Seconde Guerre Mondiale où le Danemark a connu une **urbanisation croissante** qui s'est répartie en deux vagues : au sortir de la guerre, elle s'est d'abord répartie sur l'ensemble des municipalités, avant de se concentrer pendant les dernières décennies sur les



Les chiffres de l'urbanisation au Danemark

5,6 millions d'habitants

443 îles

⅓ de la population dans des zones rurales

⅓ de la population à Copenhague (1,6 millions d'habitants)

Réforme territoriale de 2010 donnant plus de poids aux municipalités

deux plus grandes aires urbaines que sont la région de Copenhague et l'Est du Jutland.

La croissance de ces villes est à l'origine d'une forte pression sur le marché du logement : le nombre d'habitants y augmente, entraînant une **hausse de la demande de logements**. Jeppe Fisker Jørgensen est par ailleurs revenu sur le phénomène de **ségrégation** croissant auquel est confronté le Danemark depuis vingt ans, aussi bien au sein des villes qu'entre zones urbaines et zones rurales (où vit encore un tiers de la population), et qui implique d'apporter des réponses aux inégalités socio-territoriales. L'histoire de l'urbanisation au Danemark ainsi que les nouveaux défis auxquels font face les pouvoirs publics dans ce domaine expliquent la prise en charge dans un même ministère des questions de logement et de développement aussi bien urbain que rural. Cela est également justifié par le fait que le rôle des municipalités est important dans les politiques de *welfare* puisqu'elles sont compétentes pour lever des impôts. Elles sont par ailleurs en charge de la planification locale.

Une gestion originale des problèmes socio-urbains

Le logement social : mode de fonctionnement

L'un des grands défis, notamment dans les villes, est donc celui du logement. Le parc social représente 22% des logements danois. Il est organisé par des **associations** à but non lucratif spécialisées dans le logement et qui coopèrent avec les municipalités. Leur financement dépend des locations qu'elles proposent, mais elles peuvent aussi bénéficier de subventions ou de prêts alloués par les municipalités. Ces dernières ont la compétence pour fixer le nombre de logements sociaux sur leur territoire. Les

associations peuvent rénover les bâtiments et, afin d'éviter de fortes hausses de loyers pour les occupants, elles ont mis en place un système d'échelonnement de la répercussion de ces hausses dans le temps.

Historiquement, le rôle du logement social était de permettre l'accès à tous à un logement de qualité. **Tout le monde y est donc éligible** : il existe une liste d'attente pour y accéder. Certains critères ont été qualifiés de "facteurs de priorité" et permettent de gagner des places dans la liste, comme le fait de divorcer ou d'avoir des enfants par exemple. Les municipalités, si elles ne sont en charge ni de l'organisation ni de la gestion du parc, ont néanmoins un certain pouvoir sur les listes d'attente : elles réservent 25% des logements sociaux pour y loger des personnes en difficultés sociales.

La gestion des "deprived neighbourhoods"

Si le logement social accueille des populations rencontrant des difficultés économiques et sociales, les quartiers présentant le plus de ces difficultés ne sont pas forcément ceux qui sont uniquement composés de logements sociaux. Une définition statistique de la notion de quartier défavorisé ("*deprived neighbourhoods*") a donc été établie de manière à quantifier la situation. Elle comprend cinq critères, dont au moins trois doivent être remplis pour qu'un quartier soit considéré comme défavorisé. Ces critères sont : un nombre élevé de bénéficiaires de l'aide sociale, un nombre important d'immigrés, un grand nombre de personnes possédant un casier judiciaire, une forte proportion d'habitants avec un faible niveau d'éducation et une forte proportion d'habitants avec de faibles revenus. Plus de la moitié de ces quartiers sont situés dans la région de Copenhague.

Jusqu'ici, sous l'ancien gouvernement centriste, la politique du *“ghetto strategy”* était appliquée aux quartiers défavorisés : il s'agissait de mesures précises qui n'étaient mises en place que dans ces quartiers. Il était par exemple interdit d'y donner des logements aux nouveaux immigrants non-ressortissants de l'Union Européenne. Il était également imposé aux familles dont les enfants ne parlaient pas danois que ceux-ci soient gardés en dehors de la famille de manière à apprendre la langue. Ces mesures ont été vivement critiquées pour des questions de discrimination. Le gouvernement actuel, social-démocrate, est revenu sur certaines de ces mesures.

Jeppe Fisker Jørgensen a expliqué que ce gouvernement social-démocrate a également fait du **logement social et de la mixité sociale** une de ses priorités. Un fort investissement dans la rénovation du bâti a été réalisé. Un procédé similaire à celui de la rénovation urbaine en France a également été adopté : des immeubles d'habitat social ont été démolis pour reconstruire des opérations mixtes (location, accession à la propriété). Il a par ailleurs été autorisé de vendre le foncier en dessous de sa valeur vénale afin de permettre ce genre d'opérations, et surtout, la construction de logements sociaux en dehors des quartiers défavorisés a été favorisée.

Une politique d'investissement dans les territoires ruraux : une troisième voie entre les modèles britannique et norvégien.

A la fin de la Seconde Guerre Mondiale, le Danemark a connu un fort exode rural. L'importante et rapide urbanisation engendrée a conduit à l'émergence d'un certain nombre de

problèmes dans les villes qui ont du mal à absorber les nouvelles populations. Mais le déclin de populations dans les zones rurales amène également à s'interroger sur le devenir des territoires ruraux.

Deux approches : Royaume-Uni versus Norvège

En ce qui concerne le développement rural, deux grandes approches s'opposent. D'une part, le modèle norvégien met l'accent sur la réalisation d'importants investissements pour maintenir un haut niveau de qualité de vie dans les campagnes norvégiennes. Les investissements pour le maintien des services et le renouvellement de ces territoires contribuent à leur attractivité. Les espaces ruraux sont ainsi transformés en villages attractifs dans lesquels il est agréable de passer des vacances et d'avoir une résidence secondaire. D'autre part, on trouve le modèle anglo-saxon, qui propose une approche complètement différente : il est caractérisé par une non-intervention. Il s'agit de laisser faire le marché. Cela conduit à l'apparition de villages abandonnés, dans lesquels toutes les activités ont cessé et où presque plus personne ne vit.

Le modèle danois, à la croisée des chemins

Le modèle danois se trouve lui à mi-chemin entre ces deux approches. La **redynamisation des territoires ruraux** est au cœur de la politique danoise. La politique de développement rural s'appuie sur plusieurs axes. Tout d'abord, il existe au Danemark un mécanisme de péréquation territoriale qui permet un certain rééquilibrage en termes de ressources entre les territoires. Combiné à un fort investissement public dans le renouvellement de ces villages et petites villes, il permet aux territoires ruraux de bénéficier de ressources financières importantes. Néanmoins,

ces ressources ne suffisent pas à rendre ces territoires attractifs et dynamiques. C'est pourquoi des réformes ont été entreprises. Ainsi, le « *Planning Act* » a été amendé de manière à rendre plus facile l'installation d'entreprises dans ces territoires. De la même manière, une réforme sur le « *flexhousing* » est en cours : il était jusque récemment impossible d'être propriétaire d'une maison sans y être résident permanent. Il est désormais possible d'avoir une maison secondaire sans cette condition. Ce type de mesures peut cependant conduire à créer des villages de vacances, et donc des villages fantômes une partie du temps, et ne constitue donc qu'un aspect de la politique danoise.

Au-delà du fait de miser sur le développement touristique, le gouvernement danois cherche à **développer de nouvelles activités dans les territoires ruraux**. Il met l'accent sur l'économie verte et en particulier sur les énergies renouvelables. Le Danemark s'est notamment fixé comme objectif d'atteindre l'indépendance énergétique à l'horizon 2050. Il veut faire des territoires ruraux les leaders de cette indépendance énergétique. Le développement des énergies renouvelables dans les territoires ruraux doit permettre de redynamiser ces espaces en créant de nouveaux emplois et en donnant ainsi une nouvelle image au territoire. L'île de Samsoe

est un bon exemple de cette démarche. Elle a été choisie par le gouvernement danois en 1998 pour montrer qu'un territoire peut être autosuffisant en termes d'énergie. Cet objectif d'autosuffisance, aujourd'hui atteint, a conduit au développement du secteur des énergies renouvelables (biomasse, solaire et éolien) générateur d'emplois et source d'attractivité pour le territoire, pionnier dans le domaine.

Le Danemark est donc confronté à une évolution de son tissu territorial. Si les principales aires urbaines croissent rapidement, impliquant de nouveaux enjeux urbains auxquels il faut répondre, comme le logement ou le développement durable, les politiques de péréquation mises en place s'attachent aussi à développer les zones rurales qui abritent encore une part importante de la population danoise.

■ *Anaïs de Saint-Martin, Caroline Salles*



Intervenant : Carsten Vaedele Madsen, Senior Advisor
Thomas Rousing-Schmidt, Advisor

Institution : Danish Ministry of Transport

L'inscription du Fehmarnbelt fixed link dans une stratégie européenne

En 2013, neuf corridors prioritaires ont été désignés par la Commission européenne pour contribuer au développement d'un réseau transeuropéen de transport multimodal d'ici à 2030, dans le cadre des orientations relatives au *TEN-T Network* (Réseau de transport transeuropéen (RTE-T)) : le corridor Baltique-Adriatique ; le corridor mer du Nord-Baltique ; le corridor méditerranéen ; le corridor oriental-Méditerranée orientale ; le corridor Scandinavie-Méditerranée ; le corridor Rhin-Alpes ; le corridor Atlantique ; le corridor mer du Nord-Méditerranée ; le corridor Rhin-Danube.

La liaison fixe Fehmarnbelt est l'un des projets majeurs appelés à être réalisés sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, axe européen nord-sud, à l'horizon 2021. Ce corridor traverse la Finlande, la Suède, l'Allemagne et l'Italie pour relier au sud du pays à l'île de Malte. La liaison fixe reliera quant

à elle, à terme, le Danemark (Ile de Lolland) à l'Allemagne (Ile de Fehmarn) en traversant le détroit de Fehmarn Belt. Le Fehmarnbelt s'inscrit ainsi dans une stratégie européenne, dépassant le seul cadre national danois.

Des échanges améliorés et des effets globaux attendus

Le projet Fehmarnbelt constitue une véritable prouesse technique. En 2005, la solution du tunnel immergé a en effet été retenue au détriment de celle du pont, du fait de son moindre impact environnemental estimé. Une fois achevé, il constituera le plus long tunnel combinant routes et réseau ferré au monde (19 km de long ; 4 voies). À cela s'ajoute la performance accrue du réseau ferré appelé à être développé sur cet axe : sa vitesse devrait avoisiner les 200 à 250 km/h.

Le tunnel devrait constituer un élément structurant du territoire, facilitant les conditions de mobilité transfrontalière entre l'Allemagne et le Danemark et, à plus grande échelle, entre la Scandinavie et le reste du continent européen. Il pourrait en outre permettre de conférer à la Région capitale et la ville de Copenhague une position de centralité en Europe, et d'élargir la *catchment area* de l'aéroport de Kastrup. Ces deux derniers points peuvent être replacés dans un contexte



d'intensification de la concurrence entre la Suède et le Danemark ces dernières années.

Ainsi, la liaison fixe Fehmarnbelt est présentée comme un élément crucial pour l'économie danoise, créateur de nouveaux emplois et à l'origine de mobilités nouvelles et/ou améliorées. Compétitivité des entreprises, accroissement de la productivité et diminution des coûts sont les trois effets positifs qui découleraient de la plus grande accessibilité aux marchés danois et allemands. Son caractère permanent et sa dimension multimodale, par opposition au modèle du ferry, l'inscrivent de surcroît dans le cadre de la lutte contre le changement climatique. Enfin, peut être souligné le renforcement possible de la coopération entre le Danemark et l'Allemagne, au-delà du domaine des transports, en matière de tourisme, de culture, de recherche et d'éducation.

Un projet financé par les utilisateurs

Le traité fondateur de ce projet, signé le 3 septembre 2008 entre l'Allemagne et le Danemark, répartit les rôles en matière de financement : connexion transfrontalière (Danemark), connexion à l'*hinterland* danois (Danemark) et connexion à l'*hinterland* allemand (Allemagne). L'établissement d'une liaison fixe transfrontalière suppose en effet l'amélioration des réseaux ferré et routier des deux pays.

La liaison fixe sera à terme financée par les bénéficiaires issus du système de péage associé à l'infrastructure, à la différence d'un financement qui serait supporté par les contribuables danois. L'intérêt de ce mécanisme est ainsi de faire participer au financement avant tout les utilisateurs du tunnel et non l'ensemble de la population. Un

système d'ajustement des coûts selon la provenance et la destination de l'utilisateur pourrait également être envisagé. Cet outil de financement paraît intéressant notamment dans un contexte transfrontalier : les futurs utilisateurs de l'ouvrage étant principalement suédois et allemands d'après les prévisions, il serait peu juste de faire payer le contribuable danois.



Carsten Madsen a par ailleurs souligné le succès de ce modèle de financement, également utilisé pour la réalisation du Pont de l'Øresund (1997-1998) et de la Great Belt (2000), ce qui conforte le gouvernement danois dans le choix effectué pour le Fehmarnbelt Fixed Link.

A ce premier système de financement s'ajoutent deux autres éléments : un soutien de la part de l'Union Européenne prenant la forme de subventions (*TEN-T Network*), ainsi qu'un modèle de garantie de la part de l'État danois (*State guarantee model*). Ce dernier système permet à l'entreprise publique Femern A/S d'emprunter sur les marchés financiers internationaux à des taux d'intérêt très faibles, à l'instar des prêts accordés à l'État danois. Femern A/S a récemment présélectionné neuf entreprises contractantes dans

Relativiser le caractère consensuel du projet?

le cadre de l'appel d'offres pour les quatre grands contrats de construction. Les coûts de construction sont estimés à près de 7,5 milliards d'euros pour le Danemark. Le remboursement des coûts s'échelonne sur une période de 40 ans.

Cependant, la question du degré d'implication de l'Allemagne dans le financement de l'infrastructure peut être ici posée, notamment lorsque celle-ci est mise en perspective avec le Pont de l'Øresund reliant la Suède et le Danemark, pour lequel les deux pays avaient alors investi dans des proportions similaires. Ainsi que cela a été présenté, l'investissement soutenu du Danemark par rapport à l'Allemagne dans le développement du projet pourrait s'expliquer par des effets attendus plus importants du côté danois. En effet, la position géographique du Danemark étant davantage périphérique au sein de l'Union européenne, le pays a un plus grand intérêt à soutenir la réalisation d'une telle infrastructure que l'Allemagne.

Prévision du trafic à l'horizon 2020: nationalité des voyageurs, provenance des biens transportés et volume de trafic journalier.

Nationality among car passengers	Nationality - goods transport		Traffic forecasts	
	ROAD	RAIL	ROAD	RAIL
39 % Germany	31% Sweden	31% Sweden	6 800 cars	3 800 passengers
32 % Denmark	24% Germany	28% Germany	100 buses	1 300 freight cars
14 % Sweden	13% Denmark	15% Denmark	1 100 trucks	
4% Norway	8% Norway	4% Norway		
(11 % other countries)	(28% other countries)	(24% other countries)		

Source: Danish Ministry of Transport

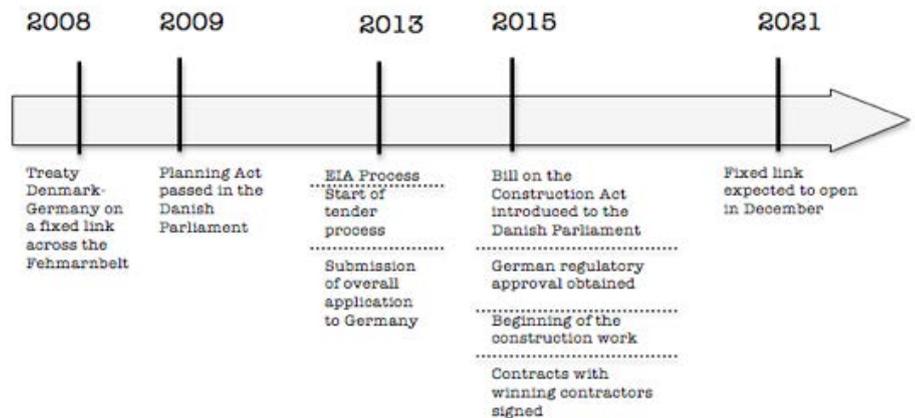
De nombreuses explorations et études ont été menées dans les années 2000 afin d'anticiper les conséquences liées au développement d'une telle infrastructure dans la mer Baltique et de prendre en compte les coûts potentiellement générés sur les plans sociaux, environnementaux et économiques. Plus récemment, en 2013, plusieurs études d'impact ont été lancées sur douze semaines de manière à apprécier ces coûts.

Il y a ainsi derrière ce projet une volonté de la part du Ministère des transports danois de peser les coûts et les bénéfices, dans un cadre transparent. Le caractère quasi-consensuel du projet (90% de la société civile danoise, 7/ 8 partis politiques siégeant au *Folketing* (Parlement national danois) le soutenant) a été mis en évidence à de nombreuses reprises lors de la présentation. Seul le parti écologiste s'est opposé au projet, les élus étant seulement favorables à un projet de liaison ferroviaire. Carsten Madsen avance l'impératif de rentabilité lié au modèle de financement par les utilisateurs pour justifier de la pertinence du projet alliant fer et route. Il pointe ainsi du doigt la manière dont un outil de financement peut entrer en conflit avec des choix politiques et des enjeux environnementaux. Par ailleurs, la faible importance du débat autour du projet au Danemark contraste avec le nombre important de requêtes parvenues en Allemagne. Cependant, à l'approche du début de la phase de construction (2015), notre interlocuteur a lui-même appelé à relativiser une telle situation consensuelle au Danemark.

Par ailleurs, bien que le *Folketing* ait, dans une certaine mesure, joué un rôle considérable en amont du projet et pour chacune des phases de son développement, la procédure décisionnelle s'est faite de manière descendante, de l'État vers l'Assemblée et n'a pas véritablement su, en outre, intégrer la société civile en amont.

■ *Margaux Armand, Nicolas Fayet*

Chronologie du développement de la liaison fixe Fehmarnbelt



Source: Danish Ministry of Transport

Intervenant : Emmanuel Ratton

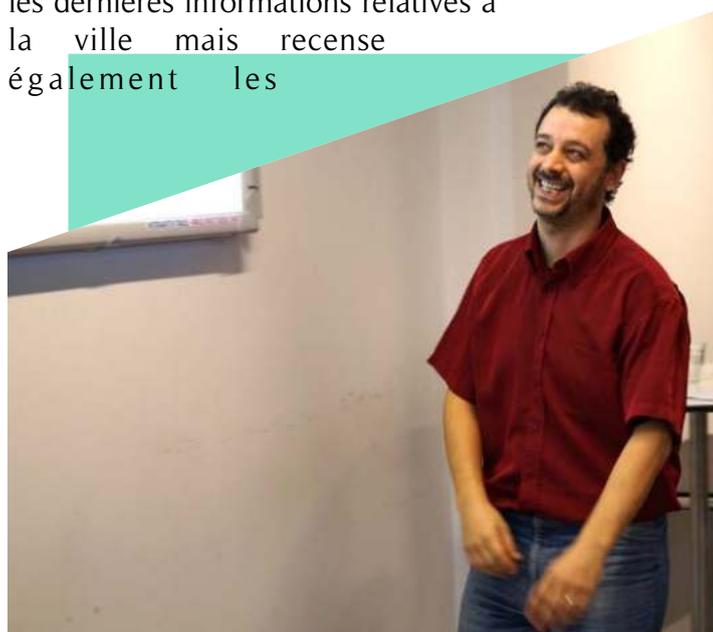
Institution : Ville de Copenhague, *Technical and environmental administration*

Les objectifs environnementaux que se fixe Copenhague sont pour le moins ambitieux : la ville souhaite devenir la première ville mondiale neutre en carbone d'ici 2025. Les derniers rapports publiés par la ville témoignent des progrès déjà effectués : entre 2005 et 2011, les émissions de CO2 ont été réduites de 21%. La capitale décrit son intention d'entrer « *dans un cercle vertueux de durabilité* », qui favorisera croissance et qualité de vie. Les estimations prospectives parlent même de la création de plus de 35 000 nouveaux emplois en lien avec la croissance verte d'ici 2025. Le Plan d'adaptation au climat a été approuvé le 25 août 2011. Il identifie notamment les menaces (pluie, montée des eaux, réchauffement) et détermine une stratégie globale pour y faire face.

« Copenhagenize » : des solutions pour les villes durables

Dans sa présentation, Emmanuel Ratton a mis en avant l'aura verte de Copenhague à l'échelle internationale : consacrée capitale verte européenne en 2014 par la Commission européenne, celle-ci a notamment été récompensée pour « *ses réalisations, notamment en matière d'éco-innovation et de mobilité durable, pour sa détermination à servir de modèle d'économie verte en Europe* », alors que 17 autres villes concourraient également pour le titre. La procédure de sélection est rigoureuse et un panel d'experts

évalue la performance des villes dans douze domaines, parmi lesquels la qualité de l'air, la gestion des déchets, la consommation d'eau, la performance énergétique ou l'efficacité des transports publics. Le titre décerné par la Commission européenne n'est donc en aucun cas le fruit d'une attribution subjective, mais il est fondé sur des critères d'efficacité particulièrement exigeants. Cette renommée internationale se traduit par exemple par la création du néologisme « *Copenhagenize* », concept construit pour décrire le partage des idées durables de la capitale, notamment en termes de « *Bicycle Urbanism* », dans le monde entier. Un blog du même nom est tenu aujourd'hui par la capitale, qui publie les dernières informations relatives à la ville mais recense également les



pratiques novatrices et durables des villes autour du monde.

Le mode de vie de Copenhague : un vecteur essentiel au développement de la ville verte

Ces éléments se reflètent dans la vie quotidienne de Copenhague : pour une voiture, on trouve en effet en moyenne cinq vélos. Pour illustrer l'attachement culturel danois au vélo, malgré les conditions météorologiques du pays, Emmanuel Ratton a notamment énoncé cette célèbre expression danoise selon laquelle « *ce n'est pas le temps qui est mauvais, c'est notre façon de nous habiller* ». De nombreux exemples lors de la présentation ont illustré l'importance des modes de vie propres à Copenhague : les objectifs environnementaux fixés ne peuvent être atteints que si « *les habitants jouent le jeu* ». En matière de distribution de l'eau, la qualité fournie n'est rendue possible qu'en raison d'une consommation par habitant singulièrement inférieure à la moyenne

européenne (104 litres par habitant par jour à Copenhague contre 151 dans les autres pays). On s'attache également à développer une dimension participative proactive : au-delà des méthodes traditionnelles de communication (affichage, newsletters, etc.), on implique davantage les habitants dans les projets nouveaux. L'exemple de *Cloudburst Park* est particulièrement significatif : à l'issue d'un long processus de discussion et d'échanges, cette zone est devenue l'emblème de la résilience danoise, avec une nouvelle façon d'aménager l'urbain. Ce parc est conçu pour s'adapter aux risques naturels, et plus généralement aux résultats du changement climatique. Le *Cloudburst Management Plan* est ainsi innovant dans la manière dont il va permettre cette adaptation de l'espace public aux risques comme les inondations.

Le Plan Climat de Copenhague : une politique chiffrée pour un objectif ambitieux

Pour faire face au réchauffement climatique,



et surtout à la montée des eaux, Copenhague a mis au point un plan d'action qui se décline en 4 axes : la mobilité, l'eau, l'énergie et la stratégie urbaine. L'objectif pour la ville est d'être neutre en terme de rejet de CO2 d'ici 2025.

En ce qui concerne la mobilité, Copenhague est tout d'abord une ville avant-gardiste en matière d'aménagement pour la circulation des cyclistes. De vraies « autoroutes à vélos » sont construites de part et d'autre de la ville afin de rendre presque aussi pratique et plus sûre l'utilisation du vélo par rapport à la voiture. Les transports sont aussi un enjeu majeur de cette politique de la mobilité. En effet, la ville de Copenhague essaye de créer de vrais hubs de mobilité en réunissant métros, trains et bus au sein d'un même pôle. Ne pouvant les rendre plus « green » qu'ils ne le sont déjà, les transports en commun évoluent pour pouvoir être compatibles avec l'utilisation du vélo.

L'eau est le deuxième axe de travail sur la durabilité de Copenhague. Avec la reconquête des berges du port et la sensibilisation de la population à la sobriété dans la consommation d'eau, Copenhague a pour ambition de réduire de 10% les besoins en eau par jour et par habitant.

L'énergie est aussi un enjeu de taille pour la ville. En installant plus de 100 nouvelles éoliennes d'ici 2025 et en stabilisant le pourcentage de déchets non recyclés (1,9% en 2010), Copenhague semble bien être en passe d'atteindre ses objectifs en terme de sobriété

énergétique.

Enfin, les stratégies urbaines en termes d'aménagement sont un outil pour faire de Copenhague une « *green city* ». La ville de Copenhague doit en effet faire face à une population qui augmente de façon très rapide depuis les années 2000. Le *Fingerplan* et la promotion d'un développement urbain à proximité des axes de transports (*transport oriented development*) sont des solutions permettant de maîtriser le développement de la ville et d'éviter un étalement urbain trop grand, et néfaste pour l'environnement.

En conclusion, le Plan Climat de Copenhague est un plan de politiques publiques locales très transversal. En traitant à la fois d'urbanisme, de transports, des usages des habitants ou encore des énergies renouvelables, ce plan couvre l'ensemble des secteurs susceptibles de pouvoir aider Copenhague à être neutre en CO2 d'ici 2025.

■ *Jérémy Gay, Clément Schaudel*

Pour davantage d'informations, vous pouvez consulter les documents suivants, édités par la ville de Copenhague :

- *Copenhagen, Solutions for Sustainable Cities.*
URL : <http://subsite.kk.dk/sitecore/content/Subsites/CityOfCopenhagen/SubsiteFrontpage/Business/-/media/9E5C396089DA478D906A77C16C52F3AF.ashx>
- *Copenhagen, Climate Adaptation Plan.*
URL : <http://landartgenerator.org/2014/img/Copenhagen-climate-plan.pdf>
- *Copenhagen, European Green Capital 2014.*
URL : http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/wp-content/uploads/2012/07/ENV-13-004_Copenhagen_DA_final_webres.pdf

Visite du port de Copenhague : un aménagement pour la réappropriation de l'espace public du front de mer

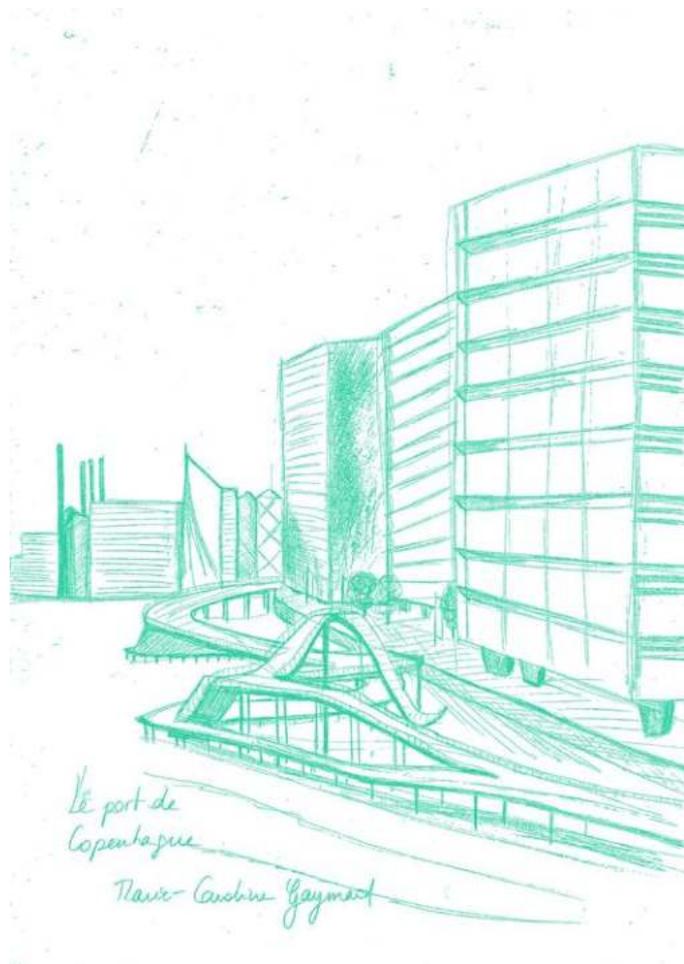
Intervenant : Emmanuel Ratton,
Lieu : Port de Copenhague.

La visite avait pour objectif de présenter des exemples concrets d'application du Plan Climat dans l'ancienne zone portuaire industrielle de la ville de Copenhague. Ces réalisations concernent essentiellement les berges, qui ont été réaménagées pour devenir de véritables espaces publics. Les exemples présentés sont évoqués ici au fur et à mesure qu'ils sont apparus lors de la visite.

En premier lieu, le groupe s'est arrêté près d'une piscine portuaire. En 2001, la Ville de Copenhague déclare l'eau suffisamment propre pour que la population puisse s'y baigner. De fait, des bassins flottants sont aménagés au bord des quais. L'idée, créatrice de cohésion sociale et destinée à rendre la berge aux habitants, a été reprise par d'autres municipalités à travers le monde, comme Montréal. En face de ce bassin portuaire, la berge a été aménagée sous forme de promenade. L'objectif était de réintégrer l'eau à la ville, puisque les bâtiments de bureau construits le long des berges empêchaient tout accès à la mer. L'aménagement s'inscrit dans une logique de recyclage urbain qui a su préserver l'identité historique de l'ancien site industrialo-portuaire en conservant notamment les rails des anciennes voies de chemin de fer. Les deux berges seront reliées d'ici 2016 par un pont accueillant les flux piétons et cycliste qui, en reliant les quartiers, favorise la mixité. L'infrastructure de transport,

pour la Ville de Copenhague, ne saurait ainsi se réduire à une simple fonction de passage.

Le deuxième temps d'arrêt s'est effectué face à un bâtiment flottant qui héberge une compagnie de location de bateaux à moteur électrique. L'existence même de cette compagnie prouve la

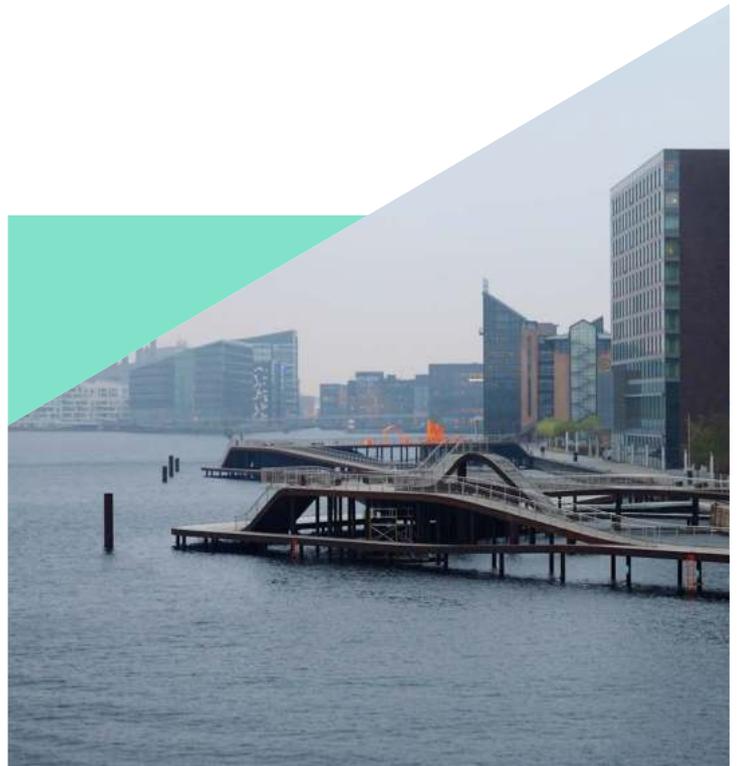


capacité politique des acteurs publics et privés à s'entendre sur des projets dont les bénéfices dépassent les simples intérêts de chacun. En effet, alors que les quais appartiennent à la mairie et que toute activité commerciale y est interdite, il est apparu que la location de bateaux pouvait être un élément clé de la réappropriation des berges par les habitants. L'initiative privée a donc été autorisée par la mairie. De plus, le bâtiment flottant est une vitrine de l'aspect "green" de la ville de Copenhague, puisque il produit sa propre électricité grâce à des panneaux photo-voltaïques installés sur le toit.

Le troisième moment d'explication avait pour thématique le partage de l'espace privé et public autour de certains bâtiments. La réalisation autour de laquelle s'est faite la présentation était d'un immeuble de bureaux, situé entre deux carrefours routiers, le long d'une allée régulièrement congestionnée qui conduit directement vers la station de métro de la gare centrale. Ce projet est révélateur de la capacité politique de la Ville de Copenhague à imposer sa vision de l'espace urbain à ceux qui le fabriquent, les architectes, et à travailler en concertation avec le secteur privé, notamment dans le financement du projet. En effet, au moment de la construction du bâtiment, la mairie a tenu à rencontrer les architectes et à interroger leur vision de l'espace public. De fait, la Ville de Copenhague souhaitait que l'espace urbain soit redonné aux habitants et ne soit plus uniquement un lieu de circulation, comme la situation de l'immeuble le prédestinait. Un accord a donc été trouvé sur la forme architecturale du bâtiment, puisque l'architecture relativement classique du bâti est accompagnée d'une innovation visuelle et fonctionnelle sur l'espace public qui l'entoure. Le toit de l'immeuble a donc

été transformé en un espace accessible à tous, fortement végétalisé, et qui se veut récréatif (lignes courbes, montée douce, jardin...) Ainsi, le projet se pense comme une application du Plan Climat en terme de développement durable (bassins de récupération des eaux de pluie, toiture végétalisée) et de cohésion sociale (promenade urbaine).

■ *Marie-Caroline Gaymard, Adélaïde Guary*



Intervenants : Philippe Martinez, Chargé d'études financières au sein de l'Ambassade de France à Copenhague
François Zimeray, Ambassadeur de France au Danemark

Institution : Ambassade de France au Danemark



Le présent compte-rendu est une synthèse des deux interventions faites à l'Ambassade.

Le Danemark fait figure de modèle à l'échelle mondiale en matière de développement économique et se retrouve régulièrement en tête des classements internationaux. La crise de 2008 a cependant permis de révéler certaines failles du système danois, que les autorités tentent de résorber grâce à la mise en place de nombreuses réformes.

Le contexte économique danois avant la crise : tout allait « trop bien » ?

Avec des excédents publics pouvant atteindre jusqu'à 3% du PIB, un taux de chômage à 3% et des comptes extérieurs positifs, la situation économique du Danemark était extrêmement positive avant la crise de 2008. Les réductions d'impôts consenties par le gouvernement ou les récompenses accordées par les entreprises aux salariés à l'origine de nouvelles embauches sont autant d'exemples attestant de la situation économique favorable du pays. En 2008, l'économie danoise « est lancée à pleine vitesse ».

Si les observateurs n'ont pas vu arriver la crise, certains éléments ont conduit à une fragilisation progressive de l'économie danoise. En

effet, les salaires se sont envolés rapidement conduisant à une chute de la compétitivité dans un contexte de stagnation de la productivité, et l'endettement des ménages danois a atteint un seuil critique de 150% du PIB ralentissant la croissance.

Au moment de la crise, le taux d'endettement est en diminution et représente 27% du PIB, ce qui permet une certaine marge de manœuvre pour le gouvernement libéral qui a su contrôler les finances publiques. Malgré l'état de ses finances et son triple A octroyé par les agences de notation, le pays n'échappe pas aux conséquences de la crise. L'acquisition de banques irlandaises entre 2004 et 2006 conduit à une perte de 4 milliards d'euros et le taux de chômage triple en quatre ans pour atteindre environ 8% en 2012. Depuis la crise, le Danemark conserve un PIB inférieur à celui de 2008.



La reprise de l'économie danoise

L'année 2011 marque le début de la reprise économique, principalement liée aux forces du système danois.

La « flexisécurité » constitue une des principales qualités du modèle danois et permet notamment de lutter contre le chômage de longue durée. A travers l'allocation de 2300€ par mois brut, les chômeurs bénéficient d'une forte assurance pendant une durée de deux ans maximum. Le Danemark connaît des taux d'emploi particulièrement positifs. Celui des seniors est égal au taux d'emploi national, tandis que celui des femmes équivaut presque à celui des hommes.

L'Etat intervient peu sur le marché du travail, les négociations se faisant essentiellement entre les syndicats et le patronat. Les contrats sont pour la plupart à durée indéterminée et une forte place est laissée à la négociation, 70% des employés danois étant syndiqués. Les notions de débat et de consensus sont fortes dans un pays qui, au bord de la faillite dans les années 1980, a su faire des concessions pour retrouver le chemin de la croissance.

Le Danemark est considéré, à bien des égards, comme un modèle en Europe, notamment grâce à son système de retraite. Evalué par le Melbourne Mercer Global Pension Index comme le plus solide de monde, ce système est soutenable malgré les pronostics d'évolution démographique. Une retraite d'Etat est par exemple versée pour toute personne ayant vécu plus de 40 ans dans le pays. Un dispositif de retraite complémentaire est

organisé par des fonds de pension venant ainsi compléter le système universel.

Le système de retraite s'appuie sur une forte solidarité fiscale. 90% des danois s'acquittent de l'impôt sur le revenu qui représente près de la moitié des recettes fiscales. Même les allocataires au chômage participent à l'effort national. La TVA représente entre 22% et 25% des recettes fiscales, moyennant un allègement des charges sociales des entreprises.

Certains éléments viennent cependant ralentir la reprise de croissance du pays. L'importance des échanges commerciaux avec les pays européens - soit deux tiers des exportations - fragilise le développement économique du Danemark, en particulier en période de crise des Etats voisins. La Suède, grande rivale du Danemark, entretient davantage de liens commerciaux avec les pays émergents ce qui conforte sa croissance. De plus, le taux d'endettement des ménages conduit à une faible évolution de la consommation. Enfin, les inégalités augmentent entre les campagnes et les quelques villes dynamiques du pays. Encore peu abordée dans les débats nationaux, la problématique est bien réelle comme en atteste l'endettement fort du secteur agricole danois.

Les perspectives économiques actuelles du Danemark

Les Danois sont reconnus pour leur capacité à anticiper et à mener des réformes sur le long terme, malgré le temps court des médias et des élections. Les plans de perspective sont établis sur 8 à 9 ans, le dernier étant le plan économique qui devrait prendre fin en 2020. Un des objectifs du

pays est l'équilibre parfait des finances. Si les moyens d'actions peuvent changer, les objectifs perdurent même en cas de victoire de l'opposition.

Le taux de chômage atteint aujourd'hui 6,7% et le pays entend étendre son marché du travail ce qui doit passer par l'accueil plus large d'étrangers. Face à l'augmentation des demandes d'asile, l'opposition souhaite sélectionner davantage les migrants en fonction de leurs qualifications et de leur pays d'origine.

Si le cadre est favorable à la création d'entreprise, le Danemark étant le premier pays européen du classement « Doing Business », les danois ne sont pour autant pas habitués à prendre des risques. L'arrivée d'étrangers qualifiés permettrait de replacer le thème de l'entrepreneuriat au cœur des débats.

Pour conclure, le Danemark a pu, grâce à de nombreuses réformes et un modèle de développement économique spécifique, renouer rapidement avec la croissance. Des nouveaux enjeux tels que l'ouverture à l'immigration conduisent le pays à s'adapter continuellement afin d'assurer la même qualité de vie à tous ses habitants.

■ *Gauthier Dieny, Léa Teillet*

Troisième Journée

Jeudi 13 novembre 2014



Green mobility in Copenhagen:

une volonté politique.

Intervenant : Annette Kayser, Projet manager

Lieu : Ville de Copenhague.



Diagnostic et défis

La ville de Copenhague, par ses caractéristiques, présente des défis et des opportunités uniques en matière de mobilité.

Il s'agit tout d'abord d'une ville de taille limitée. Elle ne comprend en effet que 570 000 habitants, ce qui peut paraître peu pour une capitale européenne. Les besoins, en ce qui concerne les politiques de mobilités, sont, en particulier, dus aux *commuters*, c'est-à-dire aux personnes qui viennent travailler dans la ville de Copenhague, tout en habitant dans sa périphérie. Cette caractéristique de la population demande un

système de transport bien organisé, capable en particulier de répondre à une très forte fréquentation en heure de pointe. De plus, les étudiants sont également de plus en plus nombreux dans la ville, constituant une population qui dispose de peu de moyens à la fois pour se déplacer mais également pour se loger en centre ville.

Les déplacements les plus influencés par cette structure démographique sont les déplacements domicile/travail et domicile/école.

Entre 1970 et 2000, la place du vélo a fortement augmenté en centre ville, mais stagne

dans les périphéries. En centre ville, le vélo est même devenu le mode de transport le plus fréquent, devant la voiture, aux heures de pointe. Il représente 40% des déplacements à Copenhague, et 60% des habitants possèdent un vélo. Cette tendance entraîne, elle aussi, des difficultés. Ainsi, des congestions concernent également ce mode de transport -habituellement peu concerné par ces problématiques - aux heures d'affluence. La généralisation de ce mode de transport a notamment contribué à faire diminuer largement les émissions de gaz à effet de serre de la ville de Copenhague. Ainsi, entre 2005 et 2015, les émissions de CO₂ ont diminué de 20%.

Les principaux défis

La ville de Copenhague fait face à plusieurs mutations, influant directement sur la politique de mobilité mise en œuvre. Elles sont notamment :

la croissance de la population, qui devrait augmenter de 20% d'ici l'année 2025 rendant les besoins en service public de transport toujours plus importants;

la croissance économique, qui reste plus faible que celle de la Suède voisine. Or, une des conditions de la croissance économique est un secteur des mobilités efficace

la congestion, qui touche déjà l'ensemble des modes de transport;

la santé, la qualité de vie, et donc la réduction de la pollution atmosphérique.

Les objectifs de la municipalité

Dans ce contexte, la municipalité a élaboré une vision stratégique autour de la notion de mobilité verte, qui représente une part essentielle des initiatives municipales en termes de qualité de

vie et de croissance verte. Le développement d'une mobilité plus durable à Copenhague répond à des enjeux écologiques, puisque la ville s'est fixée pour objectif de réduire considérablement son empreinte carbone d'ici à 2025, dans le cadre de son Plan Climat. Mais les enjeux sociaux sont également au premier plan : il s'agit de faciliter les déplacements des citoyens et de rendre accessibles à tous les modes de transport respectueux de l'environnement. Enfin, cette vision s'inscrit dans une logique de marketing urbain, puisqu'elle vise également à maintenir la capitale danoise en tête du classement des villes européennes en termes de qualité de vie (Classement 2012, ECA International).

Dans le cadre de son Plan d'action pour une mobilité verte, la municipalité porte donc ses efforts sur :

L'extension du réseau de transports en commun.

Le développement du réseau cycliste régional et urbain.

La construction d'un tunnel reliant le centre de la ville au quartier de Nordhavn, afin d'optimiser le réseau routier.

Un ensemble de 25 initiatives visant à développer les mobilités vertes, le *Green mobility package*.

Dans la conception de ce *Green mobility package*, la municipalité a privilégié une approche thématique des mobilités plutôt qu'une approche par les modes de transport. Cela lui permet d'éviter le cloisonnement sectoriel et de lier le domaine des mobilités aux autres politiques urbaines, dans une logique de transversalité. Ainsi, le *Green mobility package* comprend 25 mesures, réparties en 5 thèmes :

Le développement urbain. Les mesures concernent principalement les plans d'urbanisme, qui doivent privilégier les modes de transport respectueux de l'environnement.

Le développement des modes de transport durables. Les mesures concernent par exemple le mode cycliste, avec notamment la construction d'autoroutes pour vélos. Le plan prévoit également le développement des transports de niche comme l'autopartage.

La construction d'infrastructures de transport, qui doit permettre de réduire la congestion par l'optimisation du réseau routier.

La diffusion d'informations concernant les modes de transport verts et le développement d'outils permettant d'inciter les citoyens à choisir ces modes de transport.

L'innovation, l'utilisation des NTIC au service des mobilités durables.

Dans ce contexte, un certain nombre de mesures a déjà été expérimenté, comme le développement du réseau de transports en commun ou encore l'adaptation de la ville aux cyclistes. Ces mesures ont été présentées comme efficaces par la municipalité, puisque l'usage des transports publics a augmenté de 24% et celui du vélo de 30% ces dix dernières années à Copenhague.

On peut cependant s'interroger sur le bien-fondé de tous ces programmes : permettent-ils tous de répondre aux challenges présentés? Cette question émerge en particulier du projet d'infrastructure régionale de grande ampleur réservée aux cyclistes. Ce mode de transport est-il

réellement pertinent pour des déplacements à cette échelle? Permet-il aux étudiants et aux travailleurs habitant en périphérie éloignée de la ville de se rendre sur leur lieu d'étude et de travail de façon efficace?

■ *Raphaëlle Grandet, Marion Kiegerlin*

Intervenant : Gert Højbjerg Mortensen, Senior Advisor

Lieu : Hôtel de Ville de Copenhague.

Le réseau de transports en commun copenhagois est en pleine expansion depuis une dizaine d'années. Entre 2002 et 2005, avec l'arrivée du métro, le nombre de trajets effectués en transport public (bus ou métro) a augmenté de 49%. Fait notable, le développement du métro n'a pas seulement fait baisser la part modale de la voiture, mais a aussi fait augmenter le nombre total de trajets effectués. Le développement des transports en commun accroît la mobilité et participe donc à la hausse des besoins en transports publics.

Dans les flux quotidiens de déplacements à Copenhague, les déplacements pendulaires occupent une part importante : chaque jour, 170 000 personnes se rendent à Copenhague, tandis que 107 000 personnes sortent de la ville. Selon Gert Højbjerg Mortensen, l'augmentation de la taille de la population nécessite un accompagnement des besoins de mobilité par la Ville.

L'orientation choisie par Copenhague est d'atteindre une répartition modale des transports en trois tiers : un minimum d'un tiers de déplacements à vélo, un maximum d'un tiers en voiture, et un minimum d'un tiers en transports en commun.

Le "Finger Plan for a Greater Copenhagen" : un plan de développement structurant

La Ville de Copenhague a développé et structuré ses espaces de mobilités autour de son "Finger Plan". Ce plan, adopté en 1947, représente un plan de structure du développement urbain particulier. Dans ce plan en forme de main, l'urbanisation se réalise le long des « doigts » de cette main, c'est-à-dire le long des axes de transport. Entre ces différents axes, développés pour le transport et les mobilités, se trouvent des espaces verts, des forêts ou des zones agricoles. Cette configuration permet aux citoyens de Copenhague de bénéficier d'un réseau de transports publics à proximité des habitations mais également de profiter de la nature, tout en préservant l'environnement.

Les doigts de la main représentent donc un espace attractif pour le développement des transports en commun. Ce développement est toujours en vigueur aujourd'hui et « les doigts » ne cessent de s'allonger. Un S-train (équivalent d'un RER en France) est également actuellement en construction. Cette nouvelle ligne a pour ambition de relier toutes les extrémités des axes de transport afin de former un arc de cercle. Ce train permettrait aux usagers de se rendre d'un axe de transport à un autre sans devoir passer par le centre de Copenhague.

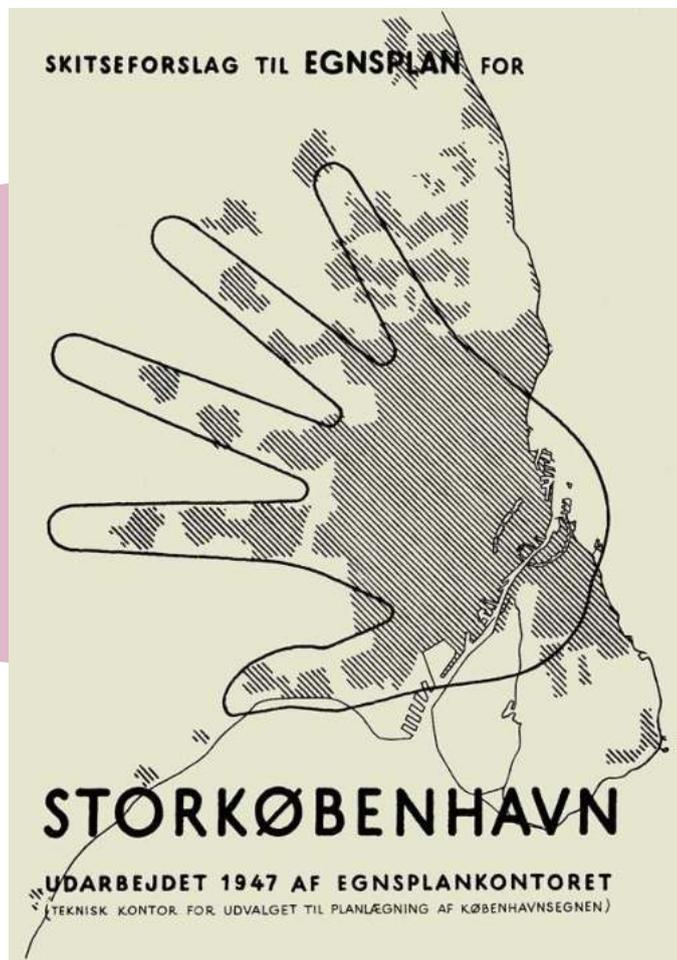
Le réseau actuel et perspectives d'évolution

Aujourd'hui, le réseau de transports en commun à Copenhague est assez développé, mais pas encore abouti. Depuis 2000, deux lignes de métro ont été construites et trois autres sont actuellement en construction. Elles sont attendues pour 2019, 2021 et 2022. A ce réseau s'ajoutent 47 lignes de bus, transportant 133 000 000 de passagers chaque année, dont la gestion est assurée en coopération par Copenhague et vingt-neuf autres villes. Leur tracé est en cours de modification afin de créer des interconnexions avec les lignes de métro, qui sont pour le moment souvent parallèles aux lignes de bus. Par ailleurs, plusieurs lignes de S-train partent de Copenhague et rejoignent des villes plus éloignées, suivant le plan en doigts de main décrit précédemment.

Les acteurs en présence : une gestion complexe

Comparée à l'organisation des transports en région parisienne, la gestion et l'exploitation des transports en commun de la ville de Copenhague ressemblent à un « casse tête chinois ». En Île-de-France, nous avons un planificateur unique (l'établissement public du syndicat des transports d'Ile de France) qui représente l'autorité organisatrice des transports de la région. Nous avons également un seul opérateur pour les transports (la régie autonome des transports parisiens) qui assure l'exploitation d'une partie des transports en commun à Paris et dans sa banlieue.

A Copenhague, les planificateurs et les opérateurs sont multiples et s'articulent avec différentes autorités et échelles : la Ville, la Région et l'Etat. La ville de Copenhague compte quatre principaux planificateurs : le « Movia », le « Metro », la « transport ministry », le « Danish transport ». Le Movia, l'agence de transports



publics responsable des bus et de certains trains à Copenhague, est sous la responsabilité de la Région et de la Ville. Le planificateur « Métro » est aussi à cheval entre deux autorités régulatrices, la Ville et l'Etat. Le « transport ministry » et le « Danish Transport » sont sous l'autorité exclusive du gouvernement.

Les opérateurs, quant à eux, sont au nombre de cinq : le « Privat-Baner » et le « Bus operator » -qui sont associés au Movia- sont sous la responsabilité de la Région et de la municipalité. Le « Ansaldo » est relié au planificateur Metro et est donc dirigé par la Ville et l'Etat. Enfin, le DSB, c'est-à-dire la compagnie ferroviaire danoise, et le

Oresunds-tog sont sous l'égide exclusive du gouvernement.

Le mode d'organisation du système de transport urbain n'est donc pas simple au sein de la capitale danoise. Cette organisation est régulée par différentes autorités publiques (Région, Ville ou Etat) et l'exploitation du système de transport est gérée par différents opérateurs privés et publics. Cette gestion déléguée (avec parfois mise en concurrence) a été encouragée par la

Commission européenne. En 1990, la « Copenhagen Transport », une société publique de transport, a en effet été obligée de mettre en concurrence, auprès d'entreprises privées, une partie de son réseau d'autobus. L'ambition de cette réforme était de réduire les coûts d'opération et d'améliorer la qualité et la fiabilité du service. Quatorze ans après cette réforme, les acteurs publics sont plutôt satisfaits des effets de cette dernière sur la qualité et la santé financière de la compagnie. L'intervention de Gert Højbjerg Mortensen aura permis de mettre en lumière qu'une autre expérience est possible en ce qui concerne la gestion et l'exploitation des services publics.

Enjeux et limites actuels du réseau

Le réseau et l'organisation des transports publics à Copenhague connaissent toutefois plusieurs limites importantes. A l'heure actuelle, le réseau est encore largement incomplet, bien que



s'étant grandement développé depuis 2000 avec l'arrivée du métro. Comme nous l'avons vu précédemment, trois des lignes de métro sont en construction, et une ligne de S-train en arc de cercle reliant les différentes zones de développement en doigts autour de la ville est prévue, sans qu'une date d'arrivée n'ait toutefois été annoncée.

Par ailleurs, les personnes vivant dans les zones éloignées de Copenhague sont peu incluses dans les transports publics. La Ville a fait le constat que plus les personnes résident loin de Copenhague, moins elles s'y rendent pour travailler. Pour la Ville, c'est donc une perte de main d'œuvre potentielle, et la situation ne tend pas à s'améliorer. En effet, les déplacements pendulaires par voie ferrée n'ont connu aucune diminution de temps de trajet depuis les années 1970. Il s'agit ici d'un enjeu de taille pour Copenhague dont la Ville a pris la mesure pour l'intégrer dans son développement des transports en commun selon Gert Højbjerg Mortensen.

Enfin, le système et sa gestion sont extrêmement complexes, comme la description des différents acteurs impliqués l'a montré. Les autorités publiques ont pris la mesure de ce problème, constatant que la clarté et la compréhensibilité du système sont nécessaires au développement de l'usage des transports en commun par les Copenhagois. Une carte lisible du réseau de bus a ainsi été développée, et sa mise en circulation s'est accompagnée d'une augmentation de 60% du nombre d'usagers des bus le soir et la nuit. L'utilisation commune d'un ticket unique par tous les opérateurs des différents modes de transport a aussi été imposée, pour simplifier le

réseau pour les usagers. Depuis l'été 2014, dans un même souci de lisibilité, la démarche a été poussée jusqu'à la création d'un site internet unique pour tous les modes de transport dans la ville ainsi qu'un numéro de téléphone et une application uniques à destination des usagers.

■ *Clara Colomer, Louise Rousseau*

Intervenant : Jarl Christian ZINN, Consultant senior

Lieu : Hôtel de Ville de Copenhague.

Pour la période 2014 - 2020, au moins 5% des fonds du FEDER qui seront attribués au pays membres devront être utilisés à des projets urbains au niveau national (hors coopération territoriale européenne), ce qui nous montre **l'importance accordée à l'urbain dans les politiques européenne** et l'importance que jouent aujourd'hui les villes dans le développement et croissance à l'échelle nationale, régionale et internationale.

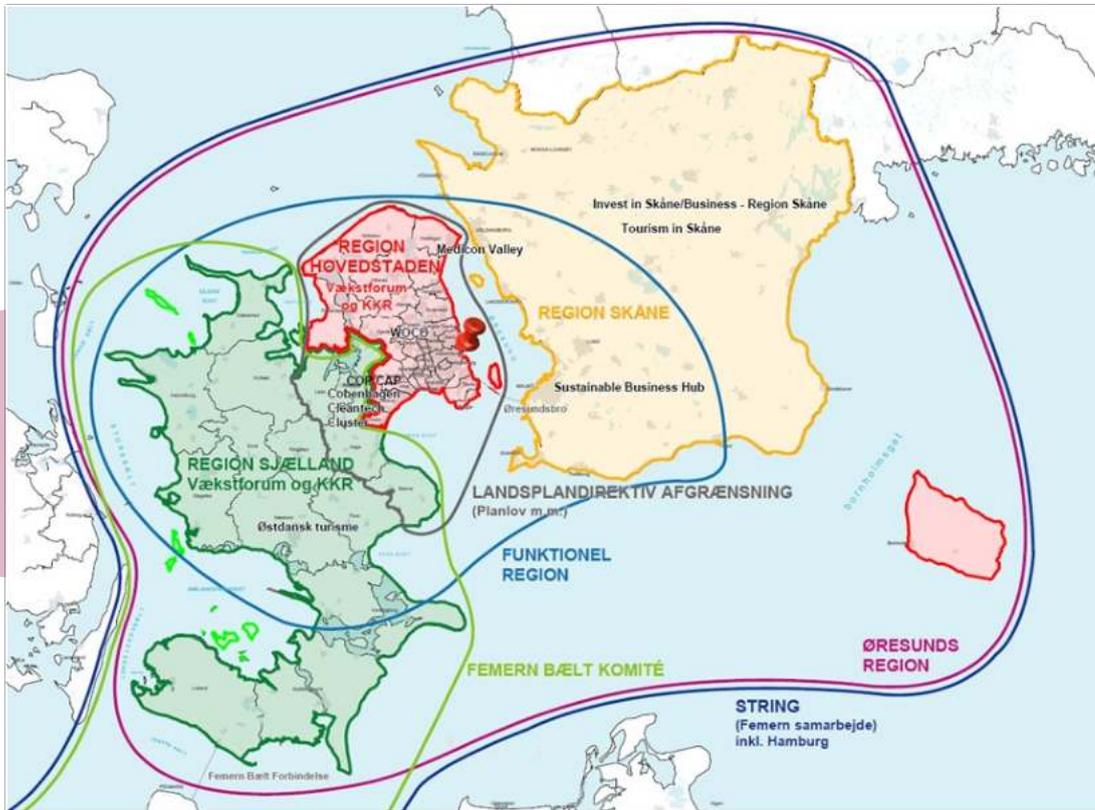
La ville de **Copenhague, est une ville qui se trouve à la périphérie européenne**. Toutefois la répartition territoriale des villes européennes s'est faite de manière polycentrique, il n'y a pas de très grandes agglomérations mais une multiplicité de villes moyennes. Le rayonnement de ces dernières dépend de leur densité mais aussi de leurs **capacités à se mettre en réseau par rapport à d'autres pôles urbains**. La capitale danoise, n'est pas seulement la capitale politique du Danemark, mais aussi un poumon économique et berceau démographique du pays. C'est pourquoi, il est nécessaire de déterminer en quoi le développement régional et la relance de la croissance du Danemark dépend fortement la mise en réseau de la capitale aux autres pôles urbains.

Entre atouts et contraintes : le rôle de Copenhague dans la coopération régionale

L'agglomération urbaine de Copenhague comprend 46 municipalités et trois régions danoises. Elle est un centre financier de renom pour le Danemark, mais également à l'échelle de l'Europe du Nord. Puisque la capitale accueille de nombreux sièges d'entreprises internationales (Novo Nordisk, Carlsberg etc) et constitue un pôle de compétitivité majeur en ce qui concerne la recherche dans les domaines des biotechniques, de la pharmaceutique, des technologies de l'information ou encore dans la *clean technology*. De même l'attractivité de son territoire est favorisée par l'existence d'une manœuvre qualifiée (11 universités, 150 000 étudiants) et par son positionnement en tant que hub international (aéroport avec 140 vols quotidiens à destination hors frontières danoises).

Toutefois Copenhague doit faire face à des défis économiques et sociaux qui influencent à leur tour sur les orientations politiques à l'échelle métropolitaine et nationale.

En effet, le Produit Intérieur Brut (PIB) de l'aire métropolitaine de Copenhague contribue à hauteur de 43% au PIB national (2010), cependant il est actuellement en régression. Parallèlement, sa population est en constante augmentation et devrait atteindre en 2025, 4,1 millions d'habitants. Ces deux phénomènes viennent exercer une pression sur les acteurs de la ville quant au futur management de la capitale. A cela, vient



Carte des régions Öresund et String.

Source : Jarl Christian Zinn, présentation PowerPoint.

s'additionner un défi lié à la mobilité, Copenhague devant réguler les flux pendulaires entrant et sortant de la ville et assurer une offre de transport de qualité à l'intérieur de la ville.

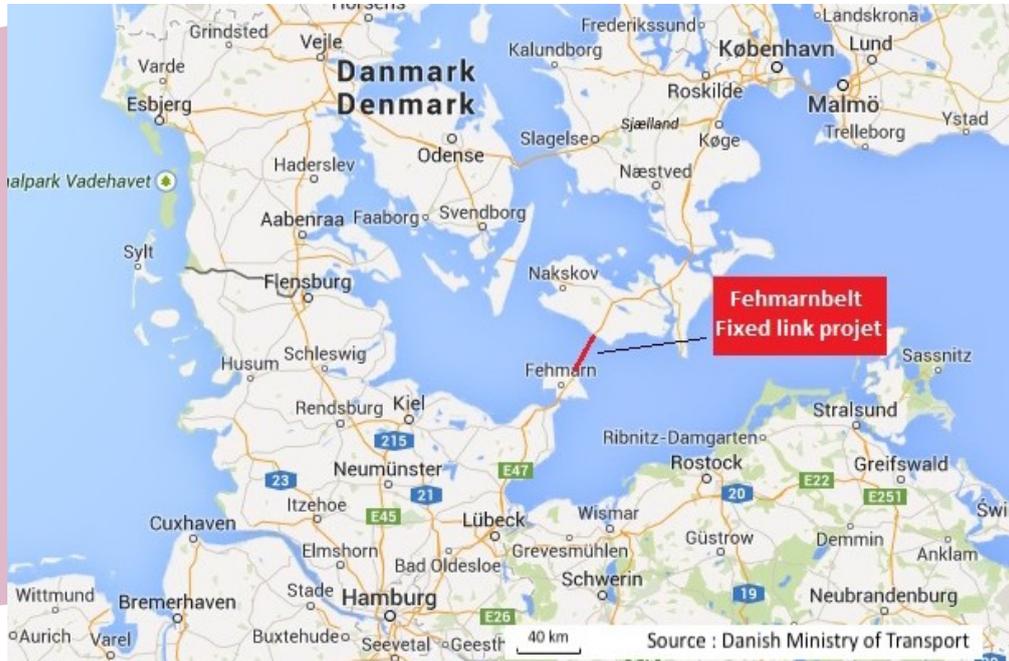
Dans ce contexte l'objectif pour la Ville de Copenhague est d'**inverser la tendance, profiter d'un effet d'agglomération à l'échelle métropolitaine afin de rayonner à l'échelle nationale et régionale**, pour ainsi relancer la croissance économique, essentielle pour pouvoir répondre aux besoins des habitants. Cette volonté politique s'illustre par un **renforcement de la mise en réseau physique avec d'autres pôles urbains stratégiques et la diminution des temps de trajets entre ces connexions**.

Öresund: une collaboration politique transnationale pour la relance de la croissance économique danoise

Öresund : hub économique de la région Nord de l'Europe

La plate-forme régionale d'Öresund, représentée par la Commission Öresund, offre un espace politique de coopération transnationale entre les régions et municipalités danoises et suédoises. Cette politique transfrontalière a pour objectif de développer trois secteurs: l'industrie, le tourisme et la culture.

A l'échelle transfrontalière, ces trois pôles sont perçus par les acteurs publics locaux comme étant des **sources d'emplois encore sous**



exploitées. L'enjeu est alors de développer des stratégies conjointes d'actions afin de **valoriser et mutualiser leurs atouts afin d'attirer de nouvelles entreprises et investisseurs.**

De plus, la région d'Øresund connaît elle aussi une croissance démographique importante, portée notamment par l'évolution de la population de la ville de Copenhague, depuis la crise économique de 2008, en raison, notamment, de la forte croissance démographique annuelle de la Ville de Copenhague. Elle s'explique également à la fois par l'arrivée d'immigrés et les migrations internes au Danemark de populations cherchant à bénéficier de plus grandes opportunités d'emplois au sein de la région transfrontalière.

Un équilibre et un développement économique fondés sur la connexion territoriale entre Copenhague et Malmö

En 2007, on pouvait compter près de 19 400

personnes traversant la frontière entre la Suède et le Danemark quotidiennement via le *Fixed Link Bridge* (Garlick, S. Kresl, P. Vaessen, P. 2006). Cette **infrastructure** de transport a permis d'**améliorer la mobilité de ces transfrontaliers** en renforçant **la proximité géographique des deux villes.** Aujourd'hui, le trajet Malmö - Copenhague peut être effectué en 40 minutes, un temps que les membres de la Commission d'Øresund espèrent voir réduit à 15 minutes avec le développement de la Grande Vitesse (Garlick, S. Kresl, P. Vaessen, P. 2006).

Des défis à relever dans la collaboration politique pour une meilleure croissance économique et un équilibre territorial

Malgré des atouts économiques et une volonté de faire de la région d'Øresund un bassin d'emploi incontournable de la région Nord de l'Europe, **cette volonté politique transnationale se trouve limitée par la souveraineté nationale**

des États. L'existence de deux réglementations différentes relatives aux indemnités chômage, aux impôts sur les revenus, à la sécurité sociale freine la capacité des gouvernements danois et suédois à mettre en place des politiques favorisant l'emploi cohérentes à l'échelle de la région transfrontalière.

La String Region : l'intégration aux corridors européens

Connecter le Danemark au corridor Scandinave européen afin d'en faire un lieu de passage incontournable

La *String Region* s'articule autour d'un objectif de développement de la croissance économique et des services sociaux de l'Etat, dans le cadre du corridor Scandinave, un des grands axes de transports et d'échanges à l'échelle européenne, définis par le programme T-TEN.

A l'image du *Öresund Fixed Link*, La *Fehmarnbelt* est l'infrastructure qui connecte la Scandinavie à l'Europe continentale, de l'île Lolland située au sud du Danemark à l'île Fehmarn située au nord-ouest de l'Allemagne. Le futur tunnel offrira alors au pays danois une place stratégique au centre de l'axe de l'Europe du Nord, de Stockholm à Hambourg.

Au côté de ce projet d'infrastructure, les acteurs de la *String Region* orientent également leur collaboration vers d'autres secteurs de développement tels que la croissance verte, le tourisme, la culture et la recherche.

Les attentes de Copenhague quant à la String Region.

Le tunnel Fehmarn Belt permettrait au Danemark de relancer sa croissance et d'espérer un **rééquilibrage économique** avec ces voisins suédois et allemands.

Copenhague souhaite également lancer des discussions entre les ministères des transports des gouvernements danois, allemand et suédois pour réfléchir et coordonner ensemble les services et flux de transports à venir.

Conclusion

Copenhague, considérée comme la ville « poumon » du pays, rassemble plusieurs atouts en son territoire. Néanmoins, la coopération entre les acteurs des différents échelons territoriaux permettrait de stimuler d'avantage l'économie locale autant que nationale.

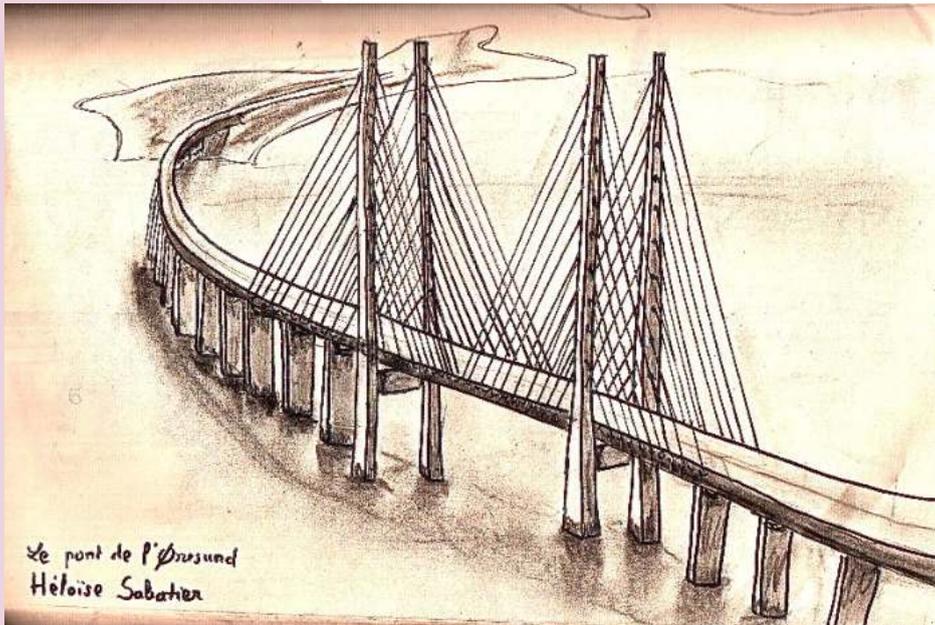
Dans un contexte de conjoncture économique tendue, l'enjeu de la coopération régionale est d'ouvrir des zones géographiques plus larges permettant d'attirer plus d'investissements, moteurs essentiels à la création d'emplois. Copenhague étant une ville essentiellement tournée vers des secteurs à haute valeur ajoutée, le renouveau de l'emploi stimulera à son tour l'économie et la recherche enclenchant un cercle vertueux de la croissance économique. Cette dernière est nécessaire afin de penser et de financer les politiques urbaines visant à faire de Copenhague une ville agréable.

Toutefois, une question posée à la fin de la conférence à Mr. ZINN soulève un enjeu territorial, non pas à l'échelle européenne mais à celle du pays. En effet, la crise économique a eu tendance à creuser les disparités entre les régions urbanisées et rurales du Danemark. On peut

craindre leur renforcement alors que les stratégies régionales demeurent concentrées sur la ville de Copenhague. Cependant, pour Mr. Zinn, le développement économique de la capitale pourrait avoir, à l'inverse, un effet cascade vers le reste le

reste du pays, pour relancer l'économie nationale. Il s'agit de stimuler le poumon économique du Pays.

■ *Veronica Da Cruz, Daniela Ferreira, Fosta Lalanne*



Bibliographie :

S. Garlick, P. Kresl, P. Vaessen (2006) "The Øresund Science Region: A cross-border partnership between Denmark and Sweden" OECD.

Url: <http://www.oecd.org/sweden/37006070.pdf>

European Union, Interreg IV (2014) "An interregional cooperation facilitating innovative transport and logistics in a Green STRING Corridor Öresund–Hamburg"

Url: http://www.regionsjaelland.dk/Udvikling/trafik-og-infrastruktur/infrastruktur/Documents/GSC_flyer.pdf

Fehmarbelt Fixed link « Europe largest infrastructure project » :

un projet accepté de tous.

Intervenant : Julie Smed Hansen, Student, Corporate Communications
Lena Schulz zur Wiesch, Project Assistant

Institution : Entreprise Femern Sund-Baelt

Une prouesse technique

Après une courte vidéo de présentation du projet Fehmarbelt Julie Smed Hansen et Lena Schulz zur Wiesch nous ont introduit l'impressionnant projet d'infrastructure que constitue le *Fehmarbelt Fixed link*, un tunnel sous la mer Baltique qui doit relier la région de Lolland au Danemark à la péninsule de Fehmarn sur le sol Allemand. Cette future réalisation représente le plus grand tunnel combiné sous-marin actuellement en projet avec une longueur totale de 18,1 km.

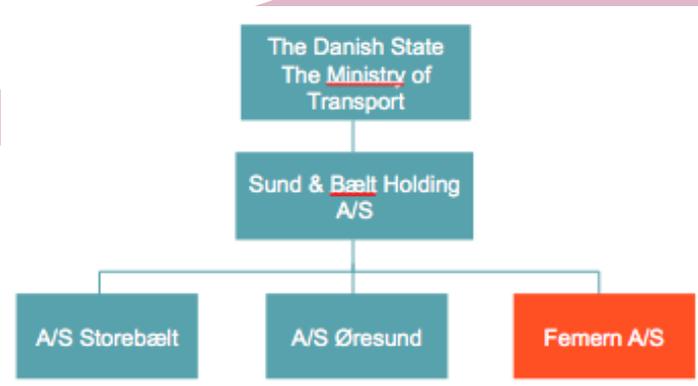
Pour expliciter brièvement la prouesse technique que constitue le projet et qui a fait l'admiration des étudiants présents, il convient de décrire le processus inédit de fabrication du tunnel. Une usine implantée du coté danois assemblera les segments préconstruits du tunnel qui seront ensuite acheminés en mer et coulés dans une tranchée creusée par des bateaux spécialisés. Les segments assemblés sous l'eau formeront donc le tunnel de deux fois deux voies pour les voitures et deux autres pour un train. Cette unité de production industrielle située à proximité du futur tunnel permettra d'en faire diminuer les coûts de logistique et de production. La solution du tunnel est apparue comme la meilleure sur le plan économique comme écologique, par rapport à celle d'un pont, qui a été

envisagée dans un premier temps.

En projet depuis de nombreuses années, la construction de la jonction entre Rødby et Puttgarden commencera en 2015 et devrait s'achever en 2021.

Une conception et gestion déléguée

Le projet a pris forme institutionnellement par la création d'une société d'Etat à statut privé, la Femern A/S. Celle-ci fonctionne sur le même modèle que la Oresund A/S et la Storebælt A/S, elles sont toutes regroupées sous la houlette de la holding d'Etat Sund & Baelt, elle-même rattachée au ministère danois des transports. La Femern A/S compte 140 employés et fait appel à des



Source : Présentation de la Femern A/S

consultants extérieurs, ses cadres sont issus des projets précédents réalisés par la Sund & Baelt.

Elle est responsable du financement, de la conception, de la réalisation, de l'exploitation et de la maintenance du tunnel.

Un montage financier partagé entre l'Etat, l'UE et l'usager

Le projet, bien que transfrontalier, est entièrement financé par la partie danoise. En effet, il n'a suscité que peu d'engouement côté allemand, qu'il s'agisse des investisseurs ou du gouvernement. La partie prenante danoise, s'est lancée dans le projet sans participation financière du partenaire allemand car elle en tirera davantage profit. Les 5,5 milliards d'euros nécessaires à la construction du tunnel seront levés sur les marchés financiers avec une garantie de l'Etat danois. Fort de son expérience sur les projets de l'Øresund et de Storebaelt, ce dernier via la Femern A/S prend

en charge les aspects financiers et techniques du projet.

Un risque financier qui pourrait s'avérer payant si la fréquentation est au rendez-vous et les résultats économiques positifs. Les chiffres avancés parlent en effet de 55 000 créations d'emplois, dont 30 000 directes.

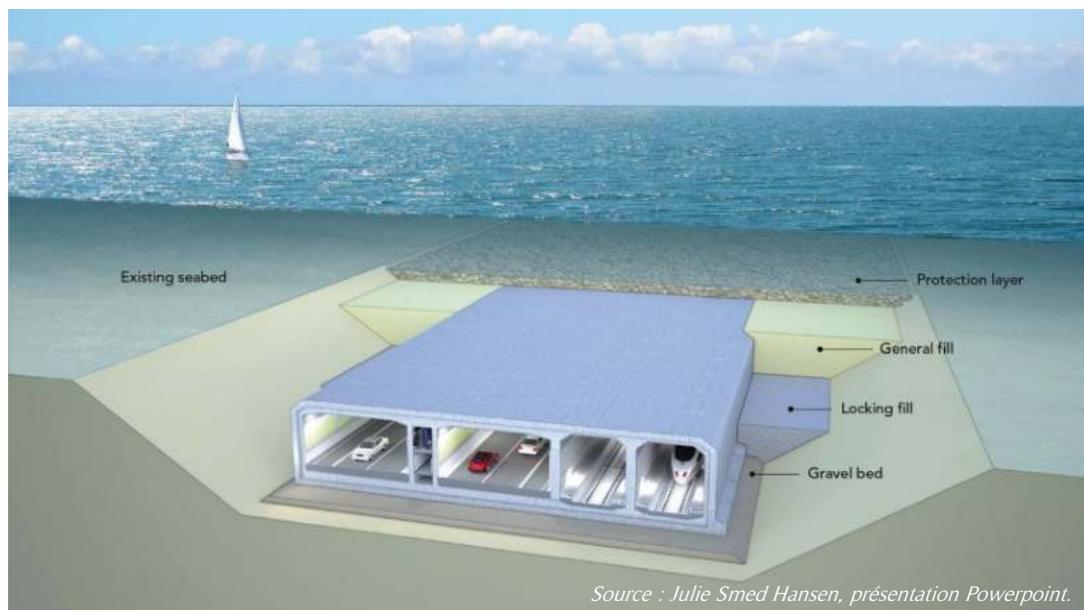
Ce projet nous est présenté comme un investissement dont les retours se feront exclusivement par un modèle économique *user payment*. Le prix de la traversée serait autour de 300DKK soit environ 40€ pour les voitures et d'environ 1000DKK soit 130€ pour les camions de marchandises. La société Fermen prévoit que l'infrastructure sera rentabilisée après 39 ans d'exploitation et nos interlocuteurs affichent leur optimisme, sur la base des autres projets réalisés,



Source : Julie Smed Hansen, présentation Powerpoint.

face à ce défi financier et technique.

S'inscrivant pleinement au sein du réseau transeuropéen de transport RTE-T le projet bénéficie aussi d'un financement « substantiel » de l'Union Européenne à hauteur de 203 millions d'euros sur la période 2007-2015.



Une question centrale : les implications du projet sur l'environnement

La présentation s'est poursuivie sur la question de l'évaluation des impacts environnementaux du projet Femern. Leur prise en compte en amont de la mise en chantier est en effet particulière dans ce projet, notamment dans une perspective comparée entre le Danemark et la France.

Cette enquête exhaustive concerne les implications hydrologiques et les conséquences sur la faune et la flore de la biosphère du site de construction du tunnel. La place accordée aux préoccupations environnementales est primordiale à ce stade du projet. Cette importance se traduit par les moyens alloués à l'évaluation des impacts environnementaux : 75 millions d'euros. Cette somme qui a permis de réaliser une étude en profondeur explique en grande partie le faible

degré de contestation du projet coté danois. Cette question des conflits sociaux a été au centre des questions posées par les étudiants. En effet, les associations écologistes se sont retrouvées en possession de données qu'elles n'auraient pu obtenir sans cette étude, et ont eu l'assurance que le projet se ferait dans le respect de l'environnement. Les étudiants se sont alors interrogés sur le cas français dont l'actualité est ponctuée de contestations environnementales de projets d'infrastructure. En comparaison, le budget pour l'étude des impacts environnementaux du projet du barrage de Sivens s'élevait à seulement 200 000€.

A titre d'exemple, l'un des principaux sujets d'inquiétude et de pression de la part des associations environnementales concerne en premier lieu la dispersion des sédiments liée au creusement de la tranchée sous-marine devant accueillir le tunnel. Cette dispersion, créée par les turbulences aquatiques, engendre une baisse de la luminosité sous-marine et des dépôts de sédiments qui peuvent déséquilibrer la chaîne alimentaire et

plusieurs réserves Natura 2000, telles que le lagon de Rodsland. Ce problème a été en partie résolu en accordant une importante part aux aménagements spécifiques pendant les travaux avec des bateaux adaptés ou encore un calendrier strict pour réaliser certaines tâches, afin de limiter au maximum les impacts du projet.

Cette préoccupation environnementale de la part de l'entreprise Femern A/S est d'autant plus forte qu'elle lui permet de désamorcer toute forme de conflit, en particulier avec les associations écologistes allemandes qui sont les plus virulentes et potentiellement influentes dans la contestation du projet. De plus, l'entreprise souhaite également éviter toute forme de poursuite en justice qui pourrait venir hypothéquer la réussite et la rentabilité future du chantier.

Cependant, si les préoccupations

environnementales semblent ralentir le chantier du côté allemand, on observe un fort consensus autour du projet du côté danois. Nos intervenantes ont peiné à nous donner des exemples de protestations, si ce n'est celle de la compagnie de ferries assurant jusqu'ici la liaison Lolland-Fehmarn. Cette compagnie qui se voit privée de ses clients par le projet reste selon Lena Schulz zur Wiesch, le « plus grand ennemi » du projet Femern à l'heure actuelle.

■ *Idir Igoudjil, Tristan Manderfeld*



Quatrième Journée

Vendredi 14 novembre 2014



« City of knowledge and urban development »

Intervenant : Mette Ronning Staffessen, Project Manager

Lieu : Bureaux de Lyngby-Taarbaek City of Knowledge

Le projet « City of knowledge and urban development » est un cluster formé autour de la Danemark Technical University au nord de Copenhague. Celui-ci vise à associer des entreprises innovantes dans le domaine des hautes technologies et le campus universitaire. Ce cluster est un exemple de la manière dont le secteur public et le secteur privé travaillent ensemble. Il est original, du point de vue français, de constater qu'il s'agit d'une initiative locale, à laquelle l'Etat ne participe pas.

Un territoire au carrefour de la Scandinavie et de l'Europe

Lyngby est une ville de 54 000 habitants en troisième couronne de Copenhague, à 13 km du centre-ville. Celle-ci s'inscrit dans une vaste région économique qui englobe les aires urbaines de Malmö et de Copenhague. La ville de Malmö a récemment été redynamisée par l'attribution de l'ESS (European Spallation Source), future source de neutrons la plus puissante au monde, à la ville de Lund. La ville de Lyngby, à une heure de route par le pont de l'Öresund, compte sur cette attribution pour en capter des répercussions économiques et universitaires.

Les porteurs du projet conçoivent une complémentarité entre les territoires de cette région « nordique » et souhaitent collaborer avec les différents pôles économiques de la région

plutôt que d'entrer en compétition. Ceux-ci ne se considèrent dès lors pas comme des concurrents du Clean Tech Cluster et ne souhaitent pas empiéter sur ce secteur.

Un projet porté par la ville, désireuse de renouer le contact avec ses entreprises

C'est le départ en 2007 d'une grande entreprise, Hempel, qui a fait réfléchir la collectivité au rapport entre secteur public et privé. Le projet part également du constat de l'absence totale de relations entre l'université locale, la Danemark Technical University et la ville. La mairie souhaite reconnecter le centre-ville avec le gigantesque campus et ses 8 000 étudiants. Si la municipalité a pris l'initiative, elle n'est à présent qu'un acteur parmi d'autres.

L'entreprise porteuse du projet, dans laquelle Mette Ronning est Project Manager, est une organisation privée qui regroupe dans son conseil d'administration des acteurs privés, les entreprises locales, les établissements de la ville, et des acteurs publics, la commune et la région notamment. Chaque acteur paye annuellement une contribution au projet pour en faire partie.

Un projet qui s'appuie sur une vision

articulant vocation universitaire et économique

Le projet de la Cité de la connaissance s'appuie sur un projet à moyen terme, à l'horizon 2020. Dans cette « vision », Lyngby deviendrait l'un des pôles universitaires leaders dans les domaines de la connaissance en Europe. La ville souhaite également conserver et renforcer son rôle commercial et culturel au Nord de Copenhague, contre la menace d'internet. Les acteurs ajoutent au projet un objectif original dans le domaine du logement. La ville souhaite fluidifier et augmenter le parc de logements sociaux. L'ancien parc, au lieu d'être restauré ou détruit, sera offert aux étudiants de la DTU, l'université locale.

Selon l'interlocutrice, c'est la solution la plus efficace pour loger à moindre prix les étudiants étrangers, moins exigeants en matière de qualité du logement.



Un projet redynamisé par l'arrivée récente de Microsoft et de Maersk

Au niveau du contenu, le projet ne dispose pas d'un grand espace pour s'implanter. Le coût total de l'investissement s'élève à 8 milliards DKK pour un projet qui tient sur seulement quelques kilomètres. C'est sur un « bandeau » qui longe l'autoroute de Lyngby qu'est prévue l'implantation d'entreprises locales, nationales ou internationales. Ces entreprises sont sélectionnées pour la nature de leurs activités. La municipalité souhaite ainsi faire venir des entreprises qui ont un lien avec la Danemark Technical University, dans le but de

créer de la synergie entre les pôles économiques et universitaires.

Par ailleurs, la municipalité de Lynby-Taarbaek, où est prévue l'installation du projet, bénéficie de l'implantation en cours des sièges sociaux de Microsoft et Maersk. Ces entreprises permettront de faire venir un grand nombre d'employés (800 pour Maersk, 900 pour Microsoft) et faciliteront la coopération avec la Danemark Technical University. Aussi, Microsoft prévoit de jouer un rôle actif dans le développement de la ville, avec, entre autres, la construction d'un important « tech-café » dans ses locaux, qui serait en libre accès au public. L'arrivée de Microsoft et de Maersk représente donc une chance pour le projet, puisque ce sont de grandes entreprises innovantes dans le domaine des hautes technologies, qui vont impulser un réel développement économique dans la région et qui

vont créer des liens avec les autres compagnies et le pôle universitaire.

Le projet ne se base pas que sur la venue d'entreprises puisqu'il prévoit d'une manière plus large d'accroître et d'étendre le Centre Commercial de Lyngby, de développer de fait l'offre de commerces mais aussi de logements autour de l'axe Kanalvej. Tout ceci afin de créer de l'activité près du cluster. La volonté de stimuler du développement urbain dans la municipalité de Lyngby-Taarbaek est forte. L'objectif est d'ajouter de la plus-value à la ville afin qu'elle ne devienne pas qu'un pôle de recherche et d'économie sans âme. Dans ce contexte, la ville a également eu à cœur de soutenir, avec d'autres municipalités, la construction d'un métro léger qui irait de Lundtofte jusqu'au nord de Lyngby-Taarbaek, et qui desservirait mieux le site. Cette ligne aurait sa propre voie pour ne pas rentrer en concurrence avec les vélos et les voitures. Le coût est estimé à 4 milliards DKK partagé entre les onze municipalités concernées, la Région capitale du Danemark et le gouvernement. Toutefois, la municipalité de Lyngby-Taarbaek et la

municipalité de Gladsaxe vont payer à elles seules 40% des coûts du métro léger du fait du nombre élevé de stations qu'elles accueilleront sur leur territoire.

Le projet impulsé au Nord de Copenhague, autour de la Danemark Technical University mise sur le regroupement d'entreprises de hautes technologies et le développement urbain pour transformer le territoire de Lyngby-Taarbaek et le rendre attractif. La municipalité, l'université et les entreprises locales se rendent compte qu'en travaillant ensemble elles peuvent construire un cluster basé sur la connaissance, et mettre en place autour de celui-ci un projet de développement de territoire.

■ *Pauline Brunshwig, Amandine De Lorme*

Intervenant : Henrik Madsen, chef consultant

Institution : Centre for Regional Development

Réforme territoriale de 2007 : la création d'un échelon territorial au service du bien-être des citoyens

Les régions constituent un échelon récent au Danemark. Elles sont le produit de la fusion de 14 comtés prévue par la réforme territoriale de 2007. Cette réforme, ayant pour objectif la rationalisation des institutions territoriales, a également ramené le nombre de communes de 270 à 98.

Ce nouvel échelon stratégique, contrairement à la France, n'est pas prioritairement axé sur le développement économique et le transport mais plutôt sur la **qualité de vie et la santé**. La gestion des hôpitaux représente ainsi en moyenne 95% des dépenses de la région. C'est en effet la réorganisation du système de santé et la gestion des hôpitaux, considérée comme peu efficace, qui fut le moteur de la réforme.

Néanmoins, les régions possèdent également des compétences en matière de développement régional à travers l'action sur les transports, l'éducation ou encore le développement économique.

La réforme territoriale institue un conseil dans chaque région élu au suffrage universel par scrutin de liste. Le chef du conseil régional est ensuite élu par les représentants du conseil. Cette organisation ainsi que les compétences qui sont attribuées à la région témoignent d'une volonté de

démocratiser l'élaboration et la gestion des politiques publiques de santé et de qualité de vie et l'importance que les pouvoirs publics, comme les citoyens, accordent à ces enjeux. Cela démontre également une manière particulière de concevoir le rôle des pouvoirs publics et leur relation avec les habitants.

L'ambition de faire de la région capitale un catalyseur du développement économique et social danois

La région capitale

- 1,7 millions d'habitants, soit $\frac{1}{3}$ de la population danoise
- 29 municipalités
- 50% du PIB danois
- 85% des investissements étrangers

La région capitale occupe une place stratégique au Danemark, étant de loin la région la plus importante sur le plan démographique et économique. Cette place stratégique explique pourquoi, en comparaison avec les quatre autres régions, elle est particulièrement investie sur le volet développement économique. Dans son document stratégique de planification pour 2012-2016 elle se fixe ainsi des objectifs ambitieux en



matière de développement durable, de croissance économique et de qualité de vie, entendant ainsi occuper une place de leader dans le nord de l'Europe à horizon 2020.

La région possède également la compétence transport et mobilité, qui constitue un levier d'action transversal en matière de développement économique et de développement durable. Dans son plan 2012-2016, elle prévoit par exemple de développer la voiture électrique afin de réduire les émissions de CO₂. Elle prévoit également d'améliorer les infrastructures afin d'accroître l'offre de transport sur le territoire régional mais aussi afin de renforcer les connexions avec la région Oresund, principale aire d'échange économique pour le Danemark. La région participe ainsi à la construction du tunnel Femern et prévoit d'augmenter la fréquence des vols de l'aéroport Kastrup.

L'élaboration d'une démarche partenariale

La région travaille en partenariat avec de nombreux acteurs.

En premier lieu avec les 27 communes de son territoire notamment dans le domaine de l'éducation, compétence dévolue aux communes avec l'action sociale de proximité. La région capitale a aussi pour objectif l'amélioration du dialogue entre Copenhague et les petites communes voisines car les fractures en termes d'inégalités sociales et de développement urbain/rural entre la capitale et sa périphérie constituent aujourd'hui un frein important à l'intégration régionale.

La stratégie de développement économique de la région capitale est fondée sur le secteur high-tech et l'économie de la connaissance : 80% des entreprises high-tech en activité dans le pays sont

implantées sur son territoire. Le tissu économique est caractérisé par des petites et moyennes entreprises. La politique de soutien aux entreprises de son territoire est un volet important de la stratégie régionale, qui entend accroître leur taille, afin d'exporter davantage dans l'aire régionale scandinave ainsi qu'en Allemagne.

Afin d'accroître la co-construction des politiques régionales entre acteurs privés et autorités locales, la région a mis en œuvre une instance partenariale : le Growth forum, qui regroupe universités, entreprises, élus des communes et élus régionaux et constitue un acteur clé en matière de développement économique.

Pistes de réflexion et comparaison avec le modèle français

La création de ce nouvel échelon relève comme en France de la nécessité d'une gouvernance plus stratégique des territoires. Néanmoins, la région française et la région danoise se différencient sous de nombreux aspects : la comparaison avec notre modèle permet de mieux comprendre ce que la création de cette collectivité implique en termes de tendances socio-économique à l'œuvre au Danemark.

Cultures institutionnelles et prise de décision

Les processus de prise de décision semblent très différents entre la France et le Danemark, où le rôle des partis et des temporalités électorales influent beaucoup moins sur la mise à l'agenda. La réforme territoriale au Danemark semble s'être réalisée dans le consensus : les débats portaient essentiellement sur des points techniques et il semble que les clivages politiques n'aient pas retardé sa mise en œuvre. L'idée que

l'organisation actuelle était trop peu efficace semblait communément partagée et la réforme a été approuvée au parlement par les conservateurs au pouvoir mais également par les socio-démocrates de l'opposition. De retour au pouvoir depuis 2011, ces derniers n'ont d'ailleurs pas remis en cause la nouvelle organisation territoriale.

La région : nouveau produit institutionnel d'un néolibéralisme à la danoise ?

La région danoise constitue un nouvel interlocuteur pour les acteurs économiques privés : en permettant une association accrue avec le privé, elle accompagne donc une nouvelle forme de néolibéralisme, où la fonction de *welfare des autorités publiques locales et l'offre de service publique reste importante, comme en témoigne la prise en charge directe par la région des hôpitaux.*

La place de l'Etat dans le modèle décentralisé danois

Contrairement à nos régions, les régions danoises ne prélèvent aucun impôt. Elles sont financées à 80% par des transferts et dotations de l'Etat et 20% par les communes. La région capitale bénéficie en outre de fonds européens : INTERREG, FEDER et FSE afin de développer l'aire régionale de l'Oresund.

Le Danemark revendique toutefois un modèle fondé sur une décentralisation très poussée. Pourtant, dans la Constitution française, le principe de libre administration des collectivités est conditionné à l'autonomie financière et fiscale : cette absence d'autonomie fiscale interroge la nature des relations entre les régions et l'Etat, qui semble occuper une position plus stratégique et interventionniste qu'en France dans

l'élaboration de grands projets d'infrastructures. Néanmoins, le fait qu'il n'existe pas au Danemark de lobbies d'élus locaux aussi puissants qu'en France, explique peut être que cette décision annuelle par l'Etat du montant de l'enveloppe versée aux régions ne soit pas vécue comme une mise sous tutelle des territoires.

■ *Léa Arson, Sébastien Wantz*

A brief introduction to Copenhagen, recent developments and governance structures.

Intervenant : Hans Thor Andersen, Research Director

Lieu : Université d'Aalborg

La mondialisation, l'urbanisation, les changements démographiques, la réforme de 2007 et la désindustrialisation ont eu, et ont toujours, des incidences fortes sur la géographie danoise et sur la place occupée par Copenhague au sein de celle-ci. Les développements récents de la ville gagnent ainsi à être analysés en tenant compte des évolutions touchant le pays et la société danoise dans son ensemble.



Les évolutions structurelles du Danemark: affaiblissement de l'Etat, montée en puissance des villes et glurbanisation

Il s'agit, tout d'abord, du débat portant sur le rôle de l'Etat. Sans pour autant parler de "mort de l'Etat", il semblerait que les fonctions étatiques subissent des opérations de redéfinition, changeant de formes et de nature. Ce processus prend place dans un contexte d'évolution du néolibéralisme depuis les années 1970, qui se traduit notamment par une montée en puissance

des acteurs économiques au sein d'un système de gouvernance. Ce relatif affaiblissement de l'échelle étatique a pour corollaire une montée en puissance des villes, dans un mouvement qui est partagé par d'autres pays européens. Les villes apparaissent notamment comme des vecteurs de compétitivité à l'échelle internationale, et parmi celles-ci, on assiste à une concentration dans deux zones spécifiques: la première autour de Copenhague, et la seconde le long de la côte Est du Danemark entre Funen et Aarhus. Ce faisant, le Danemark connaît le même processus de "glurbanisation" que de nombreux autres pays, c'est-à-dire à la fois une mondialisation des flux, une urbanisation accrue et une expansion urbaine de certains pôles,

comme Copenhague. La métropole de Copenhague, avec sa population actuelle de 1,8 millions d'habitants, et son mouvement d'étalement urbain depuis les années 1940 traduit cette évolution. Dans ce contexte, et face à la croissance continue de la région métropolitaine, la question des transports représente à l'heure actuelle une préoccupation importante, qui n'est cependant pas nouvelle.

Les transports, socle pour une coordination à l'échelle régionale?

La coordination des transports constitue, depuis une cinquantaine d'années, un aspect important des réflexions menées sur la coordination régionale autour de Copenhague. La forme que doit prendre cette coordination est une question récurrente et qui évolue encore aujourd'hui. Ainsi, une première loi, en vigueur entre 1974 et 1989, instaurait cette coordination avant d'être abrogée par le gouvernement central. Cette thématique réémerge à la fin des années 1990 : en 2000, la Greater Copenhagen Authority (HUR) a été créée pour gérer en particulier les questions de transport, de gestion du trafic mais aussi de coopération transfrontalière dans l'Öresund, de politique industrielle, de tourisme et de culture. Le HUR était composé d'un conseil de 11 membres venant des comtés de Copenhague, Frederiskborg et Roskilde et des villes de Copenhague et Frederisborg. Cependant, la réforme territoriale de 2007 a affaibli ce processus de coopération régionale préférant un principe de stricte responsabilité locale. Ainsi, dans le domaine du transport, il n'y a plus une seule organisation qui chapeaute tout le réseau mais une coordination assez faible entre plusieurs fournisseurs de transport.

(Re)faire la ville ?

Avec le déclin des activités portuaires et industrielles, des espaces se sont libérés. Pour accompagner le développement de la région capitale, les sites susceptibles d'accueillir des constructions ont été recensés. Ils se situent dans le port, sur le domaine foncier ferroviaire, dans les zones industrielles, dans les espaces gagnés sur la mer et dans les zones résidentielles de la périphérie. La voie de développement adoptée est donc celle d'une refonte, d'une reconstruction de la ville sur elle-même. Derrière la question de l'espace disponible pour refaire la ville se pose en réalité la question du changement de la composition sociale de la population. En effet, une évolution profonde se profile : avec la hausse de la part des propriétaires au détriment des locataires, les citadins sont de plus en plus des ménages appartenant à la classe moyenne. Ainsi, les évolutions que connaît la ville ne doivent pas seulement s'appréhender sur un plan physique mais bien également sur le plan social.

Le Danemark a donc connu, depuis les années 1950 un processus de métropolisation et de polarisation autour de villes qui apparaissent aujourd'hui comme des vecteurs de compétitivité à l'échelle nationale comme internationale. Dans ce contexte, la question de l'équilibre entre zones urbaines et territoires ruraux reste patente. L'avenir des territoires ruraux, qui perdent encore aujourd'hui des habitants, reste une question, certes émergente dans l'espace public, mais pour laquelle les pouvoirs politiques peinent à construire un projet cohérent et audible.

■ *Elise Aubry, Edmée Rinuy*

DiverCITIES à Copenhague: La diversité urbaine dans un pays où l'immigration est un phénomène récent

Intervenant : Rikke Skovgaard Nielsen et Hans Thor Andersen

Lieu : Université d'Aalborg



DiverCITIES est un programme et réseau de recherche financé par la Commission Européenne à hauteur de 6.5 millions d'euros de mars 2013 à février 2017. Il est placé sous la coordination de l'Université d'Utrecht (Pays Bas) et associe des universités de toute l'Europe, dont Paris-Est Créteil mais aussi l'**Université d'Aalborg** à Copenhague. Chercheurs en charge du programme DiverCITIES au sein de cette dernière, **Rikke Skovgaard Nielsen et Hans Thor Andersen** nous ont accueillis pour nous présenter le projet et le contexte copenhagois.

L'objectif principal du réseau est de comprendre les effets de la diversité pour la ville, la société et l'économie, d'en démontrer les bénéfices sociaux et économiques et d'analyser les politiques existantes en matière de promotion de la diversité afin de guider l'action publique à tous les niveaux de décision. L'hypothèse de départ de DiverCITIES est qu'au-delà de la diversité, caractéristique intrinsèque d'une ville, les sociétés urbaines européennes contemporaines sont caractérisées par une "**hyper-diversité**". Par delà

des différences entre et au sein des divers groupes religieux et ethniques, l'hyper-diversité implique également une diversité de modes de vie, d'attitudes et d'activités. Au lieu de la considérer comme un problème ou un défi - en lien avec les problèmes de discriminations et de conflits - le réseau se propose de considérer cette diversité comme une richesse et un potentiel.

Du multiculturalisme à l'intégration

Au Danemark, la diversité est une idée nouvelle et récente car auparavant les migrants étaient seulement de passage et la société était très homogène. Face au constat de ce nouveau phénomène, il a fallu penser des politiques publiques afin de "gérer" la diversité de façon à ce qu'elle profite à tous. Trois grands modèles existent: l'**assimilation** qui décourage la diversité, le **multiculturalisme** ou pluralisme qui accepte voire encourage l'altérité et l'**intégration** qui accepte les différences sans les accentuer. Dans plusieurs pays, notamment le Royaume-Uni et la Suède, le multiculturalisme a été vu comme la

seule solution pour “aller de l’avant”. Mme Skovgaard Nielsen a d’ailleurs souligné qu’à bien des égards, on trouvait à Copenhague une approche bien plus multiculturelle que dans le reste du Danemark. Ces dernières années, ce modèle a cependant été au coeur de controverses à cause de la persistance des inégalités et la montée des extrémismes. Il est critiqué pour le manque d’intégration -voire la marginalisation- des nouveaux arrivants qu’il implique ainsi que pour la compétition qu’il crée entre les différents groupes. Sur un plan plus théorique, la vision statique qu’il porte sur la société - avec des groupes sociaux dont les caractéristiques ne changeraient pas ou peu - est discutée car les identités sociales évoluent.

Ainsi au Royaume-Uni, notamment suite aux émeutes de 2001, les politiques publiques se sont détachées du multiculturalisme pour aller vers davantage d’intégration. Le concept de “**community cohesion agenda**” a alors émergé, principalement à travers le Cattle Report . L’objectif est d’imposer certaines obligations aux immigrés (tests, cours de langue etc.) afin de garantir l’existence d’un socle culturel commun au sein de la société et ce tout en respectant les différences. Le Danemark quant à lui est directement passé d’une “politique de l’invité” à une politique d’intégration incluant des cours de langues ainsi que l’obligation de respecter un certain ancrage territorial afin de bénéficier des aides sociales. Il s’oppose en cela à la Suède qui a gardé une approche très multiculturaliste. Les émeutes suédoises ont paradoxalement davantage nourri la critique du multiculturalisme au Danemark - à travers la couverture médiatique - qu’en Suède même. Les émeutes danoises de 2008, elles, ont creusé le clivage politique droite/ gauche en favorisant la montée de la droite.

La critique des politiques d’intégration: le micro-local au cœur de la gestion de la diversité

Cette approche a très vite été critiquée, notamment par des chercheurs en sciences sociales. Ainsi, **Ash Amin** a qualifié les concepts de “community cohesion” et de “mixed housing” comme étant irréalistes. Il leur préfère l’idée de compréhension et de dialogue interculturels favorisés par les expériences et les rencontres quotidiennes. Concrètement, cela passe pour lui par l’aménagement de la forme urbaine car les différences sociales et ethniques sont fortement territorialisées dans l’espace public. Un changement d’échelle s’opère alors, on passe de la communauté nationale à l’échelle du quartier avec des dynamiques sociales spécifiques. Il s’agit pour Amin de créer des **micro-cultures** au sein desquelles il est possible de faire sortir les individus de leur routine afin de les faire se rassembler et échanger. Il utilise l’image des universités où des étudiants d’origines et de cultures très diverses se rencontrent et vivent ensemble. A Copenhague, cette approche a été expérimentée dans le quartier de **Norrebro** où l’espace public qui se trouvait à la limite entre un quartier pauvre et un autre plus riche a été aménagé avec des matériaux venant du monde entier afin de représenter les origines des habitants et la possible harmonie de leur rencontre. Cette approche au niveau local voire micro-local est basé sur de nombreux projets et initiatives très localisés. Elle est donc critiquée pour ne pas résoudre le problème sociétal que pose l’immigration qui est celui de la cohésion sociale nationale.

En effet, dans les pays européens, la

diversité a traditionnellement été gérée au niveau du gouvernement national. Se pose cependant la question de savoir si cette **échelle** est réellement la plus **pertinente**. Ainsi, les problèmes et bénéfices de la diversité semblent avant tout avoir des impacts locaux avec une diversité des contextes de plus en plus grandes suivant les villes voire les quartiers. La prise de décision au niveau national pose le problème de l'articulation de la législation avec les initiatives locales et de la coordination avec le niveau local. C'est une des thématiques principales du réseau DiverCITIES. Au Danemark, les marges de manoeuvre des municipalités en matière de diversité s'est accrue ces dernières années mais les obligations mentionnées plus tôt s'imposent toujours. Cependant, outre ces principales grandes mesures, les politiques publiques nationales sont relativement peu strictes vis-à-vis des niveaux locaux et leurs proposent des outils pour permettre d'identifier par eux-mêmes les solutions adaptées à leur contexte.

Les premiers résultats de DiverCITIES à Copenhague

La question de recherche centrale au sein du réseau DiverCITIES est celle des aspects positifs de la diversité en matière de cohésion sociale, de mobilité sociale et de performance économique. Dix "work packages" ont été développés par le réseau sur différentes thématiques. Le quatrième a trait à **l'évaluation des politiques urbaines**. Il s'agit d'identifier si les politiques publiques menées par la municipalité traitent de la diversité



et ce même quand elle n'est pas explicitement citée. Trois types de politiques ont été identifiées: la redistribution des ressources, la création d'espaces de rencontre et/ou de délibération, la reconnaissance de la multiplicité des voix. A Copenhague, l'objectif officiel est de **devenir la ville la plus inclusive d'ici à 2015**. Contrairement à Paris, le terme de diversité est explicitement utilisé. Celle-ci est considérée comme inévitable mais aussi et surtout comme souhaitable. La diversité est appréhendée principalement par le prisme du statut socio-économique mais également de l'ethnicité et de l'orientation sexuelle. Copenhague est vue comme **pionnière** et en avance par rapport aux autres villes européennes sur ces sujets. La municipalité cherche à atteindre l'égalité des chances socio-économiques. Les discours des acteurs mettent en avant un idéal d'inclusion dans lequel la majorité et les minorités seraient également responsables de la cohésion sociale. Dans la pratique, ils se placent davantage dans une posture d'intégration : les minorités doivent faire la majeure partie des

comme étant un élément crucial de la politique municipale, alors que dans les faits il est relativement mal pris en main par la commune. Le cinquième “work package” concerne **les modalités de gouvernance et initiatives**. A Copenhague, les initiatives se concentrent principalement sur la cohésion et la mobilité sociales car la performance économique est considérée comme trop lointaine. Le manque de fonds participe également à expliquer ce choix. De plus, la municipalité de Copenhague est organisée en 7 grandes administrations qui communiquent peu entre elles et ne coordonnent pas leurs actions. Ceci complique la mise en place de politiques transversales associant des mesures dans le domaine social d’une part et économique de l’autre. Enfin, le sixième s’intéresse aux habitants sur le terrain. Plusieurs entretiens ont été menés. L’importance de l’inclusion des habitants dans les projets quotidiens ainsi que des politiques de

régénération urbaine est soulignée. Il s’agit de les impliquer afin de ne pas les exclure.

Suite à l’intervention de Mme Skovgaard Nielsen, nous avons pu échanger avec les quelques étudiants présents. Nous avons notamment abordé avec deux d’entre eux, les questions de mixité sociale en matière de logement ainsi que de laïcité en milieu scolaire. Bien que leur avis ne soit pas forcément représentatifs, l’étudiant d’origine turc semblait avoir un oeil un peu plus critique sur les conséquences du modèle danois que sa camarade danoise. Le consensus général restait cependant présent sur les grands principes.

■ *Noémie Ott, Lisa Sebros*

Intervenant : Øystein Leonardsen (Chef de projet)
André Just Vedgren (Développeur)
Camilla Noergaard (Artiste)

Lieu : Quartier de Sundholm



Sundholm est un quartier défavorisé de la ville de Copenhague. Pendant la première moitié du vingtième siècle, le quartier se trouvait enclavé, exclu de la centralité de Copenhague. Il concentrait alors une part importante de populations marginales et reléguées de la capitale : personnes alcooliques, usagers de drogue, personnes sans-abri et prostituées s'y côtoyaient dans un environnement pauvre en espaces publics agréables. Avec l'expansion de la capitale danoise, Sundholm a progressivement perdu son statut de quartier périphérique de Copenhague et est devenu progressivement un lieu de mixité, où s'installent aujourd'hui familles

et actifs de classe moyenne. L'accompagnement par la planification urbaine de la transformation du quartier en un espace accueillant et ouvert est désormais un défi pour les acteurs locaux.

S'appuyer sur ses potentialités pour revaloriser un quartier en difficulté

Grâce au programme URBACT financé par l'Union Européenne, de nombreux projets de rénovation urbaine sont engagés à Sundholm. En six ans, environ 250 initiatives et projets ont été pilotés sur le quartier. La ville de Copenhague

COPENHAGEN MAP



Source: "Integrated Urban Renewal in Copenhagen, 2012", Technical and Environmental Administration, Urban Design Department :

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/870_hHa1d53AJZ.pdf

finance en grande partie les projets de rénovation urbaine. Le programme URBACT, quant à lui, apporte une part minimale des financements nécessaires mais propose une expertise en management de projets et des idées nécessaires à leur mise en œuvre.

Parmi les différents projets de Sundholm, nous avons eu l'occasion de visiter deux d'entre eux : un jardin urbain que les habitants du quartier partagent avec des personnes sans domicile fixe, et le « Sundholms Bakker », un espace vert public conçu pour éliminer la frontière physique entre les habitants aisés et défavorisés, qui inclut plusieurs œuvres d'art : deux buttes de terre fleuries, des panneaux de verre coloré filtrant la lumière, ou encore des bancs représentant la forme et l'agencement des immeubles autour de l'espace vert.

Ces projets de rénovation urbaine à Sundholm sont intéressants pour plusieurs raisons.

Ils illustrent le succès d'une démarche de démocratie participative et témoignent également de l'importance de l'ancrage local pour la réussite d'un projet. Enfin, ce projet se distingue d'autres que nous avons rencontrés à Copenhague du fait de sa modestie, de la mise en valeur des difficultés rencontrées et de l'importance qu'il attache au lien social et à la revalorisation symbolique plutôt qu'aux infrastructures.

Illustrer la « démocratie du consensus » : une initiative exemplaire

Sundholm est avant tout un exemple de démocratie participative qui fonctionne. Sur l'ensemble des projets de rénovation urbaine ayant affecté le quartier, il existe une volonté réelle et concrète de faire participer les habitants, qui se

sont effectivement investis. Il s'agit donc bien d'un exemple local et concret de la démocratie de consensus enracinée dans la culture politique du pays dont les autorités danoises font régulièrement l'éloge. Il est d'ailleurs intéressant de constater la pluralité de moyens mis en œuvre afin de recueillir l'opinion des habitants, de leur permettre de s'approprier les projets et de les co-construire avec les autorités locales et les urbanistes. De manière assez classique, des réunions publiques et des ateliers ont permis aux habitants de venir s'informer et de partager leurs idées. D'autres moyens ont été utilisés : par exemple, des peintures urbaines ont été mises en place pour permettre aux enfants de montrer comment ils aimeraient utiliser l'espace public. La technique du « *planning on the fly* » a également été employée : des tableaux blancs et des posters ont été mis à disposition pour que les piétons puissent y laisser leurs impressions. Enfin, les habitants ont été incités à descendre quelques minutes de leur vélo pendant leur trajet afin de discuter des projets avec les urbanistes de la ville. Malgré quelques réticences de la part de certains résidents réservés, cette phase amont de concertation a été considérée comme très fructueuse par les porteurs de projet.

Ces projets de rénovation urbaine se caractérisent donc par une véritable démarche *d'empowerment*, par opposition à une démarche *top-down* qui imposerait l'intervention urbaine à la population. Ils visent à donner aux habitants et aux plus démunis le pouvoir de penser leur quartier et de l'améliorer selon leurs souhaits et leurs besoins.

S'appuyer sur l'existant: la fertilité du terreau local

Ce projet doit sa réussite en grande partie à son ancrage véritable dans le contexte local. Les différentes initiatives ont pris en compte la diversité des habitants du quartier, y compris les besoins et problématiques des populations marginales. Un projet d'apiculture urbaine, lancé par un entrepreneur privé, permet d'établir des liens sociaux entre les enfants et les sans-abri qui y consacrent ensemble leur temps. Le projet n'est pas seulement efficace sur le plan social, mais permet aussi de dégager une rentabilité économique certaine. Plusieurs personnes sans abri sont par ailleurs employées pour livrer le miel produit dans toute la ville avec des *cargo-bikes*.

Dans la même veine, le jardin urbain, créé



en 2010, a d'abord été mis à disposition des personnes sans-abri hébergées dans un centre voisin puis étendu à l'usage des habitants. Il permet à ces publics hétéroclites de se retrouver autour d'un intérêt commun, malgré leurs différences. Lors de sa mise en place, le jardin a fait face à quelques oppositions. D'une part, plusieurs constructeurs immobiliers auraient souhaité pouvoir monter des opérations de logement sur la zone dont la centralité croît de jour en jour. La proximité avec le quartier d'Orestadt crée en effet une pression foncière importante. Sa conservation a cependant été légitimée par la création récente d'une association de jardiniers. D'autre part, certains habitants craignaient que les personnes sans-abri s'approprient le projet de façon exclusive. Au contraire, chacun trouve sa place dans le jardin et il n'y a jamais eu d'acte de vandalisme sérieux. La participation de tous au jardin incite effectivement au respect de cet espace public.

Une prison pour délinquants juvéniles est cependant adjacente au jardin, avec une emprise au sol assez importante. Elle n'est intégrée ni spatialement, ni socialement au lieu et au projet, car les détenus y séjournant sont considérés comme trop violents pour participer au jardin. Cette enclave fermée sur elle-même maintient une forme de rupture physique à Sundholm.

Priorité donnée à l'échange et au lien social : symbole ou véritable parti-pris ?

L'introduction de l'art dans le projet a permis de revaloriser symboliquement et visuellement le quartier. La municipalité a effectivement appelé plusieurs artistes locaux et engagés à participer au

projet afin de détruire les barrières physiques et symboliques existantes et d'établir un dialogue avec les habitants. La proximité entre artistes et habitants du quartier est renforcée par l'installation d'une *Art Factory*. Cette dernière accueille une cinquantaine de d'ateliers d'artistes. Les loyers y sont peu élevés grâce d'une part aux subventions de la municipalité et d'autre part à des panneaux solaires installés sur le toit qui ont considérablement réduit le coût de l'énergie. Les artistes ont remplacé la barrière existant auparavant, qui coupait le quartier en deux, par deux monticules fleuris sur lesquels les habitants peuvent monter, profiter de la verdure et des fleurs, se saluer. Loin de n'être qu'un simple embellissement, ce symbole artistique a posé un cadre favorable pour le rétablissement du lien social dans le quartier. Bien que modestes, ces réalisations artistiques ont permis aux habitants de reprendre confiance en la valeur de leur quartier et d'éprouver une volonté de s'exprimer, de participer, d'échanger.

Ainsi, les différentes initiatives découvertes soutiennent l'idée de créer de la rencontre entre les populations diversifiées du quartier, grâce souvent à un espace public attractif et inséré dans le quartier. La plupart des initiatives impliquent directement les habitants en les sollicitant pour la conception ou la gestion du projet. Utile et confiant, l'habitant retrouve dès lors une place légitime et une capacité à agir sur son quartier. La réussite du projet est alors visible dans la transformation de l'espace public : l'espace répulsif, terrain vague regroupant seringues de drogue et population marginales, est devenu un espace partagé, une zone de rencontre de la diversité des habitants du quartier.

La participation financière du programme URBACT demeure modeste : 100 000 euros, soit

1% du coût total du projet, l'essentiel étant financé par la municipalité. URBACT a surtout aidé le projet par sa capacité de mise en réseau : des urbanistes et des délégations étrangères se sont rendus à Sundholm pour partager leurs idées et donner des éléments de comparaison. Preuve de son efficacité, ce programme URBACT est un des rares qui a vu son financement croître pour la période 2014-2020. Néanmoins, la pérennité du projet reste à questionner. Les habitants continueront-ils à porter d'eux-mêmes les projets de quartier – jardin, entretien des buttes, ateliers d'artistes - lorsque les financements cesseront ou que l'équipe municipale changera de couleur politique ?

■ Lucas Gaudissart, Romain Paderi,
David Pham, Claire Schreiber



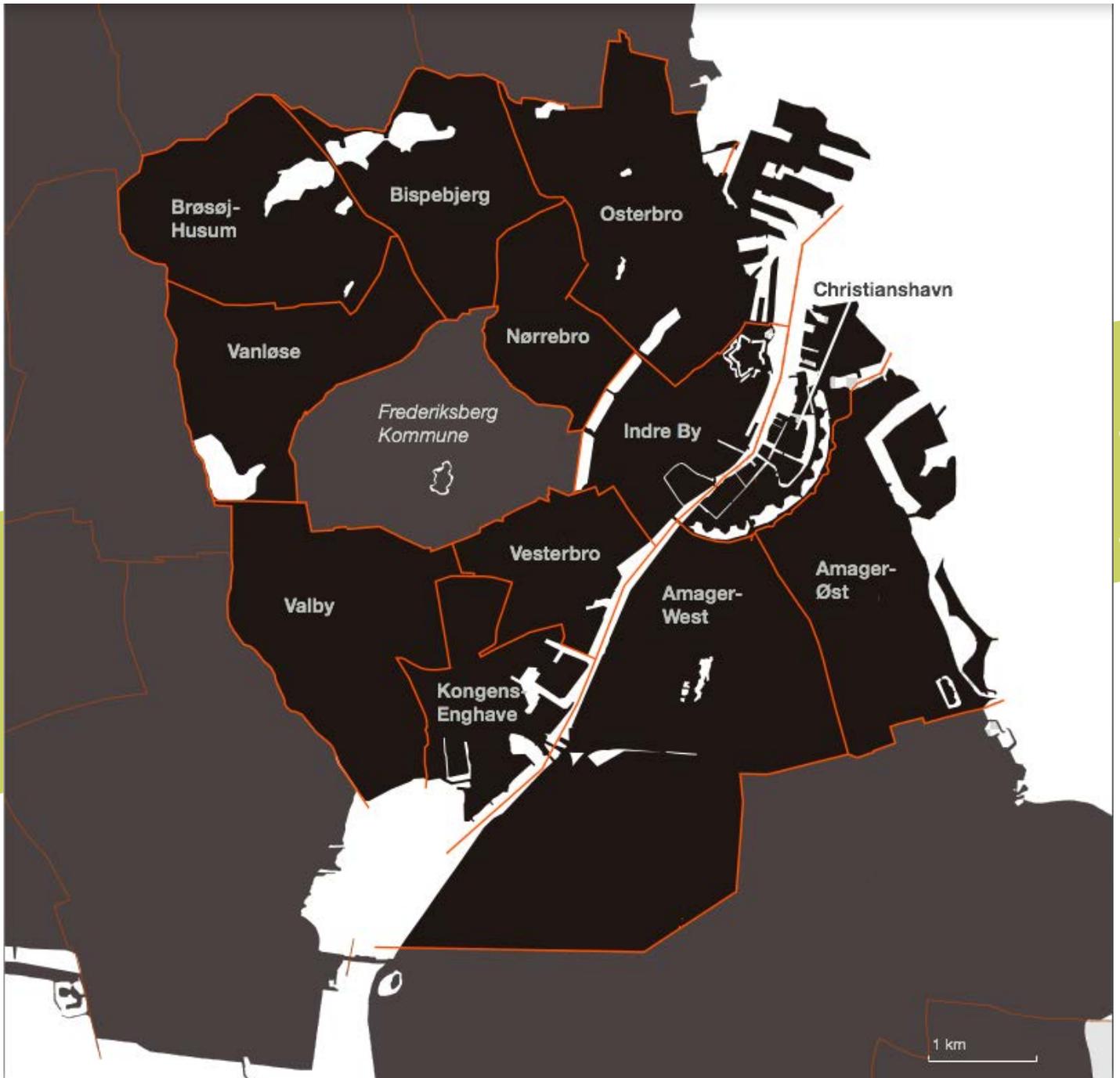
Visites Urbaines

11-14 novembre 2014



Repère:

Carte des différents quartiers de Copenhague



Source: OpenStreetMap

Premières impressions...

Le centre d'architecture se situe au bord de l'eau, dans un bâtiment industriel ancien en briques rouges. Isolé du centre-ville et du mouvement de celui-ci, son positionnement est surprenant au premier abord. Loin de l'image que nous pouvons nous faire d'un centre d'architecture, le lieu est un peu froid, peu visible. Lorsque nous entrons, la chaleur des pays nordiques se ressent immédiatement. Le bois, la brique, la lumière, tout saisit le visiteur et l'encourage à se sentir à l'aise dans cet espace restreint. Il y a une ambiance assez particulière, chaleureuse, éloignée des grands musées que nous connaissons en France. Construit sur deux étages et un sous-sol, le Dansk Arkitektur Center est relativement petit mais confortable. Au rez-de-chaussée se situent le magasin et la salle d'exposition. A l'étage se trouvent des salles de travail (notamment pour les enfants) et un restaurant à la façade vitrée qui donne sur le canal avec vue sur la mer. Un endroit assez magique.

Penser la ville avec l'existant

Est-ce parce que nous sommes à Copenhague que l'exposition traite d'inventions faites sur de l'existant ou est-ce une façon de faire la ville qui émerge dans la sphère publique ? Par

des exemples internationaux, ce centre d'architecture cherche à révéler comment des urbanistes, des architectes, des designers, utilisent l'existant afin de créer de nouveaux espaces, de nouveaux usages ou d'améliorer ce qui existe. L'exposition s'appuie sur le terme anglais « reprogramming », désignant à la fois le processus de modification d'un objet, structure ou système, de façon à ce qu'il serve de nouveaux buts ; le processus d'élargissement de sa fonctionnalité, au-delà de son rôle initial ; ainsi que celui de l'adaptation de l'objet à de nouveaux usages. Cet angle de vue proposé par l'exposition s'inscrit donc dans une vision moderne de la fabrique de la ville, qui est celle du renouvellement. Rassembler au sein de ce lieu certaines innovations existantes dans les villes du monde constitue un partage d'expériences inspirant qui rappelle la volonté danoise d'adopter une démarche moderne dans le processus de fabrique de la ville.

Les innovations présentées sont regroupées en grandes catégories qui permettent aux visiteurs d'intégrer les différents processus permettant ce renouvellement de la ville. Ainsi, nous déambulons entre les illustrations de réalisations qui amènent aussi bien à accorder une seconde vie aux surfaces urbaines, à repenser les fonctionnalités d'un lieu, qu'à modifier le rapport à l'urbanité.

Accorder une seconde vie aux

Le sol a été pensé comme une ressource pendant de nombreuses années. D'abord ressource agricole permettant de nourrir les populations et de faire du commerce, il a aussi été pensé comme la base essentielle pour accueillir de nouvelles structures. Nous remarquons cela par les nombreuses études de sol faites pour construire des bâtiments. L'exposition montre que le sol est aujourd'hui une véritable ressource. En effet, le sol peut devenir "intelligent" lorsque l'on y insère des capteurs pour aider à la conduite par exemple (des flocons de neige apparaissent sur la route quand il gèle) ou encore pour développer le réseau internet dans les villes (Espagne).

Mais les surfaces font également référence à l'aérien, notamment avec les rooftops. En effet, ces derniers sont de plus en plus utilisés pour collecter de l'énergie (panneaux solaires) ou encore pour devenir des jardins partagés. Dans des villes de plus en plus denses et avec la volonté de plus en plus vive de consommer "local", les jardins partagés offrent l'opportunité de répondre à ces deux problématiques : les toits permettent de développer des espaces cultivables, à l'instar du projet OesterGRO, ou des lieux de sociabilité à l'image de jardins d'enfants. D'un point de vue plus technique, les toits ont une prise au vent plus grande que les espaces "au sol", cela favorise la pollinisation et donc la reproduction naturelle des plantes, un enjeu très actuel.

L'exposition permet donc de montrer que le sol peut se comprendre à différentes échelles et pour différents usages.



Repenser les espaces et les structures fonctionnelles

De nombreuses infrastructures au cœur de la ville sont historiquement liées au développement des transports et autres fonctionnalités urbaines. Aujourd'hui, l'enjeu est de revaloriser ces espaces purement fonctionnels et de les adapter aux nouveaux usages. Ainsi La Dallman Architects a proposé la réalisation d'une autoroute verte sous le « Milwaukee's Holton Street Viaduct » (USA), initialement construit pour les voitures, afin de permettre aux cyclistes et piétons d'y circuler. A Londres, l'idée proposée par Y/N Studio est de



revaloriser le canal Regent qui a perdu sa fonction industrielle, en créant un bassin dans lequel les gens peuvent nager. Il propose ainsi, selon l'argumentation du studio créateur, une alternative au vélo ou à la marche. On citera encore l'idée de donner une nouvelle vie aux églises de Londres non utilisées, en ouvrant l'accès aux clochers pour en faire des espaces créatifs. Ces nouvelles visions démontrent combien les formes urbaines sont encore malléables lorsque la créativité s'en empare.

Créer de nouvelles relations à l'urbain

L'humain entre en contact avec la ville grâce au mobilier urbain. La structure urbaine devient en effet le support des relations humaines, elle répond aux besoins humains. Ce rapport entre le matériel et l'immatériel s'exprime d'autant plus lorsque les usages se modifient, révélant l'obsolescence de ces

objets. Des projets naissent aujourd'hui visant l'adaptation du mobilier urbain aux usages de la ville moderne. En Norvège par exemple, Umea Energi a équipé des abribus de lumières imitant les rayons du soleil afin de compenser le manque de lumière naturelle pendant l'hiver et ainsi offrir une double fonctionnalité à cet objet. On remarque ici un souci d'optimiser les temps d'attente au bénéfice des populations. L'initiative de Mikhail Belyaev est également révélatrice de cette tendance, puisqu'il a proposé la réalisation de lampadaires équipés de parapluies, qui offrent ainsi un abri aux passants en cas de forte pluie. La

France a elle aussi fait l'objet de cette réflexion avec le projet "La Grande Cantine" mené sur l'esplanade de la Défense à Paris qui témoigne aussi de ce changement de paradigme où l'urbain s'adapte à l'Homme. Ce projet consiste en la création de tables qui s'insèrent dans les escaliers de la Défense afin d'offrir aux usagers des lieux pour déjeuner, discuter, etc.

Satisfaire les besoins essentiels à partir de l'existant

Les acteurs participant à la construction des villes doivent également faire face à de nouveaux enjeux et besoins. L'idée est alors pour ces acteurs de trouver l'astuce permettant de répondre à ces enjeux en utilisant l'existant. Des exemples convaincants viennent démontrer la pertinence de cette technique. A Lima, un panneau d'affichage sert de support pour un appareil qui récupère l'humidité contenue dans l'air afin de distribuer de l'eau potable aux habitants. Autre initiative : à

Londres, des tunnels de métro abandonnés servent aujourd'hui à faire pousser des salades. Alors que la sécurité alimentaire et le développement durable sont des enjeux essentiels pour le futur, le projet « Growing Underground » constitue une des expérimentations démontrant de quelle façon un patrimoine urbain peut être mis au service de ces nouveaux enjeux. Les designers, architectes et ingénieurs se mobilisent donc aujourd'hui pour découvrir les opportunités qu'offre la ville pour s'adapter au présent et prévoir le futur.

Finalement, ces démarches regroupées sous le terme « reprogramming » sont très intéressantes à l'heure où, en France, on s'interroge sur le renouvellement urbain et la nécessité de « refaire la ville sur la ville ». L'exposition démontre ainsi qu'il n'est pas nécessaire de détruire pour faire mieux et que repenser la ville peut se faire à partir de l'existant.

■ Ségolène Béthune, Justine Eude,
Héloïse Sabatier

Orestadt, une nouvelle centralité?

De la friche à la ville nouvelle : émergence, gouvernance, montage de projet dans le quartier d'Orestadt.



La création d'Orestadt

L'émergence du projet "Orestadt" (Ørestad) est intrinsèquement liée aux transformations que connaît la ville de Copenhague au cours des années 1990. Après une décennie morose où la ville fait face à des problèmes de chômage et peine à attirer des investisseurs étrangers, la fin des années 1980 est marquée par une série d'évènements internes et internationaux qui entraînent un changement de paradigme dans l'action publique. A l'extérieur, l'ouverture de nouveaux marchés dans les pays baltes après la

chute du mur de Berlin en novembre 1989 offre de nouvelles opportunités économiques et accroît la compétition entre les territoires. D'autant que la chute du rideau de fer confère à la ville une position géographique centrale en Europe. Au Danemark, l'aggravation du contexte macro-économique du pays (hausse du chômage notamment) pousse les élites politiques à sortir d'une action publique axée principalement sur des politiques de redistribution (logements, transports publics, etc.) et à se positionner sur des enjeux de compétitivité.

Les décideurs politiques prennent conscience



de la nécessité de redynamiser Copenhague pour la rendre capable de concurrencer les autres métropoles européennes. Un comité composé d'élus et de représentants du monde des affaires, chargé d'identifier des leviers de développement pour Copenhague, est créé à la fin des années 1980. Leur rapport défend l'idée que la redynamisation de la ville passe par l'amélioration et l'extension du système de transport en commun. La priorité est donnée à la construction d'un pont sur l'Oresund reliant le Danemark et la Suède et à l'extension de l'aéroport international situé au sud de la ville. L'accord dano-suédois pour la création d'un pont-tunnel traversant Oresund est signé en 1991. La construction démarre deux ans plus tard.

Avec la construction de ces nouvelles infrastructures, le secteur d'Orestadt, situé entre l'aéroport et le centre ville, acquiert une importance nouvelle. Il s'agit alors d'une vaste friche de 310 ha, anciennement occupée par un champ de tir de l'armée. En 1991, la municipalité décide d'un ambitieux projet urbain pour ce secteur : Il s'agit de créer un nouveau quartier où vont cohabiter logements, bureaux, universités et palais d'expositions. Le cahier des charges stipule qu' "Orestadt doit accueillir un vaste éventail d'activités telles que des universités, des institutions scientifiques, des entreprises scientifiques de pointe et abriter des logements agréables et des commerces adaptés aux besoins de la ville".

Le projet doit surtout permettre l'émergence d'une centralité nouvelle à Copenhague, la "contrepartie moderne du centre historique". Pour cela, le choix est fait d'excentrer les établissements d'enseignement supérieur, de rassembler les institutions de recherche et de leur adjoindre des logements attractifs et des services urbains. Le but final est d'attirer les investissements étrangers. Les

décideurs misent notamment sur la situation centrale d'Orestadt. La mixité fonctionnelle programmée - 60% de bureaux, 20% d'habitations et 20% de services - doit permettre d'éviter que le quartier ne devienne une ville satellite ou un espace déserté la nuit.

Parallèlement, des investissements sont réalisés pour améliorer le réseau de transport dans la capitale et un métro automatique est créé pour desservir Orestadt. Celui-ci constitue à la fois l'emblème et l'épine dorsale du nouveau quartier. Emblème en raison de son caractère aérien qui lui donne une visibilité accrue et épine dorsale car c'est véritablement le long des voies que le quartier se développe.

Pour mener à bien le projet, l'Etat et la municipalité de Copenhague décident conjointement la création d'une agence indépendante, la *Ørestad Development Corporation* (ODC) en charge de la construction du métro et de l'aménagement du secteur. Celle-ci lance en 1994 le concours d'architecture qui doit permettre d'élaborer le plan masse du quartier. Le gagnant est un cabinet d'architectes finlandais associé au cabinet danois KHR.

Un montage financier innovant est élaboré pour le développement du quartier. Inspirés par le modèle des villes nouvelles anglaises, les danois misent sur la valorisation du foncier générée par la construction d'infrastructures de qualité. Ainsi, ils décident de construire un métro moderne et performant pour ensuite vendre les parcelles de la zone. La vente doit à posteriori permettre de rembourser les emprunts contractés pour le financement du métro.

Un quartier d'architecture

Le quartier d'Ørestad est avant tout connu pour ses bâtiments d'architectes stars, sur lesquels les investisseurs misent pour créer de l'attractivité. Avec 7 600 architectes environ, le Danemark est un des pays avec la plus forte concentration de professionnels par rapport au nombre d'habitants. A première vue, le quartier semble être un musée à ciel ouvert de l'excellence architecturale danoise. L'objectif est de construire un quartier à la fois contemporain et futuriste, qui réinvente la vie citadine. De par son emplacement, le quartier propose aux habitants potentiels une combinaison de ville et campagne, espaces verts et modernité, avec des réalisations architecturales qui tournent autour de la nature et de l'eau.

Plusieurs bâtiments phares illustrent ces objectifs. La salle de concert de Jean Nouvel, immense cube sans façade, est recouverte de voiles bleus. Les concerts sont projetés sur les façades, mais en journée, le bâtiment reste mystérieux et assez fermé aux yeux des passants. La résidence étudiante Tietgen est, elle aussi, centrée autour de l'intérieur. En s'inspirant des maisons traditionnelles (tulou) des Hakkas en Chine, l'agence d'architecture Lundgaard et Tranberg a souhaité recréer une communauté. Les espaces communs et les cuisines donnent sur une cour intérieure, tandis que les chambres donnent sur l'extérieur, permettant d'allier le collectif et l'individuel.

La Mountain House, réalisée par le Bjarke Ingels Group, est le résultat d'une commande souhaitant ériger sur une parcelle un étroit immeuble d'habitation et un double parking. Bjarke Ingels propose donc une solution innovante, en combinant les deux fonctions dans

Situation du projet Ørestad à Copenhague



Source : orestad.dk

Chronologie du projet

- 1991** : Lancement du mégaprojet Orestadt.
- 1992** : Création de la *Ørestad Development Corporation* (ODC) par voie législative.
- 1995** : Publication du plan de masse.
- 1996** : Début de la construction du métro automatique aérien.
- 1999** : Arrivée des premiers habitants.
- 2002** : Mise en service du métro.
- 2009** : Inauguration de la Koncerthuset dessinée par Jean Nouvel.

une seule structure. Celle-ci est composée aux deux tiers de parkings et recouverte d'une cascade de logements. Ceci permet donc d'avoir des appartements lumineux ayant tous une vue sur le paysage environnant, tout en étant connectés directement à une place de parking. Le bâtiment illustre parfaitement la stratégie de BIG qui a fait

son succès : une architecture qui joue avec les contraintes, qu'elles soient physiques, esthétiques, ou financières. Le quartier d'Orestadt rassemble d'ailleurs plusieurs bâtiments de BIG, où se retrouve ce souci de combiner de multiples fonctionnalités dans un cadre naturel. Le 8Tallet, surnommé le Grand Huit, allie maisons, appartements, jardins et espaces de jeux. Le VM Mountain, qui prend la forme d'un assemblage de Legos, comprend 80 unités d'habitation, dont chacune possède un balcon à la « Dicaprio ».

Cependant, l'essence du projet du quartier d'Orestadt peut provoquer des dimensions architecturales qui semblent hors contexte, voire incohérentes. Plusieurs immeubles portent des références qui paraissent sorties de nulle part, comme les balcons « Dicaprio » ou la reproduction du Mont Everest sur la façade du Mountain House. Si ces caractéristiques semblent amusantes au premier abord, nous pouvons questionner la cohérence de ces efforts voulant donner des particularités et une identité au quartier. De plus, les prouesses architecturales semblent s'arrêter aux abords des bâtiments, créant des quasi no man's land entre les immeubles. Les espaces publics, relativement peu aménagés, contribuent au ressenti de ce quartier tourné vers l'intérieur.

Orestadt aujourd'hui

En 2014, la moitié des parcelles de la zone ont été vendues et 1/3 développées. 8500 personnes vivent à Orestadt et l'émergence de ce quartier a permis le développement d'un nouveau regard sur Amager, île sur laquelle il est situé, autrefois considérée comme une périphérie et un territoire à l'abandon.

Cependant, si l'ambition originelle du

quartier était de devenir la localisation la plus attractive de la capitale pour les investisseurs étrangers, celui-ci souffre aujourd'hui de la concurrence du quartier du port, rénové récemment.

Sur le plan financier, la ville a dû faire face à un certain nombre de difficultés. Les délais de remboursement du prêt - contracté pour financer le métro - ont par exemple dû être allongés. Cela s'explique par deux raisons principales : la construction du métro s'est avérée plus onéreuse que prévu et les recettes générées par la vente des terrains n'ont pas été à la hauteur des prévisions initiales. Si à partir de 2004, on a senti un nouvel élan dans l'attrait du privé pour le quartier avec la vente de nombreuses parcelles, il a très vite été freiné par la crise économique mondiale (2007-2009).

Le portage politique du projet ne s'est cependant pas estompé durant la période. Dès son origine, la création d'une agence indépendante (*Ørestad Development Corporation*) avait permis de dépolitiser les débats. Depuis, le projet d'une nouvelle ligne "ring" de métro a entraîné un changement dans la gouvernance. L'ODC a en effet été démantelée et les parcelles restantes d'Orestadt intégrées à un plan de développement plus large comprenant notamment les quartiers rénovés du port.

■ *Marie Benoit, Maria Cardenas, Lucie Mével, Anouck Plugnan, Thomas Vandriessche*

Superkilen

ou l'architecture du partage.



Les différentes zones de Superkilen

(source : Architecture et Urbanisme)

Au cœur de Nørrebro, quartier multiculturel rassemblant une population hétérogène, se situe Superkilen, un espace urbain public et ouvert sur la ville. Cet espace public a pour caractéristique d'avoir été conçu comme un corridor de passage, une entraille par laquelle les habitants pourraient traverser leur quartier. Superkilen a également la particularité d'être divisé en trois zones distinguées par une thématique, une couleur : le Carré Rouge résolument tourné vers la pratique sportive, le Marché Noir conçu comme un lieu davantage convivial et de partage et le Green Park, espace de détente au cœur de Copenhague.

Ouvert en juin 2012, Superkilen libère un espace de 30.000 m² répartis autour d'une colonne vertébrale de près de 750 mètres de long.

Si l'on se promène à Nørrebro, on se souviendra des grandes allées en briques, larges, les rues piétonnes, les nombreuses boutiques de créateurs indépendants et la "Berlin Vibe" qui s'en dégage, comme si on se retrouvait subitement à se promener à Kreuzberg. Nørrebro est le quartier "Multikulti" par excellence de Copenhague, avec 28% de ses habitants issus de l'immigration,

chiffre très important pour le Danemark.

Cependant, si on décide de poursuivre sa promenade dans Nørrebro, dans son cœur, on risque de tomber sur un OVNI portant le nom de Superkilen. L'espace urbain connu, que l'on peut interpréter selon nos cadres de références quotidiens, disparaît alors pour laisser place à "l'objet Superkilen".

C'est par le "Carré Rouge" que commence notre visite. Rings de Box, punching-balls, anciennes voies de stockage de trams transformées



Plan masse de Superkilen avec les différentes zones

(source : Forgemind ArchiMedia)

en cafés, en salles de sport ou d'exposition, enseignes publicitaires ramenées tout droit de l'ex-bloc soviétique : à Superkilen, la diversité s'exprime aussi par le mobilier urbain. Le collectif d'artistes danois à l'origine du projet, Superflex, a voulu faire de Superkilen une expérience urbaine, participative, reflétant la diversité des habitants de Nørrebro, avec plus de 50 nationalités différentes vivant aux abords directs du parc. Superflex, plutôt que d'utiliser un mobilier urbain standardisé, similaire aux autres parcs danois, a demandé aux habitants de penser à un élément urbain : poubelle, bancs, lampadaires, balançoires... Le collectif a ensuite répliqué ces objets en 1:1, ou les a parfois même directement importés, en fonction du pays d'origine de l'habitant, et les a intégrés dans Superkilen. On y côtoie des pavillons russes avec des tables de pique-nique arméniennes, ombragées par des palmiers, desquels on peut observer des matchs sur les rings de boxe thaïlandaise. La volonté du collectif Superflex était de proposer aux habitants des objets urbains tous différents les uns des autres. Superkilen en

chiffres, c'est avant tout plus de 100 objets différents importés de 56 pays. Superkilen c'est donc la diversité traduite par l'objet.

Superflex est un collectif d'artistes créé en 1993 par Rasmus Nielsen, Jakob Fenger et Bjørnstjerne Christiansen. Leur philosophie est d'inviter les habitants à participer et à communiquer à travers le développement de modèles expérimentaux qui questionnent et reconfigurent les conditions de production traditionnelles. Ils s'intéressent donc à des formes de production participatives, démocratiques et indépendantes, et à l'auto-organisation des quartiers par leurs habitants. Ils sont engagés dans une démarche subversive qui veut déconstruire les modes de domination économique à travers l'espace public. Superkilen est leur projet le plus important et a permis une reconnaissance très large, puisque le projet a remporté en 2013 le prix d'honneur dans la catégorie Design urbain et régional, par l'American Institute of Architects et a été nommé par le Musée du Design à Londres ainsi que pour le prix de l'Union Européenne pour

l'Architecture contemporaine.

Cette approche originale se poursuit tout au long de la promenade. En arrivant dans le "Marché Noir", zone pensée comme celle de la "rencontre", on croise une pieuvre japonaise géante, qui sert de jeu pour les enfants, pendant que les parents peuvent échanger au bord de la fontaine marocaine, en forme d'étoile. Ici, le sol n'est plus rouge, mais noir, zébré par des lignes blanches qui suivent le mobilier urbain et donnent des perspectives surréalistes au promeneur. C'est la zone médiane de Superkilen, qui lie le "Carré Rouge" à Green Park, pensée comme un espace de détente familial, véritable poumon au coeur de Copenhague.

L'intérêt de cet espace urbain est bien celui d'avoir conservé de l'espace. La volonté de créer un corridor ouvert à partir de l'existant - permettant la circulation sans encombre des piétons et cyclistes - et sans restrictions d'entrée quelles qu'elles soient (barrières, portes...) fait de Superkilen un lieu hors du commun, qui joue sur les contrastes. On passe du quartier de Nørrebro, à l'architecture banale, de rues et d'immeubles, à un lieu qui bouleverse perspective, espace et mobilier urbain et propose *autre chose*. Il offre une vision de la diversité comme ouverture, invitation à la rencontre et la détente. Un lieu qui se construit en utilisant les ressources des habitants, en créant à partir du peu, du moins.

Superkilen étonne. Il étonne par sa forme, par son radicalisme, sa démarche, et surtout, par son succès. Les populations sont là et elles s'approprient cet OVNI urbain, rendant *infine la promenade dans Superkilen presque normale*. Passée la première surprise, la forme séduit et questionne alors nos conceptions de la banalité. En

quoi cet espace est-il plus atypique que nos formes traditionnelles ? Pourquoi un espace si grand, réservé aux piétons et à l'expression culturelle et artistique est plus étrange que les grandes artères réservées aux voitures ? C'est qu'on a peu l'habitude, à Paris, et en France plus largement, de cette radicalité. On voit balbutier des projets "alternatifs" autour de la petite ceinture, voie si longtemps abandonnée et interdite au public, où les curieux devaient escalader murets et barrières pour y accéder. Mais ces projets s'inscrivent dans une logique de lutte contre un marché foncier parisien qui donne à seul petit mètre carré une valeur moyenne de 8200 €.

Superkilen, lui, n'est jamais fermé. Il est pensé sans discontinuité entre le jour et la nuit, où il s'éclaire grâce aux lampadaires importés des quatre coins du monde. À Paris, le parc est davantage pensé pour vivre la journée. En hiver, on ferme à 20h. Les lieux de rencontre deviennent alors des cafés, bars, ou l'intimité du foyer. Dans le cadre de Superkilen, il y a une vraie démarche pour que l'espace ouvert puisse le rester sans discontinuité. Cela passe par une réflexion poussée sur l'espace public et partagé : comment l'espace libre la journée peut-il le rester la nuit tombée, hiver comme été ? Comment surmonter cet impensé de "la nuit" dans l'espace urbain et surmonter les peurs et les fantasmes autour de la délinquance, qui généralement l'accompagnent ?

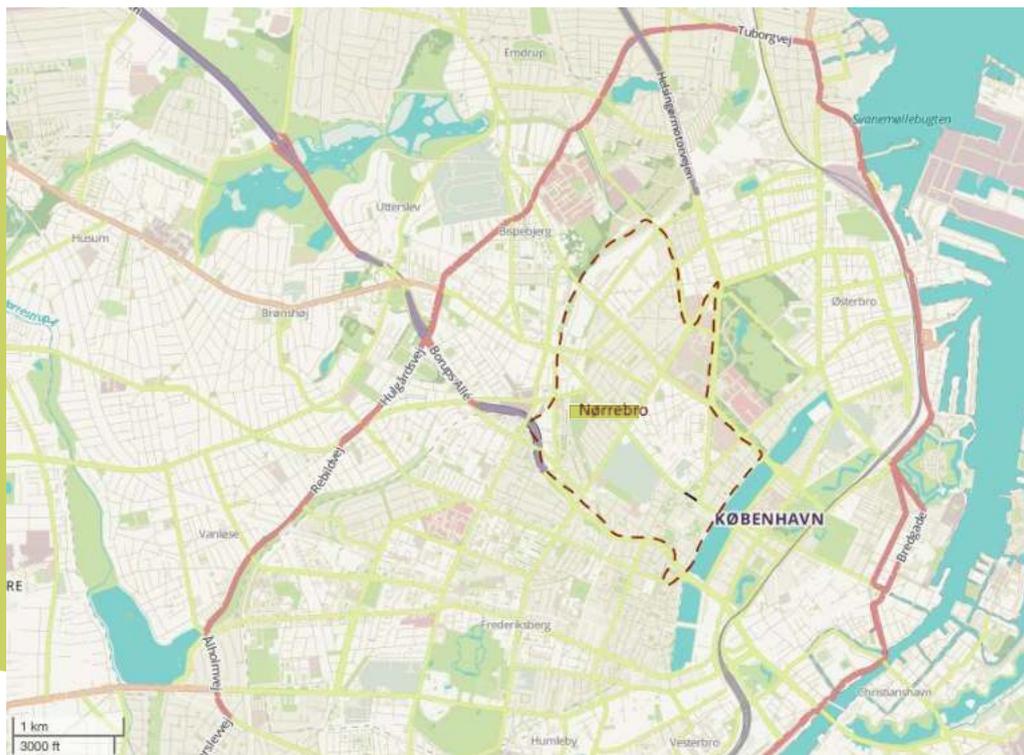
Cette problématique et le parti pris de la ville de Copenhague de se positionner en faveur d'un espace ouvert à tout moment étonne et interroge. Quels verrous, quelles possibilités, et surtout, quelle volonté politique pour un tel projet en France ?

Superkilen traite la question de l'espace

urbain ouvert avec radicalité et audace, mais c'est un pari réussi. Il s'agit de considérer tous les éléments de l'espace : les végétaux, la lumière, le mobilier mais aussi et surtout le revêtement, bien souvent négligé et qui, dans ce cas précis, apporte une valeur ajoutée au projet. Par son ouverture, il

crée un lien entre les espaces qu'il sépare physiquement.

■ *Miléna Aellig, Camille Combe*



Source : OpenStreetMap

Pour aller plus loin :

- Inventaire du mobilier urbain utilisé à Superkilen : http://superflex.net/files/superkilen_objects_EN.pdf
- Présentation de Superkilen par le collectif Superflex : <http://www.superflex.net/tools/superkilen>

Vesterbro, rénover et ré-innover.

Vesterbro serait-il un quartier voué à ne jamais atteindre une forme urbaine pérenne? Son histoire témoigne d'un quartier traversé par des populations bigarrées et des activités hétéroclites. Son présent montre des rues encore en travaux et des magasins tout juste ouverts. Si l'agitation est palpable dans ce quartier où les ravalements de façade et la réfection de la voirie forment un petit monde sonore, dernière résurgence du Vesterbro ouvrier, c'est paradoxalement le calme qui règne dans ce grand ensemble urbain. Les imposants bâtiments en brique rouge, les jardins publics ou encore les nombreux cafés apportent à ce quartier une quiétude que rien ne semble venir troubler. L'organisation de ce faubourg en îlots résidentiels est propice au déploiement d'une vie urbaine familiale et apaisée.

Pourtant, quelques signes laissent entrevoir derrière la géométrie des lignes une histoire plus mouvementée et fragmentée. Les anciennes usines, les friches industrielles, les magasins érotiques qui côtoient désormais les galeries d'art ou encore les abattoirs ne forment plus le paysage urbain des classes populaires. Les classes moyennes se sont installées dans ce quartier



La perpétuelle rénovation urbaine

depuis la rénovation urbaine des années 1990. Ce quartier d'une qualité architecturale notoire jouissait d'une situation idéale à proximité de la gare centrale de Copenhague. 90% des bâtiments dataient d'avant 1900. Ils possédaient de fait un attrait manifeste à condition qu'ils soient pleinement réhabilités. Les conditions étaient donc réunies pour qu'une politique de rénovation urbaine visant la démolition et la reconstruction des logements les plus insalubres déclenche une hausse de la demande et une forte augmentation des prix du foncier. Il s'agissait de supprimer les

nombreuses poches de pauvreté. Dans un quartier organisé en îlots, celles-ci pouvaient se maintenir dans quelques recoins laissés à l'abandon. Les magasins et commerces en pied d'immeuble, les cafés assez branchés sont désormais les espaces fréquentés par la population locale. Ils se donnent même à voir comme s'ils avaient toujours été là. Le phénomène de « gentrification » est donc bien visible. La réalité des chiffres est, elle, imparable : alors qu'en 1997, 12% de la population de Vesterbro était au chômage, ce chiffre tombe en-dessous de 5% en 2005. En se promenant dans le quartier, il est difficile de se dire qu'il était, il y a seulement quelques décennies, dans un état de précarité absolue. Pas un bâtiment n'attire l'attention par son insalubrité. On comprend alors mieux les propos de Jens Kramer Mikkelsen, Maire de Copenhague durant les années 1990, lorsqu'il désigne Vesterbro comme « le plus important projet de renouvellement urbain de Copenhague durant les années 1990 ». La rénovation s'est faite bloc par bloc, selon des priorités différentes. La première priorité était de rétablir des conditions dignes de salubrité. Les dernières opérations de rénovation se poursuivent aujourd'hui, comme si Vesterbro était encore à la recherche de son identité. Y en aura-t-il d'autres ? Vesterbro a le potentiel créatif pour reconduire des projets de rénovation innovants et expérimentaux.

La rénovation urbaine : une fenêtre d'opportunité pour des innovations en matière de développement durable

La rénovation urbaine de Vesterbro n'est pas de ces projets d'envergure qui font du développement durable un appareil de marketing urbain. Il ne faut donc pas s'attendre à des grandes étendues vertes et des façades en matériaux

naturels à chaque coin de rue. La question verte se dissémine au contraire entre les lignes d'un quartier post-industriel. Les travaux d'isolation extérieure, la promotion du chauffage urbain, le suivi continu du plan énergie dans le respect de la réglementation nationale sont autant d'actions essentielles à la réduction des consommations énergétiques. Si ce ne sont pas les actions les plus visibles, la ville de Copenhague n'a cependant pas hésité à les généraliser le plus possible à l'échelle du quartier. Les politiques de développement durable accompagnent la refonte des îlots dans des objectifs d'écologie urbaine. Ainsi, la collecte des déchets s'organise au niveau de chaque îlot et les espaces communs entre les habitations sont redéfinis de concert avec l'ensemble des résidents.

C'est sans doute là que réside l'intérêt de l'écologie urbaine : favoriser l'appropriation des enjeux verts par des habitants qui peuvent ensuite porter haut les couleurs vertes des différents engagements en matière de développement durable. Ainsi, si le petit jardin potager devant le musée de Copenhague peut sembler de prime abord insignifiant, il est intéressant de se demander de quelle manière il arrive à solliciter les habitants, et notamment les publics jeunes du quartier. La sensibilisation est un facteur clé de l'innovation en matière d'écologie urbaine.

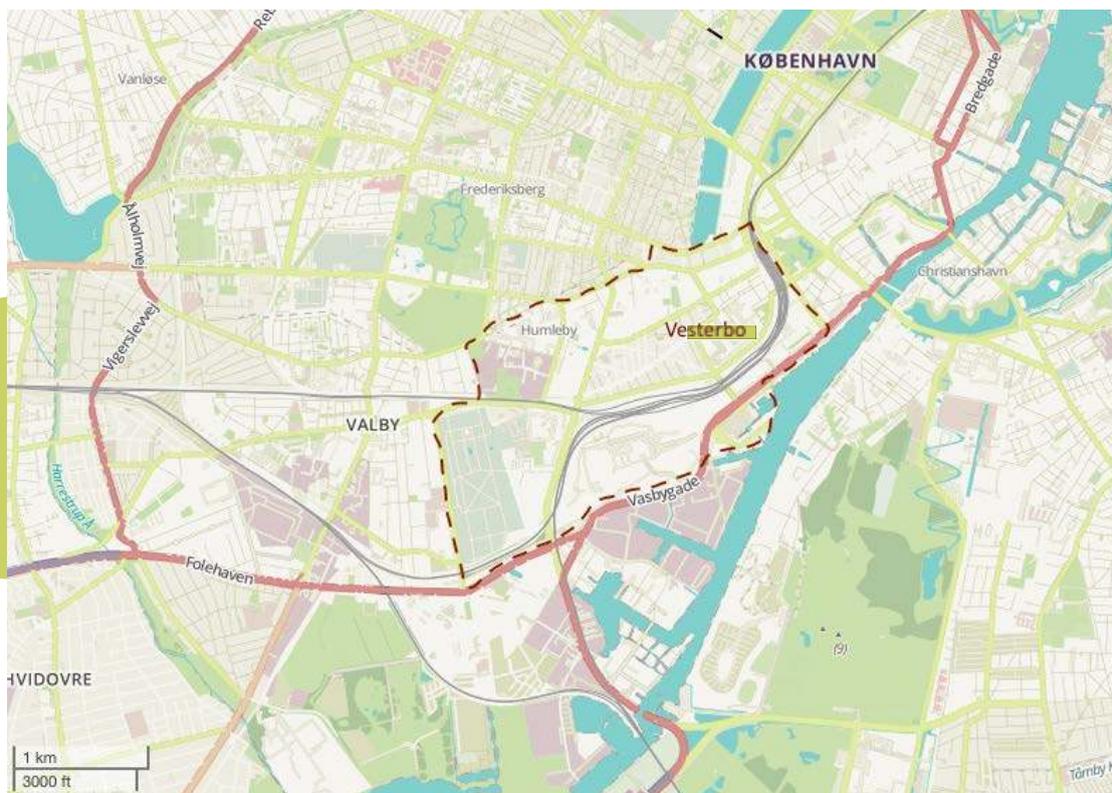
En se promenant dans le quartier de Vesterbro, on peut pousser la porte d'un grand parc caché entre des immeubles imposants. Il donne l'effet d'une clairière qui apporte une respiration à une forêt de briques. Un petit chemin traverse une pelouse et mène à un terrain de jeu. Ce qui peut apparaître comme un parc classique est en fait un véritable espace collectif partagé. La différence fondamentale est que dans cet espace

les jeux sont laissés à la libre disposition des enfants. Sur le terrain de football, une balle traîne sur le bitume. Il suffit de s'en emparer et d'échanger quelques passes pour lancer la partie. Ailleurs, des tricycles sont éparpillés un peu partout dans le parc. Un enfant peut s'en saisir et le relâcher comme il le souhaite. Cette pratique permet à tous ces enfants de s'approprier un espace par le jeu. Le parc étant grand et agréable, on s'imagine facilement y rester de longues heures. La pratique de la ville commence sans doute là. Et si plus tard, ces enfants gardent en mémoire la ville comme un espace collectif qu'il faut partager et un terrain de jeu qu'il faut animer, alors le pari de la ville verte et innovante aura toutes les chances d'être gagné.

Cet exemple est donc révélateur de ce que doit être l'innovation dans le développement

durable. Ce n'est pas uniquement brandir des panneaux solaires sur les toits. C'est avant tout prendre en compte l'avenir, c'est à dire les futurs habitants qui le feront et les solutions écologiques qui apporteront un cadre de vie sain. Il est intéressant de remarquer comment Vesterbro a traversé avec fulgurance la temporalité qui a accompagné le changement de siècle : il était à la fin du XXème siècle le symbole du passé de la ville, il est devenu à l'aube du XXIème un symbole de l'avant-garde de Copenhague et celui d'un quartier prêt à relever les défis de l'avenir.

■ *Thibault Simonot*



Commune libre de Christiania, entre contestation et normalisation.



Le quartier de Christiania est exceptionnel et sa visite nous permet d'expérimenter une autre Copenhague que celle qui nous a été donnée à voir jusqu'à présent. En effet, Christiania est une "commune libre", une des communautés de squatteurs les plus connues et les plus anciennes d'Europe. Il s'agit d'un lieu alternatif, qui s'émancipe des règles instituées, et qui exprime et respire la contestation. Ceci contraste fortement avec l'esprit de consensus et l'importance de la régulation publique dans l'organisation de la ville qui est ressortie de l'ensemble des discussions précédentes avec les intervenants. Cependant, l'autonomie politique de Christiania a significativement été réduite ces dix dernières années, ce qui nous invite à porter une attention plus poussée aux tensions qui peuvent s'y exprimer entre le statut et l'histoire alternative du

lieu et sa normalisation.

Impressions sur le quartier : un lieu surprenant de contrastes

Christiania est une enclave autonome au coeur du centre-ville, et le contraste entre l'espace urbain du quartier et son environnement est saisissant. On accède à Christiania par des portails colorés couverts d'inscriptions militantes, d'inspiration altermondialiste, ou de décors psychédéliques. Les murs y sont des espaces d'expression libre, et les visiteurs croisent régulièrement des sculptures faites de matériaux recyclés. Quelques échoppes de la place centrale proposent des objets africains ou des habits au look grunge ou rasta. L'architecture y est

composée de curieux mélanges, à la fois de cabanes en bois, de vieux corps de caserne militaire ou encore de petites maisonnettes en dur.

Nous visitons le quartier dans la matinée, et en automne. Peut-être n'est-ce pas le moment où le quartier est le plus animé, car il nous semble éteint. Le quartier compte 1000 habitants mais les espaces publics étaient peu investis. Quelques jeunes au look hip-hop, et des personnes un peu plus âgées aux allures de clochard traînent ou se promènent, surtout seuls. Les hommes sont bien plus présents que les femmes, qui ne composeraient qu'un tiers des résidents (Fergus, 2012). Certains ont l'air relativement démunis, le niveau de vie des habitants est significativement moins élevé que dans le reste de Copenhague (Vanolo, A. 2013). De nombreux bâtiments, sans que l'on puisse déterminer s'ils sont habités ou non, semblent insalubres. Nous discutons rapidement avec un expatrié Français d'environ cinquante ans, habitant du quartier depuis une vingtaine d'années. Il nous explique que le quartier a changé depuis qu'il s'y est installé, il précise qu'on n'y vend que du cannabis, en désignant les voiles blanches de Pusher Street qui abrite les vendeurs et leur marchandise. Il nous invite à visiter le musée de la ferronnerie, dont la production est entièrement assurée par des femmes. Nous suivons ensuite son conseil, et admirons les vélos "made in Christiania".

Puis nous déambulons dans les petites ruelles, qui nous amènent à longer le lac et monter sur les anciens remparts du port de Christianhavn.

Nous perdons facilement le sens de l'orientation en nous promenant dans ces sentiers sans nom, et nous ne savons souvent plus si nous sommes sur un espace public ou un espace privé... Nous décidons ensuite de nous réchauffer autour d'un café. Nous tentons le "Woodstock Café" près de la place centrale, mais l'ambiance y est étouffante: le bar est rempli de fumeurs de cannabis. Nous optons alors pour un café situé plus en périphérie de Christiania, davantage fréquenté par les touristes.



La zone touristique du quartier ressemble par certains aspects à un vieux parc d'attraction laissé à l'abandon, un peu déprimant, symbole d'utopies brisées. La drogue y est omniprésente et semble déterminer les interactions sociales avec les visiteurs et entre les résidents. L'activité économique au sein de Christiania repose en effet essentiellement sur le commerce de cannabis. Il pèserait entre 67 et 134 millions d'euros par an, et serait la source de revenu principale d'un quart des résidents (Champalle, L. 2007). Pusher Street, où le commerce de cannabis est officiellement autorisé, est actuellement le troisième lieu le plus visité de Copenhague après la Sirène et le parc



d'attraction de Tivoli. Christiania ressemble en revanche davantage à un village entre urbain et nature, près du lac. Le quartier est donc fait de contrastes intérieurs et avec son environnement.

Revenons à présent sur l'historique du quartier pour mieux comprendre les impressions que sa visite nous a laissées et évaluer de façon critique la tension entre alternative et normalisation.

Historique : un quartier soumis à une normalisation forcée à l'avenir incertain

Christiania est née en 1971 lorsqu'un groupe de squatters décide d'occuper les 34 hectares de l'ancienne caserne de Bådsmandsstræde. Le 26 septembre, la "Commune Libre de Christiania" est fondée. L'objectif est de créer un quartier autogéré sur des bases d'anarchie, de démocratie participative et d'autosuffisance économique.

Le quartier attire rapidement des individus marginaux séduits par les opportunités pour les trafics illégaux qu'apportent l'absence de régulations du lieu, et entraînent ainsi des conflits avec les fondateurs de la Commune. En 1978, on recensait dix morts par overdose d'héroïne dans le quartier. Ces événements menaçant la survie de la Commune, les vendeurs de drogue dure ont été expulsés l'année suivante par les résidents. Les tensions entre les "Pusher", ces vendeurs de cannabis de Pusher Street, et les "militants" sont encore d'actualité.

Ainsi la vente de cannabis n'est-elle autorisée que dans une rue, où les photos sont interdites. De plus, les vendeurs se cachent derrière des toiles pour commercer. La pratique est ainsi autorisée, mais elle n'est pas explicitement encouragée.

Le gouvernement de Rasmussen s'engage alors dans une entreprise de normalisation (Amouroux, C. S. 2006) du quartier. Une stratégie de privatisation a été lancée en vue de contenir la contestation sociale, et de faire monter les prix de l'immobilier en centre-ville de Copenhague. L'autre volet de la normalisation était de mettre fin au trafic légal de cannabis. Le 4 juillet 2004, le parlement vote la loi L205 aussi surnommée "la loi pour mettre fin à la loi dans le quartier de Christiania", qui abolit statut d'autonomie de la commune. Il s'ensuit une longue période de contestation de la loi, et les dealers de Christiania brûlent même leurs stocks de drogue en 2005 pour persuader le gouvernement de laisser la ville "libre". Cependant, la Cour suprême du Danemark déclare constitutionnelle l'annulation du statut autonome

de la commune libre de Christiania le 18 février 2011. Elle donne ainsi une légitimité juridique au plan de normalisation de Rasmussen. Le 22 juin 2011, le gouvernement danois oblige ainsi les habitants à racheter collectivement les terres. Les habitants s'organisent alors pour racheter les terrains en créant la Fondation Christiania. Ils parviennent à verser 51 millions de couronnes à l'État l'année suivante, et les 25 millions restant seront versés par échelonnement d'ici 2018 et en nature, en rénovant des locaux historiques. Les habitants vont ainsi devoir faire des crédits bancaires pour pouvoir garder leur unique lieu de créativité

Christiania est ainsi un lieu alternatif qui a fait l'objet de tentatives de normalisation de plus en plus affirmées ces dix dernières années, modifiant ainsi significativement l'expérience sociale entreprise. Cette normalisation s'exprime par une marchandisation accrue de l'espace, et des

“alternatives” proposées par le quartier: le commerce de drogue, les créations artistiques, ou les idéaux révolutionnaires. Le drapeau symbole de la commune est même devenu une marque déposée, sur laquelle Christiania touche des droits de propriété. Christiania n'est plus une commune “libre” et l'avenir du quartier reste indéfini: si les terrains devraient effectivement être acquis par les résidents en 2018, les modalités exactes d'organisation interne de la commune “privatisée” sont incertaines. Les principes anarchiques seront-ils repris ou les habitants vont-ils accepter un changement, en acceptant que le gouvernement participe à l'organisation du quartier ?

■ *Jeanne Bouyat, Annabara Shantalingam*

SOURCES:

C. S. Amouroux (2006), Paper presented at the 2006 Breslauer Graduate Student Symposium, "The Right to the City and the Politics of Space." International and Area Studies, University of California, Berkeley, April, 14-15, 2006.

L. Champalle (2007), "Christiana: démolition d'une utopie à Copenhague", *Rue89*, 19/05/2007.

Fergus (2012), "Christiania, vers la fin d'une utopie?", *Agoravox*,

13/12/2012.

L. Mouritsen (2008), Caroline Osborne, *The Rough Guide to Copenhagen*, Penguin Group, p. 58

A. Vanolo (2013), "Alternative Capitalism and Creative Economy: the Case of Christiania", *International Journal of Urban and Regional Research*, 37/5:1785-1798.

site officiel de la Commune de Christiania: <http://www.christiania.org/>

Copenhague-Malmö, une métropole en devenir.

L'émergence d'une métropole

Si la Scanie (région au Sud de la Suède) est suédoise depuis 1658 et la signature du Traité de Roskilde, elle a toujours su conserver et entretenir les liens étroits qui l'unissaient au Danemark et au Sjælland, bien plus proches géographiquement et culturellement que la lointaine Stockholm. Le sud de la Suède est toujours fortement imprégné par la culture danoise, comme en témoignent le drapeau rouge et jaune de la région ou encore le dialecte local (*Skånska*) dont les sonorités particulières rappellent la gutturalité typiquement danoise. Depuis le haut de l'église de la Vor Frelsers Kirke, il est possible, par beau temps, d'apercevoir les toits de la ville de Malmö. Aujourd'hui, un pont enjambe l'Öresund, de Copenhague à Malmö, matérialisant ce lien coupé il y a plus de 300 ans. Ce pont peut-il participer à la création d'une nouvelle métropole binationale se développant de part et d'autre du détroit ?

Depuis la gare de Nørreport de la capitale danoise, nous avons pris le train pour la Suède, traversant l'ouest de Copenhague, le quartier d'Ørestad et l'aéroport international de Kastrup. Il est d'ailleurs plus rapide de rejoindre l'aéroport depuis Malmö que depuis Nørreport. Au bout de trente minutes, le train entame sa douce ascension vers le pont. Ca y est, nous roulons à une vitesse de 180km/h, soixante mètres au-dessus de la mer. A mi-chemin entre le Danemark et la Suède, de



simples bandes de couleurs peintes sur les piliers du pont symbolisent le passage de la frontière. Toutefois, ce voyage a un coût : douze euros par personne pour la traversée. Ce prix reflète la méthode danoise de financement des infrastructures avec un objectif de rentabilité à 30-40 ans et deux-tiers des investissements supportés par les usagers. Ainsi, qui emprunte ce pont

aujourd'hui ? L'année de son inauguration, le trafic journalier moyen était d'environ 8 000 personnes. En l'espace de dix ans, ce trafic a plus que doublé avec près de 20 000 voyageurs par jour en moyenne. Par ailleurs, les navetteurs ne représentaient que 5% des voyageurs traversant le pont, alors qu'ils constituent aujourd'hui la part la plus importante du trafic (42%). 73% du trafic de passagers a d'ailleurs pour point de départ et d'arrivée la région de l'Öresund. Le pont modifie ainsi les habitudes de mobilité, laissant de fait entrevoir l'émergence d'une métropole.

Entre dynamiques partenariales et concurrentielles

La Turning Torso constitue le premier signal urbain suédois que l'on aperçoit depuis le pont. Elle remplace une imposante grue qui symbolisait la prospérité de la ville, liée à l'industrie maritime autrefois florissante. Suite au choc pétrolier et à la fermeture d'une grande partie des chantiers navals Kockums, la restructuration du port de Malmö a engendré une longue période de chômage et de ralentissement économique pour la ville. Désormais, la Turning Torso se présente comme l'image du renouveau de Malmö, centré sur le développement durable et l'internationalisation. Elle se trouve au cœur du nouveau quartier durable de Västra Hamnen, composé de petites maisons à haute qualité environnementale, entourées de noues paysagères. Par son expertise dans le domaine du développement durable, Malmö espère obtenir une visibilité sur la scène internationale et attirer une main d'œuvre étrangère qualifiée. De façon intéressante, les dynamiques de développement de Malmö sont également celles choisies par

Copenhague. La capitale danoise a aussi décidé de construire un éco-quartier sur le site de l'ancien port : Nordhavn, et de se doter, plus globalement, d'une expertise en matière de développement durable lui permettant d'obtenir une place sur la scène internationale. En 2014, Copenhague obtient ainsi le titre de Capitale Verte Européenne. Si ces deux villes choisissent les mêmes objectifs et axes de développement, entretiennent-elles une relation d'entraide ou de concurrence ?

La visite du centre-ville de Malmö, organisé autour de sa mairie datant du XVI^{ème} siècle, souligne encore l'héritage architectural et culturel danois. Sur la grand-place, un homme vend Pølse et Köttbullar, spécialités culinaires des deux pays mélangées. L'architecture de Malmö est encore très marquée par son passé industriel. Des oeuvres architecturales fortes et impressionnantes sont visibles des deux côtés du détroit, comme si les deux villes étaient en compétition pour l'oeuvre la plus marquante. Cette dichotomie entre compétition fratricide et volonté de coopérer peut également être appréciée au regard des différentes échelles démographiques. Si Malmö est la troisième plus grande ville de Suède, elle n'en demeure pas moins, à l'échelle internationale, qu'une commune d'à peine plus de 300 000 habitants. Copenhague, en vertu de son titre de capitale, peut plus facilement tirer son épingle du jeu, bien qu'elle ne possède aujourd'hui pas la population et le dynamisme économique nécessaires pour s'affirmer à l'échelle scandinave et européenne. Si elles veulent exister sur la scène internationale, les deux villes seront amenées à coopérer.

Une réalité métropolitaine incertaine

La volonté de Malmö et Copenhague d'attirer une population étrangère ne va pas sans confrontations avec la population locale. Le quartier de Nørrebro, à Copenhague, s'est ainsi embrasé en 2008. En 2012, ce fut au tour de Rosengård, à Malmö. Les deux pays scandinaves, reposant sur des Etat-providence forts, semblent avoir des difficultés à intégrer ces populations tant désirées. Les émeutes dans les banlieues de Copenhague et de Malmö ont profondément surpris les habitants et les élites politiques, qui pensaient pourtant avoir mis en oeuvre les moyens nécessaires à leur intégration. La création d'une métropole binationale, avec sa propre identité multiculturelle, peut apparaître comme une solution pour endiguer ces phénomènes d'exclusion.

Les villes de Malmö et Copenhague, aujourd'hui confrontées à des enjeux de société et de développement économique communs, mettent en oeuvre des solutions comparables pour y répondre. Désormais reliées par le pont de l'Oresund, elles ont pu renforcer leurs liens et multiplier les échanges, favorisant progressivement l'apparition d'une métropole binationale. Toutefois, son achèvement reste encore incertain, les résidents de chaque rive ne parlant pas la même langue et utilisant, notamment, des monnaies différentes.

■ *Thomas Charrier, Pauline Saint-Cricq*

L'alternance entre les interventions des acteurs et la visite *in situ* de quartiers particulièrement remarquables a contribué à faire de ce voyage d'études une plongée brève mais intense dans l'urbanité de Copenhague.

Copenhague présente une triple particularité géographique. La ville, bien qu'à la frontière orientale du pays, est la capitale du Danemark, et cristallise à ce titre les grandes transformations du pays. A l'instar des autres grandes villes danoises, Copenhague a connu une forte croissance ces dernières années, aux dépens de territoires ruraux qui peinent à se développer. La capitale danoise est un pôle de compétitivité majeur pour le pays et l'ensemble de l'Europe du Nord. En effet, Copenhague est située au cœur de la région suédo-danoise Øresund, et bénéficie des politiques de développement économique mises en place entre les Etats. Par ailleurs, Copenhague voit sa place en Europe renforcée avec la prochaine concrétisation du projet de tunnel reliant la Scandinavie à l'Europe continentale, lequel reliera l'île Lolland (Danemark) et l'île Fehmarn (Allemagne).

Copenhague a fait l'objet de profondes mutations durant les dernières décennies. En effet, la prise d'importance des acteurs économiques depuis 1970 et la redéfinition consécutive du rôle de l'Etat ont modifié la gouvernance de la ville. Des phénomènes nouveaux sont apparus, comme l'immigration, la croissance économique, l'augmentation rapide de la population urbaine ou la congestion des villes. Pour faire face à ces mutations, la ville a adopté une posture

résolument verte qui a conduit à ce que lui soit attribué le titre de capitale verte de l'Europe en 2014.

Le positionnement vert et durable de Copenhague est le fait de multiples acteurs. Si la municipalité copenhagoise y a largement contribué avec d'ambitieux objectifs environnementaux et un plan climat conséquent, des acteurs privés, associatifs et institutionnels de la région de Copenhague s'y sont joints, en mettant en œuvre différentes initiatives contribuant à l'excellence verte de Copenhague. Les ambitions de la ville sur les questions de ville intelligente et de durabilité sont également suivies par les principales aires urbaines danoises.

Malgré l'incontestable réussite du modèle danois sur les questions environnementales urbaines, certaines questions restent ouvertes. En effet, l'intégration de toutes les franges de la population aux mutations des villes danoises semble difficile, avec des mobilités vertes notamment accessibles principalement aux résidents des centres villes, et non des périphéries. On constate également la montée de controverses sur la prégnance des inégalités envers les personnes issues de l'immigration et la montée des extrémismes.

Les différentes interventions auxquelles nous avons pu assister nous ont permis de relever des traits marquants de l'hospitalité danoise. Si courtoisie, humour et prévenance étaient à l'ordre de chaque rencontre, il a semblé que l'exercice de questions/réponses auquel nous tentions de

soumettre nos interlocuteurs à l'issue des présentations ne leur était pas familier. Le rythme soutenu des conférences nous a par ailleurs permis de relever de troublantes similitudes entre les propos des différents acteurs, lesquelles ont confirmé le règne du consensus au Danemark.

Nos échanges avec les Copenhagois et nos traversées de la capitale nous ont permis de constater plusieurs différences culturelles avec la France. Il est toujours difficile de distinguer ce qui relève du cliché et ce qui marque réellement une différence entre deux pays. Nous retiendrons cinq points, qui ont été nommés par la plupart des acteurs rencontrés, notamment par l'Ambassadeur de France lors de son intervention : une culture du consensus, une société heureuse, une grande humilité, une confiance mutuelle et une sensibilité historique à l'écologie.

Le premier élément est central : nos interlocuteurs n'ont pas toujours compris nos questions qui portaient sur les jeux d'affrontements entre acteurs locaux. Ainsi, la réforme territoriale de 2007 qui a abouti à la fusion en cinq régions n'a visiblement pas soulevé les mêmes résistances qu'en France. Il n'est pas à exclure que les personnes rencontrées aient minimisé cet aspect. Malgré nos requêtes insistantes, nous n'avons pas obtenu d'explication autre que celle de la « culture du consensus » danoise.

Deuxième aspect : les Danois se proclament heureux, ce qui étonne plus d'un Français, volontiers pessimiste. Cependant, le bonheur mérite d'être défini, et nous pouvons nous demander si le bonheur danois n'est pas le corollaire de la culture de consensus : il serait ainsi mal perçu de se proclamer malheureux dans un pays à l'Etat providence si développé. Par ailleurs, l'« humilité » des institutions danoises nous a

marqué. Nous avons ainsi été reçus dans des ministères à taille humaine, bien loin des ors de l'ambassade de France. Plusieurs intervenants ont souligné la petite taille du Danemark, son maigre poids géopolitique... d'où l'importance de la maîtrise de l'anglais par tous, du balayeur de rue au cadre supérieur.

Quatrièmement, les Danois se font confiance et cela se constate dès les premiers pas dans la rue. Les vélos omniprésents ne sont pas toujours attachés ; quand un Danois va au café, il laisse son landau dehors, bébé inclus... Là encore, peut-on imaginer que la culture du consensus danoise explique partiellement cette grande confiance ?

Enfin, une véritable sensibilité écologique visible et revendiquée, ce qui permet à ce pays et à sa capitale de prendre de l'avance dans un domaine sera crucial dans les prochaines années. La municipalité se fixe des objectifs très ambitieux, notamment celui d'être « neutre au carbone » en 2025... rendez-vous dans dix ans pour en faire le constat ?

■ *Théophile Claudel, Aurélie Tondeux*

Photographies: Célia Bellange, Idir Igoudjil, Romuald Nicolas, Lisa Sebros.

Cartographie: Guillem Dardier, Emmeline Heymes.

Croquis: Marie-Caroline Gaymard, Gabriel Wollersheim.

Relecture: Edouard Chambalu, Léa Loubier, Léone-Alix Mazeaud, Antoine-Matthieu Nicoli.

Mise en page: Léa Doyen, Arthur Justet

