



D'abord, le Danemark a la mer. C'est là son élément royal, celui par lequel il vit et respire. Choisissez un point quelconque de son horizon, il n'en est aucun où votre regard n'embrasse la mer. Un paysage danois sans la mer ne se conçoit pas ; elle en est le fond obligé comme, dans la Suisse, les montagnes ou les glaciers.

Louis-Antoine Léouzon Le Duc (1815-1889)

Souvenirs et impressions de voyage dans les pays du Nord de l'Europe, Suède, Finlande, Danemark, Russie, Delagrave, 1896



L'Øresund

Voyage d'étude

Tout sent ici, dès l'abord, je ne sais quelle saine odeur de dignité et de simplicité. On y respire l'atmosphère salubre et calmante de la vie de famille, des habitudes patriarcales, d'une aisance honorable et digne, conquise par le travail.

Victor Fournel (1829-1894)

Voyages hors de ma chambre, 1878,
G. Charpentier (Paris)

Deux pays, deux nations, deux langues, deux monnaies, et un pont émergeant du détroit de l'Øresund, reliant la capitale du Danemark, Copenhague, au grand port de la Scanie, Malmö, en Suède. Un pont est-il suffisant pour fonder le caractère transnational d'une région ? Est-il compatible avec cette croissance verte dont les pays nordiques s'enorgueillissent ?

Les auditeurs de l'lhedate se seront prêtés de bonne grâce à des travaux pratiques et à une étude de terrain, tout en retrouvant avec plaisir les amphithéâtres studieux des universités.

Région transfrontalière, « deux pays pour le prix d'un seul » : à quel prix ? Le bel ouvrage d'art qui relie Danemark et Suède ne relie-t-il pas, avant tout, Copenhague et Malmö ? Est-il possible de vivre sans frontières, quand les différences sont plus discrètes que les ressemblances ? Quelles voies peut emprunter la volonté politique pour se transformer en aspiration citoyenne ?



Panorama danois

Panorama sur le Danemark : le ministère de l'économie, en la personne de Finn Lauritzen, dessine le paysage politique, économique, social du Danemark⁷⁰. Le chômage est faible (6%), et le déficit supportable (3% du PIB) : le Danemark fait partie des nations favorisées. L'adhésion à l'Europe date de 1972, mais les Danois ne sont pas dans la zone « euro », ce qui peut être un facteur de marginalisation et représente un handicap dans la compétition internationale. Les citoyens danois préfèrent conserver leur monnaie, au nom de leur souveraineté.



Des atouts : flexsécurité, cleantech, et un pont

Le problème majeur des temps présents concerne l'éducation : l'intégration des jeunes, et plus spécialement des jeunes immigrés, est lente. L'objectif de 95 % des jeunes effectuant des études longues plafonne à 85 %. Ce sont aussi les jeunes qui sont le plus affectés par le chômage. Le système des aides est généreux, même s'il connaît des restrictions, l'allocation de chômage étant désormais versée pendant deux années au lieu de quatre précédemment.

La facilité à licencier, le niveau des aides et le faible chômage donnent de la fluidité aux relations entre employeurs et employés : ce qu'ici on nomme « flexsécurité », concept inventé par les Pays-Bas, mais dont le Danemark reste l'exemple emblématique.

Les nouveaux enjeux des politiques publiques portent sur l'âge de la retraite, la création d'entreprises, la recherche et l'innovation, le développement du capital-risque, l'appui aux PME à l'international, et les « cleantech », autant d'enjeux qui ne sont pas étrangers au visiteur français. Sans doute faut-il, justement, se méfier de rapprochements hâtifs : l'énoncé d'enjeux communs ne signifie évidemment pas que les orientations, les décisions, les actions, seront identiques.

Les « cleantech », technologies vertes au cœur des problématiques de l'Ihedata en 2011, recouvrent toutes les énergies alternatives, dont la biomasse, et font l'objet d'un plan d'action pour promouvoir un « business » innovant. Le secteur éolien⁷¹ est au Danemark l'une des grandes forces des « cleantech » : des recherches sont menées pour assurer en pleine mer la robustesse des éoliennes. Les exportations danoises de technologies de l'énergie, où les éoliennes tiennent une bonne part, ont progressé de 19 % en 2008 (pour 8,6 milliards d'euros).

Pour le bâtiment, des règles strictes pour l'isolation seront obligatoires dès 2020. Le développement de l'emploi est dû, pour 9 % et jusqu'en 2012, au secteur de l'énergie.

L'Øresund, tout au moins côté danois, a su développer une puissante « medicon valley » : près de cinq cents sociétés, onze universités, trente-trois hôpitaux... font travailler trente quatre mille salariés dans les secteurs de la pharmacie, des biotechnologies, de la médecine. C'est dans la zone baltique le cluster le plus spécialisé. Les sciences de la vie fonctionnent sur le modèle des technologies de l'information à leurs débuts : 95 % des projets échouent, 5 % réussissent. L'intérêt du cluster est de pouvoir faire appel au capital-risque.

Dans ce contexte, la région nouvelle de l'Øresund, avec 3,7 millions d'habitants, est en position favorable, avec un niveau de formation élevé. La volonté politique est de construire les coopérations entre Danemark et Suède en s'appuyant sur les sociétés locales, pas seulement sur les institutions. La Scanie – comté le plus méridional de Suède, 1,2 million d'habitants – est une région perdue par le Danemark, une sorte d'Alsace-Lorraine scandinave : le pont entre les deux pays doit aussi être un pont culturel, et devrait être à même de desserrer la dépendance de la Scanie par rapport à Stockholm. Mais une infrastructure est-elle suffisante pour remodeler un territoire ? Les intégrations culturelles peuvent-elles se satisfaire d'un équipement, fût-il le plus astucieux et le mieux pensé, pour se réaliser ?

LE pont !

Le pont ! Il aura tenu l'un des premiers rôles de ce voyage, décrit, montré, soupesé, quantifié, magnifié, traversé dans les deux sens, sous le soleil comme dans les brumes

⁷¹ Le Danemark est le plus important fabricant mondial d'éoliennes et compte 500 watts éoliens par habitant (contre 40 en France) en 2008 – source : Wikipedia

L'énergie nucléaire est utile, mais ici, nous sommes les spécialistes de l'énergie propre.

Finn Lauritzen



de la Baltique. Il aura beaucoup été parlé de lui bien avant que les voyageurs ne le voient – enfin ! Le pont, l'île, le tunnel : de Copenhague à Malmö, le voyage est bref. Les éoliennes tournent dans le lointain, la mer est grise et le printemps timide. Le pont symbolise la jonction entre deux territoires, l'un danois, l'autre suédois.

Il s'agit là d'un exemple européen de coopération transnationale, avec un effort vers l'intégration à travers clusters, recherche et éducation, développement des infrastructures de transports... Les deux territoires, danois et suédois, ont réfléchi moins en termes de complémentarité que de ressemblance entre les deux régions. Le pont a longtemps été discuté, dans d'infinis débats, souhaité plus par le Danemark que par la Suède. Il a coûté cher (2,3 milliards d'euros) : les deux États ont apporté leur garantie pour l'emprunt initial, et à travers un péage, les usagers en assurent, finalement, le financement. Un péage qui, concrètement et symboliquement, se présente comme une frontière...

Faire la navette

Inauguré en 1999, le pont-tunnel⁷² commence à dresser le bilan de ses effets : pour ses gestionnaires⁷³, il a « rendu la région plus attractive, pour le tourisme et le travail, et créé de nouveaux liens économiques, culturels, psychologiques ». Le lien est constitué du pont proprement dit (7 845 mètres), de l'île artificielle de Peberham (4 km) où s'enfonce le tunnel, et du tunnel lui-même (4 km). Il permet la circulation automobile, et la circulation ferroviaire, à raison d'un train toutes les vingt minutes dans la journée.

Entièrement financé par l'emprunt, dont le remboursement est planifié sur trente ans, l'ouvrage sera amorti en 2035. Les populations danoise et suédoise de Copenhague et Malmö, avant le pont, s'ignoraient assez largement. Les débuts du lien nouveau n'ont pas été fulgurants : 1999, année de crise, a été décevante, et en 2001, deux ans après l'ouverture, le trafic automobile n'était toujours que de huit mille véhicules par jour. Il est désormais de vingt mille véhicules par jour, et l'on constate un transfert du trafic de la voiture au train, transfert qui faisait partie du cahier des charges de l'ouvrage, puisqu'il était prévu que ce soit le passage des voitures qui « subventionne » le trafic ferroviaire. Avec ce paradoxe que pour financer un trafic ferroviaire de plus en plus important, il faut aussi... de plus en plus de voitures. Ou comment la croissance du point de vue économique vient contrarier la croissance verte.

Les « navetteurs », qui font le trajet aller-retour chaque jour, représentent 42 % du trafic. Il s'agit majoritairement d'une population vivant en Suède et travaillant au Danemark, qui gagne sur deux tableaux : vie moins chère en Suède, salaires plus élevés au Danemark. Cette nouvelle population de navetteurs est également constituée en partie de Danois qui ont choisi d'aller s'installer en Suède, quitte à payer les dix euros de péage⁷⁴ (déductibles des revenus). Le phénomène des résidences secondaires commence à prendre de l'ampleur.

Les perspectives sont de développer une « zone d'éducation et de recherche » étendue, comprenant Copenhague et Lund, extensive jusqu'à Hambourg si le lien Danemark-Allemagne prend tournure. Mais si la conjoncture s'inverse ? Si les avantages liés à la mobilité diminuent ? Il semble qu'on assiste désormais à un retour des Danois de Malmö à Copenhague, le bénéfice fiscal tendant à s'estomper.

De distance en distance, nous franchissons une barrière, et une main s'étend vers nous pour recevoir l'impôt du péage. La persistance de cette coutume surannée m'étonne dans un pays comme le Danemark : abolir les octrois et laisser subsister les péages, c'est une contradiction bizarre qui s'explique malaisément. Les Danois en sont un peu honteux ; mais on m'apprend que c'est le dernier reste d'un usage jadis général, qui ne subsiste plus guère aujourd'hui qu'aux environs de Copenhague, pour maintenir en bon état les abords de la capitale, et qui sera prochainement aboli. Nul pour les piétons, presque nul pour les charrettes, cet impôt s'élève à une somme équivalente à vingt-cinq centimes pour chaque voiture : on a trouvé juste et naturel sans doute de mettre l'entretien de ces routes de plaisance à la charge de ceux pour qui elles ont été faites.

Victor Fournel
(1829-1894)

Voyages hors de ma chambre, 1878, G. Charpentier (Paris)

72 Pour des données techniques, voir : <http://fr.structurae.de/structures/data/index.cfm?id=s0000333>

73 Thomas Heldberg, Oresundbron

74 10 euros pour les « navetteurs », mais 32 euros pour les touristes.



Et les poissons ?

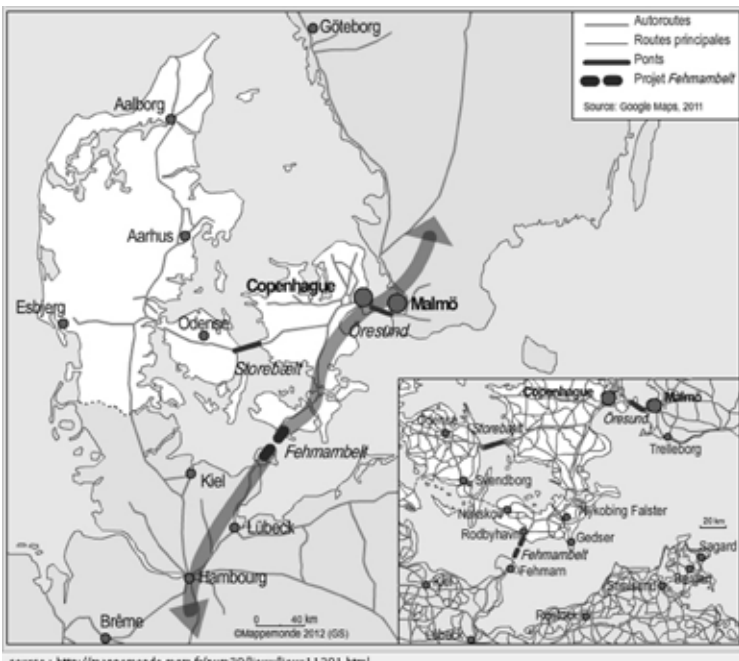
Hans Ohrt, biologiste marin, Seacon

Le management environnemental a représenté une jolie part du budget : trois cents millions d'euros ! C'est, en effet, que la zone est sensible, et qu'il était nécessaire d'évaluer finement l'impact de l'ouvrage sur l'écosystème, évaluation confiée au bureau d'études Seacon.

Le détroit d'Øresund est un lieu d'échange crucial dans la mer Baltique. Espace utilisé de manière intense par les humains et leurs bateaux, il est également un point de passage obligé pour de nombreuses espèces, morues, harengs, anguilles, phoques, oiseaux... Le chantier du pont a été attentivement suivi par une équipe d'auditeurs indépendants libres de leurs déplacements, de leurs questions et de leurs analyses, chargés de définir les règles – qui fait quoi, qui est responsable de quoi –, d'optimiser le projet de telle sorte que la circulation de l'eau ne soit pas modifiée au-delà de 0,5 %, de repérer les manques, de proposer des compensations. Le travail des auditeurs a d'abord été de réaliser des modélisations de la circulation de l'eau et des vents. Il est allé jusqu'à s'inquiéter de l'éclairage du pont, afin que les poissons n'en soient pas gênés et ne prennent pas la nuit pour le jour. À chaque étape de la construction du pont, de l'île et du tunnel, tout a été observé. Les poissons se sont éloignés pendant la durée du chantier, mais sont revenus ensuite. L'option choisie a été de laisser évoluer le terrain sans rien forcer, tout en assurant un suivi permanent. Sur l'île sont revenus oiseaux, papillons, crapauds, fleurs. Les piles du pont sont désormais colonisées par les moules et les algues. La biomasse est même plus importante maintenant qu'avant. Par contre, les pêcheurs s'étaient plaints de la disparition des anguilles : il a fallu mettre à l'eau de l'alevin à hauteur de cent millions d'euros ! Le management environnemental ne s'est pas limité au local : il s'est étendu aux autres pays de la Baltique, en particulier la Finlande et la Russie, la Finlande pour que ne soient pas perturbées ses plates-formes offshore, la Russie pour ne pas perturber ses glaces.

La multiplication des ponts

Ce travail méticuleux a une vocation seconde : fournir des enseignements pour la construction du prochain pont vers l'Allemagne, qui entre en conflit avec une zone *Natura 2000*, nursery de baleines. Il devra être complété par une évaluation de l'impact du « lien » sur la production de CO_2 , qui n'a pas été réalisée pour l'Øresundbron.



source : <http://mappemonde.mgm.fr/sum20/lieux/lieux11201.html>

Effet en ricochet, le pont de l'Øresund a en effet suggéré l'idée de créer un corridor scientifique allant jusqu'à Hambourg, desservant huit millions d'habitants : tunnel sous le détroit de Fehmarn et ligne ferroviaire à grande vitesse. Le projet devrait voir le jour en 2020, pour un coût d'un peu plus de cinq milliards d'euros. La grande métropole de Malmö à Hambourg peut laisser perplexe : le changement d'échelle, dans le cadre d'une liaison qui bouleverserait le système européen, risque de poser problème aux régions traversées par des flux nouveaux et de nuire à l'emploi. Quelles logiques de compensation mettre en place pour ne pas aboutir à un jeu à somme négative ?

Nouvelle métropole européenne ?

Voici donc les navetteurs investis de la création d'une métropole nouvelle, d'un territoire commun ? C'est insuffisant et un peu court. Les atouts métropolitains des deux villes ne manquent pas : finances, culture, éducation, transports, créativité, services, commerces...

Changement d'échelle

Christian Wichmann Matthiessen, Copenhagen University

« Dans un rayon de trois heures de train, on a un marché plus important que celui de Stockholm, un marché divers, avec des similitudes dans les structures sociales et le niveau technologique. » Le Stoerebelt, qui relie l'île de Seeland à l'île de Fionie, mis en service progressivement de 1996 à 1998, a fait la preuve qu'un lien nouveau réduit le trafic aérien (de 33 % en l'occurrence), favorise le trafic ferroviaire, reconfigure tout le système logistique danois. En reliant le Danemark au Danemark : simple modification dans le mode de relation d'une population homogène.

Or, avec le pont de l'Øresund, il s'agit plutôt de créer une relation qui n'existait pas, ce qui est un autre pari ! Un pari d'autant plus risqué que, dans les années 80-90, Copenhague voyait ralentir sa croissance, tandis que Malmö et tout le sud de la Scanie cultivaient le pessimisme et perdaient leurs industries. La chute du rideau de fer, donnant de nouveaux voisins aux deux régions autour de la mer Baltique, et l'entrée de la Suède dans l'Union européenne ont été des éléments déterminants de la stratégie métropolitaine qui s'élaborait et du « marketing territorial » qui a, en Suède en particulier, amené de nouveaux acteurs et de nouvelles activités, comme les fonctions logistiques pour la construction automobile japonaise ou encore l'hôtellerie à caractère international. « Deux pays pour le prix d'un seul », cela demande du temps, un temps d'apprentissage du marché du travail, du fonctionnement des institutions et des sociétés. L'intégration régionale est lente, et doit trouver les leviers qui amèneront les populations à faire métropole. Les points communs existent : le même intérêt pour des disciplines fines où la recherche est importante (acoustique, médecine, pharmacie...), le centrage sur les questions de santé et les sciences de la nature, qui trouvent leur origine dans une agriculture très productive. La partie danoise de la région produit de quoi nourrir six fois le Danemark, ce qui permet à l'industrie pharmaceutique de profiter des déchets agricoles (par exemple, les abattoirs fournissent les pancréas de porc qui servent à la production de l'insuline). Mais les obstacles à la fusion restent nombreux, de la langue au statut du divorce en passant par les différences entre pouvoirs régionaux – forts en Suède, plus faibles au Danemark.

Marketing territorial

La nouvelle région créée par la volonté, tout d'abord, de deux villes, met en œuvre un « marketing territorial » puissant s'appuyant sur des organismes au savoir-faire incontestable en communication institutionnelle : il s'agit de « vendre » l'Øresund à la population civile d'abord, mais aussi d'attirer de nouvelles entreprises, de créer de nouvelles richesses, de stimuler la croissance. L'Europe, que cette expérience transfrontalière ne laisse pas indifférente, emboîte le pas de ces organismes, avec une vision plus extensive de la région, puisqu'elle y inclut des zones côtières et rurales de Norvège.





Øresund Institute : Un institut pour promouvoir une histoire commune

Anders Olshov, directeur général de l'Øresund Institute

L'Øresund Institute a pour vocation d'informer mutuellement deux populations qui se connaissent très mal, entre autres par la publication d'un magazine (Job & Magt) qui s'adresse aux décideurs dans les deux langues, le danois et le suédois.

L'Øresund, 3,7 millions d'habitants, ancien centre du royaume de Danemark, a une longue histoire. Le Danemark s'étendait très au nord, mais avec la progression de la Suède, qui s'empare en 1658 de la côte orientale du détroit, l'Øresund se trouve coupé en deux, Copenhague et Malmö devenant des sortes de périphéries. Malgré un vieux fond d'hostilité, la proposition d'un pont est lancée dès 1870. Il faudra attendre 1953 pour que des discussions s'engagent, et 1995 pour que commencent les travaux. Avec trois mois d'avance, le pont est livré en 1999.

Les débats sur l'environnement ont été vifs au point de pousser un ministre à démissionner. La crainte était que le pont ne restreigne l'apport de fraîcheur de la mer du Nord à la Baltique. Malmö, de son côté, redoutait de devenir une banlieue de Copenhague. Les difficultés économiques des deux régions ont été un argument déterminant. Le pont allait permettre le développement de coopérations dans de multiples domaines : coopérations entre les neuf universités, entre les acteurs publics autour de plateformes d'activités dans les domaines des industries de la communication, de la logistique, de l'environnement, de l'alimentation, du médicament.

En 2011 la région existe statutairement depuis dix ans. Il s'agit de la plus grande région urbaine de toute la Scandinavie, qui ne se trouve pas dans l'orbite de Stockholm. Le pont, entreprise en soi, a permis des fusions d'entreprises : les ports de Copenhague et Malmö ne font qu'un, la Poste est commune. Les populations, elles, n'ont pas fusionné : les langues diffèrent, la monnaie aussi. Pourtant, quinze mille habitants de Copenhague ont migré vers Malmö, où les loyers sont moins chers. Contrairement aux prévisions, le pont a plus profité à Malmö qu'à Copenhague : le chômage y est tombé à 6 %, la croissance s'est renforcée.



Le Comité Øresund, « ambassade régionale »

Eva Heilstrup, consultante, Øresund komiteen

« Plateforme » la plus politique de l'Øresund, le Comité⁷⁵ ne se limite pas, statutairement, aux villes de Copenhague et Malmö, mais s'étend aux hinterland. Créé en 1993, il est en charge du lobbying national et européen et s'efforce de créer une unité transfrontalière. Mais les mentalités, les appartenances, les identités, sont probablement plus lentes à construire qu'un ouvrage d'art...

Le Comité comprend, pour le Danemark, la région de Copenhague, la Zélande, la ville de Copenhague, la ville de Frederiksberg, la municipalité de Bornholm, le Grand Copenhague, le gouvernement local de Zélande ; pour la Suède, la région de Scanie, la ville de Malmö, la ville de Helsingborg, les municipalités de Lund et de Landskrona. Mais y dominent Copenhague et Malmö. Les objectifs annoncés sont irrécusables : coopérer dans les

⁷⁵ cf. <http://www.oresundskomiteen.org/>

domaines de la connaissance et de l'innovation, monter des événements culturels, fluidifier le marché du travail, favoriser la mobilité et la croissance verte. Le chemin est jonché d'obstacles, quand bien même la souplesse nordique serait à même de les lisser. La vocation du Comité de créer une unité politique implique des négociations avec les gouvernements suédois et danois, étant entendu qu'il s'agit de parvenir non seulement à développer les coopérations transfrontalières, mais aussi de trouver des compromis qui rendent viables les échanges : quelle protection sociale pour un Suédois travaillant au Danemark ? Quelle harmonisation, pour les écoliers ou les lycéens, dans les programmes scolaires ? Promouvoir les échanges libres entre deux pays exige des ajustements locaux, mais aussi des accords qui débordent le local. Que Copenhague, capitale, soit en bonne position pour négocier ces ajustements, peut-être. Mais Malmö, dont on apprendra, plus tard, qu'elle exerce sur ses voisines de Suède autant d'admiration que de répulsion ? Poser les grandes lignes d'une politique est un premier pas : il s'agit ensuite d'entrer dans le détail... Le Comité aurait-il, par son nom même – *Øresundskomiteen*, hybride de danois et de suédois – ouvert une voie possible, ou désigné une ambiguïté ?

Øresund direkt : réponses aux citoyens

Eva Holmestig, consultante, Øresund Direkt

« Øresund Direkt⁷⁶ est un organisme très pragmatique qui s'adresse aux citoyens. » S'adresser aux citoyens, c'est leur donner l'information dont ils ont besoin, sur les contrats de travail, les écoles, les systèmes de santé. Premiers citoyens visés par cette information, les fonctionnaires des deux pays, relais vers la société civile, chargés de répondre aux demandes de tous ceux qui, parce qu'ils se déplacent, veulent « vivre mieux ». « Dans quelle école maternelle inscrire mon enfant ? » - « Comment et où remplir ma déclaration d'impôts ? »... L'organisme doit répondre à des questions sur tout ce qui fait la vie : le droit de propriété d'une résidence principale ou d'une résidence secondaire, les tarifs de l'eau, du gaz, de l'électricité, les modalités d'abonnement à internet, les taxes locales, les jours fériés, le congé parental, le régime de l'apprentissage... Mobilité, fluidité : ce qui donne aux entreprises de l'oxygène ne risquerait-il pas d'étouffer le citoyen ?



L'Europe, attentive

Carolina Huss, chef de projet, Interreg VIA

Attentive à l'expérience Øresund, l'Europe ne se contente pas de regarder : le FEDER (Fonds européen de développement régional) a financé la moitié du « programme opérationnel de coopération transfrontalière 2007-2013 : Danemark, Suède, Norvège – Interreg VIA Øresund – Kottegatt – Skagerrak », à hauteur de cent douze millions d'euros. La question des frontières des nations et de la libre circulation mérite en effet que l'Europe s'intéresse à l'expérience nordique, d'autant plus que la Norvège n'a qu'un statut « d'associée » à l'espace Schengen. Les objectifs du programme sont la promotion de « la croissance économique durable, par exemple grâce aux coopérations entre les PME et les autres acteurs », « l'augmentation du nombre de visiteurs de la région et du nombre de start-up », la création de liens nouveaux, « particulièrement entre les



⁷⁶ cf. <http://www.oresunddirekt.com/>

organisations et institutions », la réduction « de l'isolement des régions périphériques » et une plus grande coopération dans les domaines de « l'environnement, de la planification, des transports et des infrastructures (par exemple dans les domaines de la gestion des zones côtières, du tourisme, de l'amélioration des qualité de l'eau de mer, du transport maritime, de la conservation de la diversité biologique marine, etc.) », enfin, l'intégration au quotidien, la circulation des personnes entre les pays et la cohésion transfrontalière. Soixante-dix projets ont vu le jour, d'un système d'« autolib » à des normes communes dans la construction en passant par la sensibilisation des enfants à l'environnement dans les écoles suédoises et danoises.



Croissance verte : une veille européenne

Agence européenne de l'environnement

Ronan Uhel, *Systèmes naturels et vulnérabilité*

L'Agence européenne de l'environnement⁷⁷, qui a vingt ans, est installée depuis quinze ans à Copenhague, avec deux cent quatre salariés. Sa mission principale est de soutenir la prise de décision des États européens⁷⁸ en matière environnementale et d'évaluer les politiques européennes. Mission qui se traduit aussi bien par le comptage des oiseaux que par la mesure de l'impact des mobilités, par l'établissement d'indicateurs, la publications d'études et de guides, la diffusion d'informations à des publics spécialisés et au grand public.

Chaque pays détermine le point focal de son action, coordonne les réponses apportées par les autres et les fait remonter au niveau européen, en travaillant en réseau et en s'appuyant sur les instances nationales, institutionnelles, académiques, associatives. Pour la France, l'agence travaille avec l'Ademe sur les déchets, avec le Muséum d'histoire naturelle sur la biodiversité, avec le ministère de l'écologie sur l'économie verte, ou encore avec l'association Orée⁷⁹ pour les entreprises...

Il en résulte un état des lieux européen qui se constitue, intégrant les thèmes nouveaux dès leur apparition, et une base de connaissances aussi bien politiques qu'académiques ou économiques, avec une règle : pas de confidentialité, tout est rendu public.

Interface entre sciences et politique, l'agence a vu augmenter la demande de connaissances des États depuis qu'a été envisagée la « croissance verte ». Les rapports de synthèse sur la qualité de l'air, le stock de poissons dans les mers régionales ou la croissance des infrastructures de transport répondent, au moins partiellement, aux interrogations sur cette croissance verte. La mise en œuvre des plans de gestion de l'eau, découlant de la directive-cadre sur l'eau⁸⁰, par exemple, nécessite une discussion entre tous les opérateurs et un consensus sur ce qu'est la gestion commune d'un bien commun, sur ce qui ressort de la production privée et de la gestion publique, avec une question-clé : « À partir de 2010, les États membres doivent assurer que la politique de tarification incite les consommateurs à utiliser les ressources de façon efficace et que les différents secteurs économiques contribuent à la récupération des coûts des services liés à l'utilisation de l'eau, y compris les coûts pour l'environnement et les ressources. » Dans une approche fonctionnelle de l'économie verte, les services ne sont pas valorisés ; il a été possible de les mesurer, mais il a été impossible d'en déterminer précisément

77 cf. <http://www.eea.europa.eu/fr>

78 L'Agence travaille au-delà des seules frontières de l'Europe politique, pour trente-deux pays.

79 cf. <http://www.oree.org/>

80 cf. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0060:FR:NOT>

l'origine. Aujourd'hui, un grand nombre de villes européennes ont épuisé leurs nappes phréatiques et font venir l'eau d'autres territoires. Pendant six mois, Barcelone a réglé vingt millions d'euros par mois pour sécuriser l'alimentation en eau de la ville : il est possible de comptabiliser le service, mais pas sa provenance.

Ce type d'obstacles rend inopérante toute tentative de tenir des « comptes du capital naturel ». À la fin des années 70, l'idée de tenir les « comptes du patrimoine naturel » avait été lancée, mais sans soutien politique ni base de connaissances. Aujourd'hui, la volonté politique est là, et la production de comptes, conformément aux consignes de la nouvelle mesure de la croissance⁸¹, devrait permettre aux travaux de l'agence d'entrer dans le domaine de la comptabilité publique, nécessaire à la connaissance des services éco-systémiques qui sont au cœur de la croissance verte.

L'agence n'agit pas directement, mais fournit toute l'information pour agir, alerte sur les dégradations possibles de l'environnement d'un territoire, calcule un coût de restauration, fournit la méthode. Elle s'autosaisit en permanence des problèmes qui surgissent, sans attendre d'être sollicitée.

//

Éléments de débat

L'agence a-t-elle une activité sur le versant social ?

L'agence n'a pas la capacité de couvrir cet aspect, mais travaille avec des institutions qui ont le savoir-faire, de manière éclatée. Cet aspect manque au niveau européen.

//

81 cf Rapport Stiglitz-Sen-Fitoussi - http://www.stiglitz-sen-fitoussi.fr/documents/rapport_francais.pdf

Copenhague : initiatives vertes

Le territoire transfrontalier affirme son existence de manière volontariste... mais les projets continuent de se jouer localement : cluster innovant, nouveau quartier, écosystème industriel : l'entre-soi reste le meilleur tremplin des initiatives ! Des initiatives qui ont pourtant des dimensions internationales.

Cluster Cleantech : une manière de penser

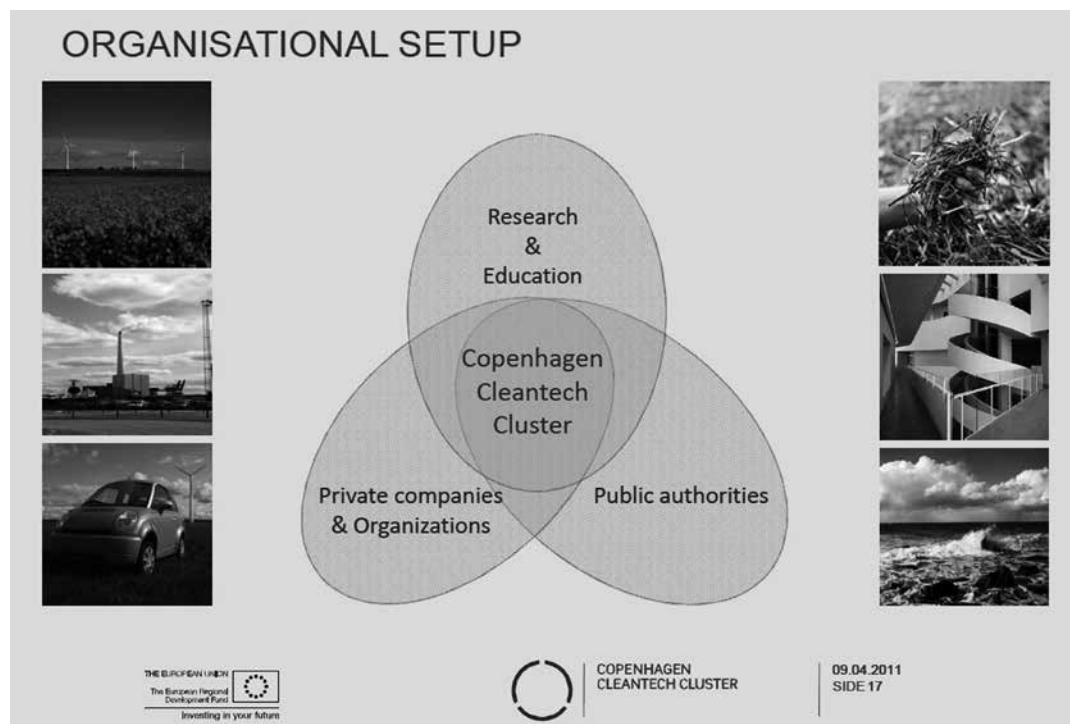
Nicolai Rotboll Sederberg-Olsen

Cleantech cluster, Copenhague

Le cluster « cleantech Copenhague » est animé par une équipe de trois personnes assurant toutes les fonctions. Il regroupe cent quatre-vingt-quinze membres, dont soixante-quinze partenaires danois. Le secteur des technologies propres emploie au Danemark soixante mille salariés, pour sept cent vingt entreprises et quarante-six centres de recherche et développement.

Les objectifs, pour les cinq prochaines années, sont de créer mille nouveaux emplois, d'attirer vingt-cinq compagnies étrangères, d'établir des collaborations avec des centres de recherche et d'autres clusters, de générer de la plus-value pour deux cents membres, de créer deux cents événements...

« Que dire de l'addition de l'énergie, de l'eau, de la nature, de la mer, des déchets, de la biodiversité ? Qu'elle constitue une nouvelle branche de l'économie ? Non, qu'elle est une nouvelle manière de penser » : telle est la conviction de Nicolai Rotbell Sederberg Olsen⁸². « On a pu considérer qu'à travers cette liste, l'existence même était menacée. On considère aujourd'hui que c'est plutôt de l'argent à perdre ou à gagner ». Dans un contexte de raréfaction des ressources, de nouveaux acteurs, Chinois et Indiens essentiellement, pèsent sur les prix. Là aussi, la compétitivité devient un enjeu puissant.



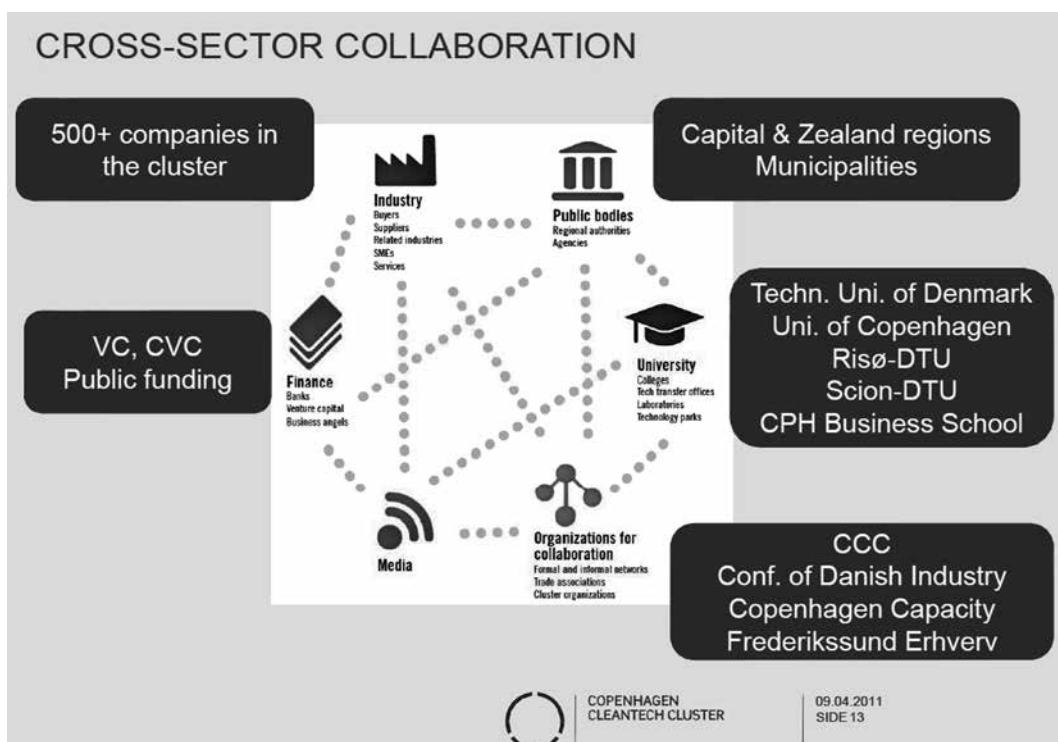
82 Directeur du Cleantech Cluster Copenhague

Le cluster « cleantech » de Copenhague est né en 2008. « Le Danemark étant un petit pays, tout le monde s’y est mis d’autant plus facilement que les technologies propres avaient déjà une histoire ancienne », puisque dès les années 70 l’éolien faisait déjà l’objet d’investissements et représentait 20 % de l’électricité consommée. Être le premier quand on est seul, ce n’est pas difficile ! Mais quand la concurrence se globalise, il devient nécessaire d’innover : désormais, le Danemark travaille sur la biomasse (50 % de ses énergies renouvelables).

Les *cleantech* représentent de 3 à 5 % du PIB %, et 11 % des exportations. L’objectif, pour 2025, est de faire de Copenhague une ville entièrement neutre en carbone.

Le cluster rassemble industrie, secteur public, financier et universitaire. « Il ne peut s’inventer de toutes pièces : les acteurs doivent tous être déjà présents ». Dans les universités, quarante-six départements travaillent sur les technologies propres. Mais le dialogue universités – entreprises est parfois laborieux. « Les initiatives partaient dans tous les sens, il a fallu plus d’un an de rencontres pour comprendre les entreprises et définir une stratégie. »

Les fonds européens, qui sont un véritable casse-tête à obtenir, sont intéressants non seulement par le soutien financier qu’ils apportent, mais aussi par les contraintes qu’ils imposent, qui ont un effet dynamisant sur la qualité des projets. Avec trente millions d’euros sur cinq ans (50 % du financement), le cluster interviendra dans plusieurs domaines : le « dating center » centralisant les données, des événements pour provoquer les rencontres, le travail auprès des petites entreprises innovantes (50 % des entreprises du cluster ont moins de dix salariés). Le soutien à ces dernières passera par un programme de formation de six mois, et par le financement de prototypes couplé avec une recherche de financements pour le développement. Les entreprises devront se tourner vers l’international, moins pour exporter que pour nouer des alliances, développer des échanges, en considérant avec modestie que si l’innovation danoise représente 1 % de l’innovation mondiale, 99 % se trouvent ailleurs qu’au Danemark. Il s’agit plus d’organiser un travail en réseau que de conquérir un marché et d’élargir le cluster. D’ores et déjà, quatre doctorants du MIT travaillent à Copenhague. Condition de réussite incontournable : la visibilité.





Ørestad : durabilité hédoniste ?

Andreas Klok Pedersen, agence BIG

Le nouveau quartier d'Ørestad, sur l'île d'Amager, se situe à cinq kilomètres au sud du centre-ville de Copenhague. À terme, il devrait loger vingt mille habitants, et accueillir vingt mille étudiants et quatre-vingt mille employés. La radio danoise, une salle de concert, un centre commercial, un lycée s'y sont déjà installés, dans un univers tiré au cordeau, marqué par une recherche architecturale audacieuse. Plusieurs immeubles emblématiques du quartier ont été conçus par l'étude d'architectes BIG⁸³, dont Andreas Klok Pedersen est l'un des plus éminents représentants.



« La notion de « ville durable », pour l'architecte, doit à la fois révéler un mode de vie et le rendre agréable. » Agréable, dans un pays où l'hiver est long et avare en lumière, l'immeuble de verre où l'intimité des familles se manifeste sans rien cacher ? La pudeur latine s'en étonne ! Du point de vue danois, la vie agréable, c'est la lumière même en hiver. C'est aussi le vélo, privilégié dans toute la ville. Paris connaît la figure du périphérique et la voiture, Copenhague privilégie la figure de la « boucle » et le vélo avec, au centre, vedette mondiale, la Petite Sirène. Copenhague se fait boucle dès les remparts médiévaux, boucle encore au XIXe siècle avec un deuxième rang de remparts, de fortifications, d'îles chargées de garder la ville.

À la fin de la deuxième guerre mondiale, le schéma directeur prévoit une forte urbanisation. Sous la houlette de l'architecte Steen Eiler Rasmussen⁸⁴, qui prône l'ouverture et le déploiement plutôt que la clôture et les remparts, la boucle se déploie en forme de main : « Entre les doigts du gant, on plante de la verdure ». À la jonction de deux doigts, le quartier Ørestad, transformé en champ de tir pendant la guerre, est laissé en jachère. À partir de 1985, comme les friches industrielles pour d'autres quartiers, il est l'objet d'un projet de reconquête, la vente des terrains devant financer le métro. Les faubourgs industriels connaissent alors de profondes mutations et deviennent des lieux d'aménités urbaines et de loisirs, avec plages, bains, terrains de sport. À Ørestad, le champ de tir, devenu conservatoire de la biodiversité, doit intégrer habitat, mobilité, santé, nature, ressources alimentaires, éducation...

Avec la perspective de la fin du pétrole, les cinq doigts - qui s'allongent⁸⁵ - sont remis en cause : ils font perdre de l'efficacité à la mobilité. Une nouvelle boucle est alors imaginée, qui cette fois passe aussi par la Suède.

Ørestad s'urbanise, innove : le lycée ne compte, hormis deux classes « avec portes », que des espaces ouverts et modulables. L'immeuble « grand huit » est en cours de construction. Les projets de la nouvelle « grande boucle », pour certains confiés à l'agence Big, se caractérisent par ce que Andreas K. Pedersen appelle une « durabilité hédonique » : l'usine d'incinération des déchets transformée en piste de ski, par exemple, « travaille la relation entre efficacité environnementale et qualité de vie ».

Les maisons de bois furent rebâties en pierre, les rues élargies et régularisées : Copenhague y gagna cette apparence correcte et presque rectiligne qui plaît tant aux préfets, aux rédacteurs de Guides et aux Anglais en voyage.

Victor Fournel (1829-1894)

Voyages hors de ma chambre, 1878, G. Charpentier (Paris)

83 cf. <http://www.big.dk/> - L'agence Big est l'architecte du pavillon danois de l'exposition de Shanghai

84 Steen Eiler Rasmussen, architecte et urbaniste danois, 1898-1990. Écrivain prolifique, on peut retenir son principal ouvrage : London, the unique city

85 cf. un diaporama explicite de l'agence BIG : <http://www.big.dk/projects/loop/>



//

Éléments de débat

De quelle faveur bénéficie la maison individuelle ?

Les Suédois ont aussi une préférence pour la maison individuelle, mais depuis quelques années le centre ville revient en grâce. La « montagne⁸⁶ » du quartier Ørestad est une combinaison maison individuelle/habitat collectif. Le climat, en Suède, pose un enjeu fort, celui de la lumière, qui exige plus qu'ailleurs de bonnes distances entre les habitations.

Comment se passe la concertation avec la population ?

La municipalité de Copenhague est attentive à la concertation, et est guidée par un principe de négociation. Mais, en dernière instance, c'est bien le pouvoir politique qui prend les décisions.

//



Symbiosis : un écosystème industriel

Symbiosis Kalundborg

Jane Hanse, Kalundborg Symbiosis Institute

Kalundborg, cinquante mille habitants, port situé à l'ouest de Seeland, est pionnière en matière d'écologie industrielle. Symbiosis, plus qu'un institut, est l'alliance entre secteur public et secteur privé pour partager et exploiter les déchets, selon le principe que les déchets des uns sont la matière première des autres. Cette alliance doit sa pérennité au regroupement géographique d'entreprises sur un espace restreint.

Dès les années soixante est amorcée une coopération entre industriels (Esso, devenu depuis Statoil, Gypsos, productrice de plaques de plâtre, la seconde utilisant le gaz excédentaire du premier). L'alliance, qui s'est étendue, est formalisée en 1996. Elle regroupe la municipalité de Kalundborg et huit entreprises, employant plus de quatre mille salariés : Statoil (raffinerie), Novo Nordisk (insuline), Novozymes (enzymes industriels), Gyproc (gypse/plâtre), Dong Energy (production d'électricité et de chaleur), RGS 90 (dépollution des sols), Kara/Novoren (traitement des déchets de neuf communes) et Kalundborg Forsyning, qui fournit à la ville eau et chaleur. Le principe est de créer des accords entre industriels spécifiant avantages économiques et environnementaux : les sucres, déchets des chimistes, sont réutilisés pour l'alimentation des porcs de la région, les déchets domestiques traités par Kara/Novoren produisent du carburant, etc. Bien que Symbiosis se définisse comme le non-projet d'une non-organisation, le système produit des projets : en 2010, par exemple, la production de bioéthanol, à base de paille et d'enzymes, revendu ensuite à Statoil ; dans les années à venir, pas moins de quatorze projets concernant le recyclage de l'eau, sept projets « énergie » et douze projets de recyclage des déchets. « Non-organisation » ? Il ne s'agit pas (seulement) de provocation, mais de l'affirmation d'un système qui met en œuvre des scénarios en fonction des

⁸⁶ cf. diaporama : <http://www.big.dk/projects/mtn/>

entreprises présentes, et ne disparaît pas si l'une ou l'autre disparaît ou apparaît. Le réseau s'est développé sans incitation venue d'ailleurs, sans aucune subvention publique, et pour des raisons économiques : les motivations environnementales sont apparues plus tard.

Le système a essaimé, avec plus ou moins de bonheur : les vingt-et-un écosystèmes industriels revendiqués par la Chine vont-ils fonctionner dans le cadre d'une économie administrée ? Deux initiatives américaines ont échoué, d'une part parce qu'elles étaient prescrites et que les partenaires n'étaient pas convaincus, d'autre part en raison de réglementations trop contraignantes. *Symbiosis* estime que son succès est dû à plusieurs facteurs qu'il n'est sans doute pas possible de trouver partout : la dimension modeste de la ville, une réglementation souple, le fait que les dirigeants se rencontrent, se connaissent et discutent.

- 240 000 tonnes de CO₂ par an de réduction des émissions
- 3 millions de m³ d'eau économisés par le recyclage et la réutilisation
- 30.000 tonnes de paille converties en 5,4 millions de litres d'éthanol
- 150 000 tonnes de levure remplacent 70% de protéines de soja dans l'alimentation traditionnelle de plus de 800 000 porcs
- Recyclage de 150 000 tonnes de gypse pour la désulfuration des fumées (SO₂)

Ce n'est pas que du vent !

Middelgrunden, parc d'éoliennes offshore

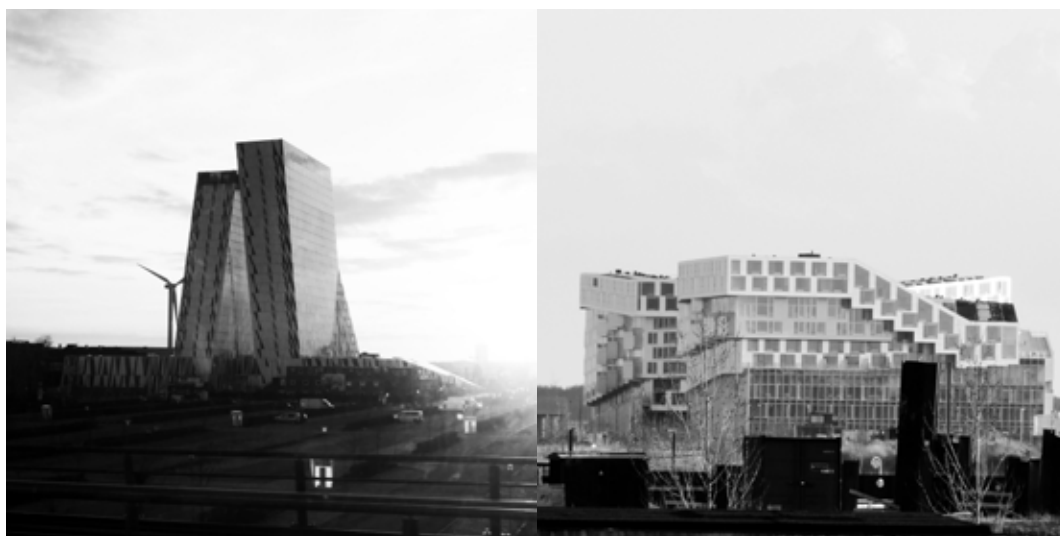
Exemple de l'inventivité danoise, le parc d'éoliennes de Middelgrunden : au large de la ville, alignées en pleine mer, vingt éoliennes, chacune de soixante-quatre mètres de haut, ont produit en 2010 pas loin de 45 MWh. Le parc est complété par sept éoliennes sur terre, les premières mises en fonctionnement comme « démonstrateurs ».

Originalité de l'installation : elle appartient pour moitié à une coopérative à laquelle ont souscrit huit mille cinq cents Suédois, pour moitié à la municipalité ! La tradition coopérative est vive au Danemark depuis le 19^e siècle. Déjà, pour l'éolien, des particuliers, des agriculteurs, s'étaient regroupés pour gérer « leur » éolienne. La dimension de la coopérative de Copenhague et son implantation maritime en font toute la singularité. Pour un projet de cette envergure, il a fallu beaucoup étudier, beaucoup discuter, beaucoup négocier. Étudier, parce qu'il fallait être certain que l'implantation tiendrait le coup, dans une zone dont les fonds marins sont constitués des déchets de la construction du port ; étudier les courants ; étudier les effets sur la faune et la flore marines ; étudier les vents... Les pêcheurs n'étaient pas farouchement partisans du projet, il a fallu leur démontrer que le pied des éoliennes pouvait favoriser les réserves halieutiques. Autres sceptiques, les autorités de l'espace aérien et celle de l'espace portuaire : l'éolienne peut représenter un danger pour les avions comme pour les bateaux. On redoutait également le bruit : mais, à plus de deux kilomètres des côtes, la crainte n'était guère fondée.

Les oppositions n'ont pas été radicales au point de faire reculer le projet. Il restait le plus complexe : réaliser le bon montage financier. La solution ? Un partage entre la ville et les citoyens. D'abord réservée aux habitants du comté de Copenhague, la participation à la coopérative s'est ouverte à l'ensemble du Danemark puis à l'ensemble du monde : il est même possible de souscrire en ligne, l'action valant environ quatre cents euros. Le retour sur investissement global de l'installation est prévu dans sept ans, pour des éoliennes dont la durée de vie est estimée à vingt-cinq ans. Que gagne le souscripteur, au-delà de

la satisfaction du geste citoyen ? Pour la première moitié de 2010, chaque action aura rapporté cent quarante couronnes danoises, soit environ dix-neuf euros. Le citoyen a une autre satisfaction : chaque dix minutes, tout coopérateur peut connaître, via internet, la production d'électricité de la ferme... Une ferme qui ne connaît pas les temps morts : les vents sont réguliers, rares en-dessous de quinze km/h et rares au-dessus de 90 km/h. La ferme tourne à 95 %, alimentant à terre sept turbines que se partagent les compagnies danoises de distribution d'électricité.

Cette expérience réussie a enlevé la décision danoise de promouvoir l'éolien : cinq fermes nouvelles devraient être construites dans les prochaines années, pour une production, en 2015, de 2250 MW. En 2030, la moitié de la consommation électrique danoise devrait provenir de l'éolien.



DE COPENHAGUE A STOCKHOLM

1° PAR MALMŒ ET KATRINEHOLM

648 k.; ~~46~~ et ~~48~~ en 13 h. env. (dont 2 de traversée en bateau) par les trains directs (wagon-lits) de 9 h. 50 ou de 10 h. 15 du s.; 35 Kr. 30, 21 Kr. 90, 14 Kr. 90; suppl. pour le wagon-lits, 10 Kr. (1^{re} cl.), 5 Kr. 2^e (cl.).

Le bateau traverse le détroit du Sund, large de 30 k., en se dirigeant au S.-E. pour aborder à (2 h.) Malmœ.

Malmœ (douane suédoise; hôt. : *Savoy*, à la gare, confortable, ch. dep. 2 Kr., dîn. 3 Kr.; *Kramer*, sur le Stortorg, ch. dep. 1 Kr. 50; etc.), V: industrielle de 75,000 hab., est un grand centre d'importation et d'exportation.



Nous nous embarquâmes à Copenhague à neuf heures du matin pour faire voile vers la Suède. [...] La traversée de Copenhague à Malmö dure moins de deux heures, et cependant on se trouve en pleine mer durant une heure au moins, sans rien voir autre chose que l'immobile azur des cieux reflété dans le mobile azur des flots. Mais peu à peu, sur la ligne où ces deux océans se rejoignent à l'horizon, monte une apparition confuse. Les côtes de Suède émergent du milieu des vagues ; on voit se dessiner d'abord une grosse tour carrée, puis un dôme, qui signalent au loin la gare et l'église de Malmö.

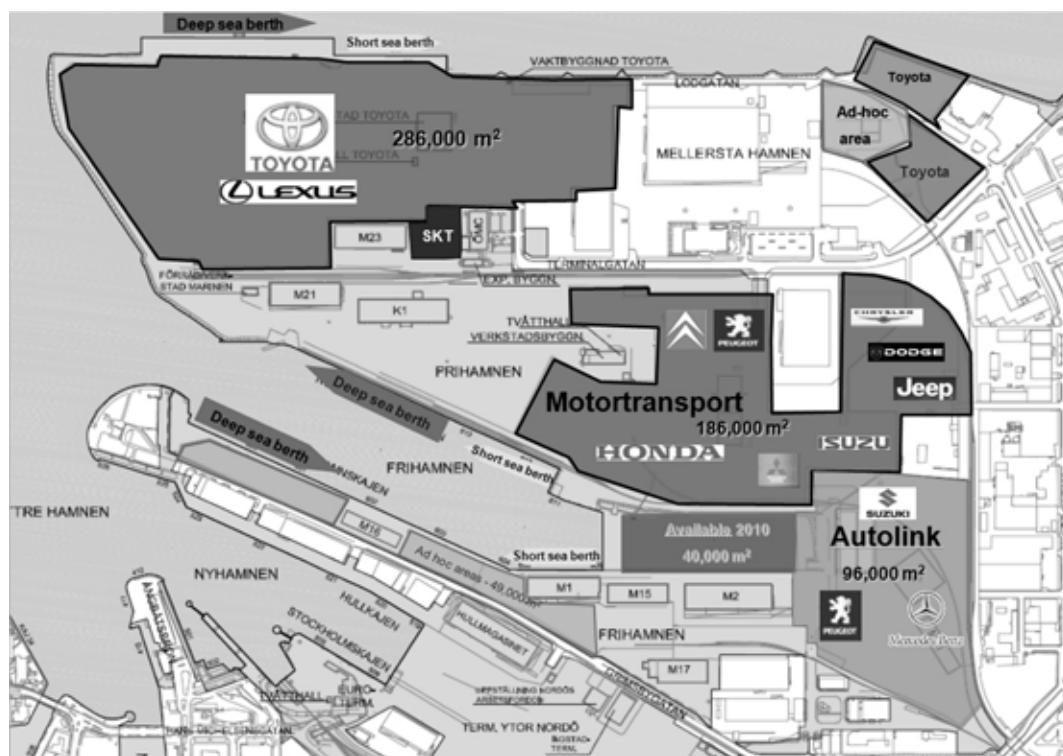
Victor Fournel
Voyages hors de ma chambre, 1878,
G. Charpentier

Malmö-Copenhague : deux villes, un port

La fusion transfrontalière citoyenne ne peut se décréter, contrairement à celle des deux ports, celui de Copenhague et celui de Malmö. Il s'agit désormais d'une structure unique, CMP, qui redonne des couleurs à toute la région, comme « porte de la Baltique » rayonnant, au-delà de la population régionale, sur l'ensemble de la zone, Finlande, Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Danemark, Suède, Pologne, Allemagne... Structure unique et affaire qui marche, avec un résultat net passé, de 2001 à 2009, d'un peu moins d'un million d'euros à quatorze millions d'euros, pour un trafic passé de treize à quinze millions de tonnes : pétrole, (30 %), voitures (10 %), conteneurs (26 %).

Insérés dans leurs villes et un peu à l'étroit, les deux ports, en fusionnant et en se rapprochant, notamment grâce au pont, ont changé d'échelle et se sont affirmés comme carrefour des grandes routes maritimes mondiales. Ils se sont développés en attirant le commerce international. Au début des années 90, Malmö était mal en point : dès 1970, les chantiers navals avaient fermé, retirant leur emploi à sept mille salariés. La ville croyait en sa faillite, le marasme était absolu. Le pont, la fusion des deux ports et le développement démographique ont retourné la situation.

L'histoire a commencé avec le choix de Malmö par Toyota, qui réduit le nombre de ses points de livraison en Europe pour se fixer à Malmö. Avec une zone de stockage de 286 000 m², Toyota provoque un profond bouleversement du port, d'abord économique, avec un effet boule de neige auprès des autres marques automobiles, mais aussi social et culturel : la moyenne d'âge des salariés rajeunit, et l'on voit même apparaître, sur le port, des femmes ! Exactement neuf femmes. Il paraît que toute l'ambiance du port s'en trouve changée. Autre « good business », affirme Göran Sjöström, énergique « commercial manager » du port : le pétrole russe, pour lequel Copenhague propose un terminal et Malmö le stockage. Le troisième secteur très actif est celui des croisières, avec des bateaux de plus en plus grands pouvant accueillir sept mille passagers, et qui ont besoin de services – ne serait-ce que pour leur fournir les cinquante-cinq tonnes de



glace qu'ils engloutissent chaque jour. Pétrole, croisières : « les profits qu'ils produisent sont inversement proportionnels au nombre de salariés qu'ils emploient », c'est-à-dire, aujourd'hui, quatre cent cinquante personnes.

L'histoire ne s'arrête pas là, et le port de Malmö nourrit de grandes ambitions, avec la création d'un nouveau port de 1,5 millions de m² qui devrait garantir cinquante ans de croissance ! Ce sens du business s'accommode d'enjeux plus « verts » : Malmö a besoin de retrouver son centre historique et d'être soulagée de la traversée des camions. Le nouveau port est gagné sur la mer, comblé par les déblais du tunnel. Déjà, cinquante entreprises ont réservé des emplacements dans le port nouveau. En échange de ces bouleversements, les communes limitrophes bénéficient de compensations : implantation d'éoliennes et plantation d'arbres, services écologiques... L'ancienne emprise du port est promise à des aménités nouvelles, promenades, centres culturels, activités sportives. Toute l'opération a été conduite par la ville, selon les procédures habituelles de réunions publiques et de concertation dont elle est coutumière.

Malmö : quartiers « verts »

Emblématiques et différents, les deux quartiers exemplaires de Malmö, Bo01 et Augustenborg, témoignent d'une imagination urbaine foisonnante, d'une volonté de la ville de tenir le rang de « laboratoire » de la ville à venir. Bo01, quartier neuf. Augustenborg, quartier en voie de décrépitude, avec chacun son histoire et son devenir.

Ilmar Reepalu, architecte et maire de Malmö depuis 1994, s'est inspiré des décisions de la conférence de Rio pour proposer à sa ville, mal en point, une reconversion verte. Chômage, friches industrielles, abandon. Cité ancienne qui avait connu la prospérité, il lui fallait redémarrer, en préservant les acquis de son histoire et la compacité d'un centre ville qui fonctionnait bien. La grande grue de Copenhague avait été reconvertie en tremplin de saut à l'élastique. La grande grue de Malmö allait-elle suivre le même chemin ? Non, c'est repeinte en rouge qu'elle s'en est allée en Corée, saluée en silence par les ouvriers du port, rebaptisée « la grue des larmes ».

De là je passai à Malmoe, Ville plus jolie, & assez régulièrement fortifiée sur le bord de la Mer, mais avec une seule Rade peu profonde & exposée aux injures des vents. On peut voir distinctement de là les Tours de Copenhague. Je ne m'y arrêtai assez long tems pour y faire des Remarques plus particulières.

Aubry de La Mottraye,
(1674 ?-1743)

Voyages du Sr. A. de la Mottraye en Europe, Asie et Afrique. T. 2





Bo01, ancien « port de l'ouest »

La ligne directrice qui s'impose est de reconstruire la ville à partir de ses friches, de « transformer le problème en solution ». Ce sera Bo01, nouveau quartier construit sur les terrains de l'ancienne usine Saab. Le programme, lancé en 2001, est basé sur quelques principes : minimiser les besoins en transport en développant les cheminements piétonniers et cyclistes, utiliser le solaire, le vent, l'eau et le photovoltaïque pour la production d'énergie, trier et traiter les déchets pour produire du biogaz, récupérer les eaux pluviales. L'arctique n'est pas loin : il fait froid, très froid, l'hiver, et chaud l'été. On va donc utiliser le soleil de l'été pour se chauffer l'hiver, en réchauffant de l'eau injectée avant les mauvais jours dans des poches naturelles de calcaire, grandes bouteilles thermos qui restitueront la chaleur en hiver. Une ferme d'éoliennes est également sollicitée pour rendre le quartier énergétiquement autonome.



Reconstruire la ville, c'est aussi faire des choix architecturaux. Le quartier était marqué, avant tout, par la gigantesque grue « Kockum », qui signalait Malmö de loin et dont l'absence, selon le maire, « faisait un trou dans le ciel de Malmö ». Il fallait donc la remplacer par un autre « signal » : ce sera la tour Turning Torso, devenue depuis l'image de marque de la ville, du haut de laquelle le quartier révèle toute sa diversité en un savant entrelacs d'habitat individuel et d'habitat collectif, de même que l'importance attachée à la circulation de l'eau, réservoir de calories. Une quinzaine d'architectes de renom ont contribué à cette diversité. Les trois quarts des logements ont une perspective sur la mer. Longeant cette dernière, les immeubles les plus hauts forment un rempart protecteur pour le jeu de Monopoly du quartier. Jeu de Monopoly en effet : les coûts de construction, nettement plus élevés que la moyenne, ont conduit à commercialiser maisons et logements à des prix élevés, inaccessibles aux ouvriers de l'ancienne usine Saab, et à la *gentrification* du quartier. Le loyer des logements municipaux atteignaient déjà, en 2003, 1800 euros pour 120 m² (contre environ 1000 euros dans le reste de la ville).



Sans doute était-ce le prix à payer pour créer de toutes pièces, dans une petite ville, un lieu pilote de test des technologies permettant d'économiser l'énergie, de maintenir la biodiversité, d'organiser en véritable système tous les ingrédients d'une

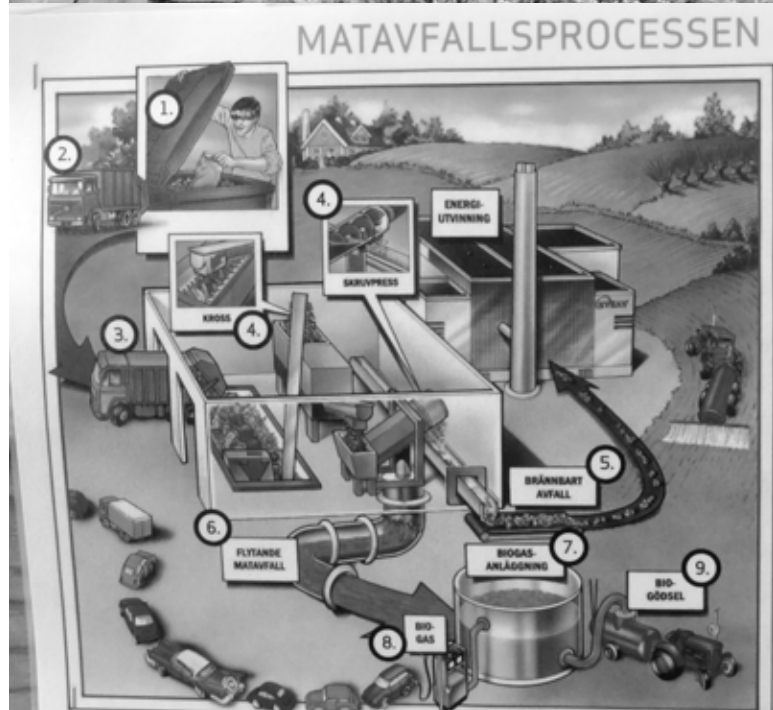
politique environnementale. Mais la municipalité ne semble pas décidée à maintenir en l'état ce « ghetto de riches », et sort de ses tiroirs des projets de partage plus équitable d'un espace public particulièrement soigné : piste de skate-board, piscine chauffée... et entreprises. Autrefois Saab régnait sur six mille emplois, désormais ce sont deux cents entreprises qui proposent huit mille emplois.

- Les chiffres clefs de Bo01
- Rachat du site à Saab : 9 millions €
- Décontamination : 5 millions € (70 % en subvention de l'État suédois)
- Politique énergétique renouvelable : 6 millions € (dont 2 millions provenant de l'Union européenne)

Augustenborg

Dans les terres, cette fois, et aux franges de la ville, Augustenborg présente un tout autre visage, le visage de ces quartiers que l'on appelle « sensibles »... Immeubles un peu chétifs construits dans l'immédiat après-guerre, environnement dégradé, paysage de centre commercial et de station-service. En 1948, tout le monde désirait vivre là, dans ces deux-pièces équipés de sanitaires, plus confortables que les sombres appartements de la ville médiévale. Cinquante ans plus tard, tout le monde fuit, sauf ceux qui ne peuvent faire autrement que de rester. L'entretien est un vieux souvenir. S'installent trafics, drogue et misère. « Une honte », estiment les gestionnaires. À ces malheurs sociaux s'ajoutent les calamités naturelles : construit dans une cuvette, le quartier, lors des orages et des fortes pluies, est totalement inondé. Démolir ? Alors qu'à Bo01 on s'efforce de créer la ville durable, à Augustenborg on décide de rendre la ville durable. Pas de démolition, pas d'interventions intempestives, pas de grand signal à construire qui soit visible de loin : on va travailler, d'abord, avec les habitants. On va fabriquer, ici aussi, mais sur un autre mode, de l'exemplaire.

Il est vrai que la ville rendue durable n'a pas cet aspect spectaculaire du neuf, du beau, du flamboyant. Elle reste modeste, elle joue sur les détails, voire sur les astuces. Il fallait, ici, traiter plusieurs problèmes à la fois : l'isolation des immeubles, la circulation des eaux de pluie, le tri et l'évacuation des déchets. Voilà pour l'environnement. Allait-il être possible de traiter, en même temps, les problèmes sociaux ? Apporter à l'école maternelle les espaces qui lui



faisaient défaut ? Offrir aux personnes âgées un endroit susceptible de les sortir de leur isolement ? Apprendre aux enfants que la rue n'est pas une poubelle ? Créer les conditions de la cohabitation entre dix-sept nationalités et langues différentes ? Aider les mères à ne pas baisser les bras ?

Initiative première, la végétalisation de 9500 m² de toitures : les plantes retiendront une partie des eaux de pluie. Une sorte de laboratoire sur les toits est créé, où sont testées les plantes les plus performantes, les plus isolantes, les plus absorbantes, les plus résistantes : tapis de minuscules mousses et de sedums⁸⁷. On teste les inclinaisons les plus favorables, les couches de drainage les plus légères, les tapis isolants. Au grand étonnement des habitants. Ensuite, on imagine un système capillaire de canaux qui rabattent les eaux de pluie (que n'auront pas retenues les plantes) vers des bassins de rétention, eux-mêmes raccordés aux égouts. C'est à un ingénieur à la retraite, habitant du quartier, qu'est confiée la tâche d'imaginer des canaux qui ne s'embourbent pas : les « gouttières-oignons » de Morten Ovesen devraient faire école.

L'école a besoin d'une classe en plus pour les activités communes ? Soit : est creusé dans la cour un amphithéâtre à ciel ouvert, classe de plein air transformable en bassin les jours de forte pluie. Quant aux déchets, on leur réserve carrément de petits chalets en bois, où les bacs sont de couleurs différentes selon leur contenu : il aura fallu beaucoup de réunions, avec beaucoup de traducteurs, auxquelles étaient conviées les familles. Et c'est en voiture à cheval que l'employé communal vient chercher les bacs, à la grande joie des enfants reconvertis en auxiliaires... Façades ravalées, espaces verts entretenus, plantations nouvelles, équipements publics réhabilités : rien de grandiose, juste du soin, un peu de créativité, et beaucoup de travail avec les habitants, en s'en donnant les moyens. La qualité de vie n'est plus la même, le quartier redevient attractif. Les déchets sont recyclés à 95 %, le gestionnaire a vu chuter la note de chauffage et d'électricité.

Politique des petits pas : le maire qualifie la démarche menée à Augustenborg de « moins chic et plus sauvage ». Ce qui ne l'a pas empêché de recevoir, à Shanghai, le premier prix des Nations Unies pour le développement durable. La ville n'a pas l'intention de s'en tenir là, et, sa dignité une fois retrouvée, envisage sereinement la création de zones piétonnes, l'alimentation des autobus en biogaz obtenus par la reconversion des déchets organiques, l'accueil d'industries non polluantes...



⁸⁷ Le genre des sedums appartient à la famille des crassulacées et est composé de plus de quatre cents espèces réputées pour leur résistance.

Contrepoint

Pont, tunnel, cluster, architectures nouvelles, innovations techniques... Tout cela fait-il des pays du nord une zone privilégiée ? La vision de ceux à qui tout réussit est-elle celle que partage l'ensemble des citoyens ? L'euphorie des réussites ne saurait masquer les points aveugles du développement, ni l'emballlement pour l'écologiquement correct interdire le point de vue critique sur les politiques menées.

Prise de distance

Stefan Anderberg, Lund University



Le pont, à l'unanimité, a permis un dynamisme nouveau dans les régions situées de part et d'autre du détroit. Les deux régions se sont appuyées sur leurs ressemblances – le paysage, la densité de population, une histoire commune jusqu'en 1658, une agriculture prospère, une même industrialisation. Auraient-elles eu, peut-être, intérêt à regarder de plus près leurs différences ? Copenhague est une capitale, Malmö ne l'est pas. Copenhague concentre administrations, finances, commerces, tourisme. Malmö n'a sur son territoire aucun grand organisme d'État. Les entreprises suédoises sont moins performantes que les entreprises danoises. En définitive, c'est au Danemark que le dynamisme nouveau a le plus profité. Désormais c'est au Danemark que les jeunes Suédois, et les jeunes immigrés de Suède, trouvent de l'emploi. Le trafic entre les deux pays a été métamorphosé : les navetteurs ne sont plus les salariés de la finance, les universitaires et les musiciens, mais les employés de la restauration et du commerce.

La modernisation écologique est partout présentée comme exemplaire, et l'Øresund comme une région parmi les plus écologiquement pures. Ce qu'elle était déjà, d'une certaine manière, après le déclin industriel, réduisant l'objectif de pureté superlative à un but somme toute assez peu téméraire. Copenhague a affirmé la première son ambition de capitale internationale du développement durable, et a inspiré Malmö, ville d'action où prévaut l'esprit pratique. Avec des stratégies différentes, les deux villes, en se liant, se sont aussi placées dans une position de concurrence réciproque. Malmö, de son côté, n'est pas restée en marge de l'ambition suédoise, dans les années 70, d'être l'image même de la société idéale.

Mais, parce la coordination régionale n'est pas fortement institutionnalisée, que les politiques régionales respectives des deux pays restent assez floues, les coopérations se maintiennent à un niveau plus faible que celui que l'on serait en droit d'attendre. Développement durable, oui, mais de chaque côté de l'Øresund la circulation automobile augmente fortement, la dispersion urbaine s'accroît, et avec le changement climatique, les côtes se fragilisent. De plus, la politique de durabilité est directement menacée par les contradictions dans le tissu social. À Malmö, une voiture brûle tous les trois jours ; dans les districts de Rosengård et Herrgård, la population, officiellement de cinq mille habitants, en réalité de huit mille, est constituée à 97 % d'immigrés, dont 15 % seulement ont un emploi. Le développement économique a été fantastique, mais les emplois créés ne sont pas occupés par les habitants de Malmö.



Éléments de débat

Peut-on faire du développement durable sans dimension sociale ?

Par nécessité, Malmö aura des projets sociaux, c'est son grand défi. Beaucoup de choses ont été faites, qu'il faut coordonner. Le programme mené à Augustenborg est exemplaire, il est un vrai succès : il s'agit maintenant de le diffuser.

Quelle coordination existe entre les villes de Scanie ?

Des projets communs sont en cours dans le domaine des transports en commun, mais Malmö préfère jouer avec Copenhague qu'avec Lund ou d'autres communes suédoises. Malmö est le moteur de la région, mais exerce un effet d'admiration-répulsion...

Quel est le développement démographique de Malmö ?

Des groupes nouveaux s'installent à Malmö, dont des jeunes gens des régions rurales du nord de la Scanie. Le taux de natalité est le plus élevé de Suède, et la population la plus jeune. À ces groupes s'ajoute l'immigration, avec des familles venant d'Europe de l'est, et des Irakiens. Dans les années 80, les immigrés venaient du Liban, du Kosovo, de Bosnie, de Somalie, d'Albanie. Copenhague connaît une moindre immigration.



À travers les images

Richard Ek, Lund University

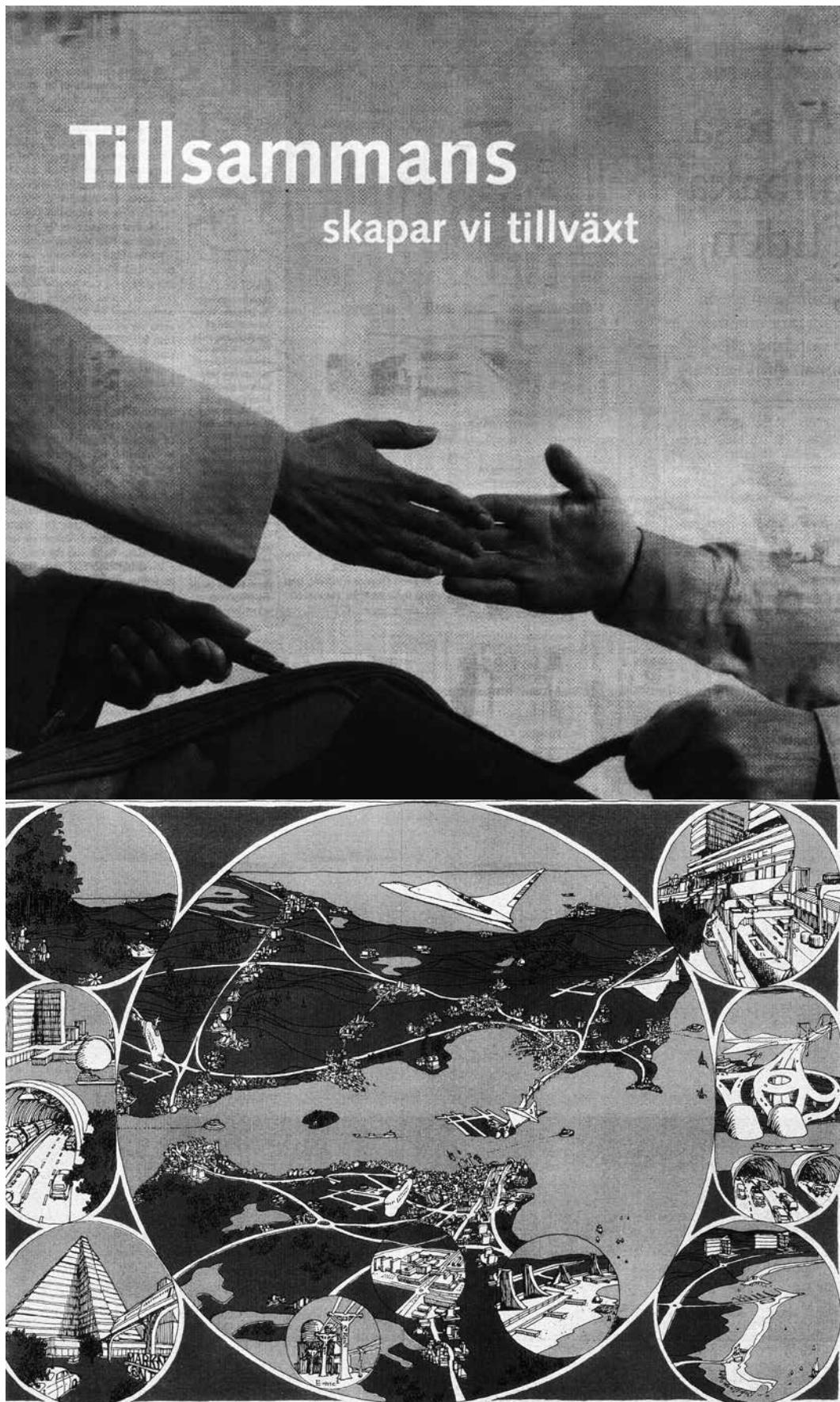
De son périple, le voyageur rapporte des images. Parfois, des images d'images : une carte griffonnée sur un coin de table, une affiche publicitaire, la caricature d'un journal... C'est à travers ces représentations proposées au public que Richard Ek pose un regard un peu décalé sur le pont et toutes les conséquences du pont : quelles intentions s'expriment ? Quels desseins ? Quelle vision de la politique et du monde ?



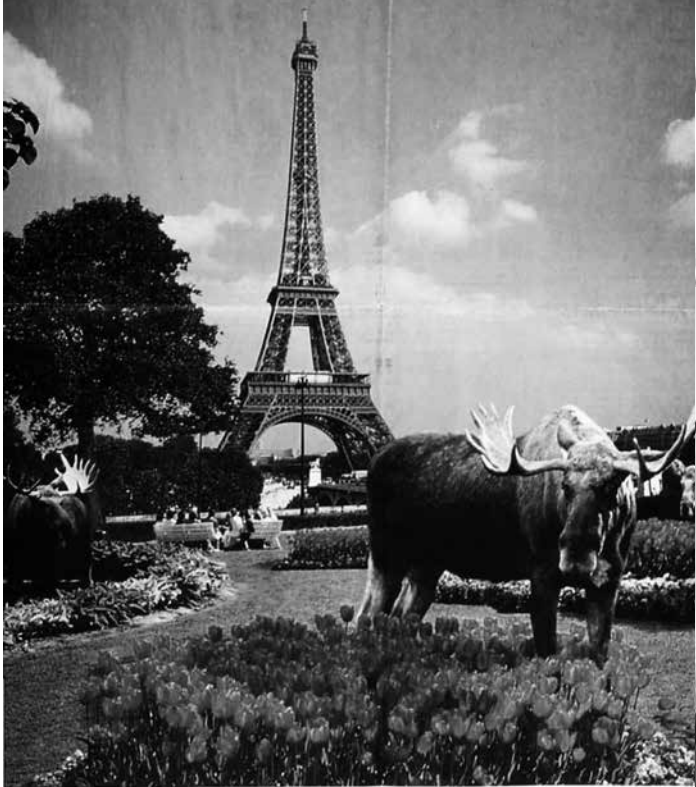
À la fin des années 50, la perspective régionale est celle de l'utopie technologique, positive, enthousiaste : aéroports et énergie nucléaire dominant, mais dans l'image, on ne voit personne, les bénéficiaires du développement sont devenus invisibles. Les années 70, celles du triomphe de l'automobile, montrent des villes congestionnées, enfouies dans les échangeurs : invivables, mais leurs maires sont tout sourire. On y lit : « Les derniers enthousiastes », comme un doigt pointé, ironiquement, sur l'émergence du souci de l'environnement. 1994 : la Suède rejoint l'Europe, et pense que c'est à travers les régions que l'Europe – et donc la Suède – trouvera la compétitivité l'amenant au niveau des États-Unis et du Japon ; à cette époque, un groupe de réflexion sur l'Europe, présidé par Volvo, énonce l'idée de « chaînon manquant » entre Copenhague et Malmö. Chaînon manquant que les universitaires sont priés de représenter, d'argumenter : c'est que Copenhague est en plein marasme économique, et Malmö à l'abandon. Les politiques, les maires, s'y mettent. Le projet, porté par les élites dès le début, a pour principe d'enrôler un maximum d'acteurs économiques. Et voilà bien l'image-symbole : le pont-euro. Un pont qui s'adresse avant tout aux centres décisionnaires de Copenhague et de Malmö, en oubliant les régions périphériques. Un pont qui symbolisera une union, mais qui aura besoin d'une visibilité plus affirmée que les architectes sont invités à produire : on projette d'édifier la plus haute tour d'Europe, qui ne verra pas le jour en raison du 11 septembre, mais se concrétisera tout de même dans la Turning Torso de Malmö. Le discours alors plane à des hauteurs extraordinaires : « Le futur a commencé ». On se serre la main, entre Copenhague et Malmö, comme si la fresque de la chapelle Sixtine s'était déportée en Scandinavie : le pont, ne serait-ce pas la création du monde ? Et voilà qu'il existe, le pont, ramenant les choses à des dimensions plus prosaïquement géographiques : le pont, c'est la mobilité, les routes, les schémas, les tunnels, tous les pré-requis du développement économique. Un développement économique qui mettra la région, précisément, au point de rencontre de l'élan – animal polaire – et de la tour Eiffel...

Tel est le discours des images tenu à la société civile qui, elle, reste indifférente à l'union entre Copenhague et Malmö. Il faut mettre au point des discours aussi convaincants que : « Imaginez que votre appartement soit deux fois plus grand ! ». La population reste indifférente, suscitant la frustration des élites. Comment se fait-il que la proposition de construction d'une région nouvelle tombe dans cette indifférence ? Pas même dans l'hostilité : le citoyen n'est ni pour, ni contre. Arme dernière : solliciter sa participation. On réunit quelques poignées d'habitants pour leur faire trouver un nom à la région nouvelle. Patatras : c'est une agence de publicité britannique qui propose le nom le plus simple : Øresund, le nom du détroit, nom qu'il faut vendre, désormais, à coup d'images de jeunes gens bien élevés transformés en « navetteurs » ou de jeunes femmes faisant indifféremment leur shopping à Copenhague ou Malmö. « Encore une fois, la preuve n'est pas faite que ces images soient partagées par les habitants des lieux ». Dernier recours : en appeler aux enfants, les sensibiliser à leur sort de futurs citoyens transnationaux...

Que disent ces images, sinon que la société civile a été impliquée avant tout comme participant au marketing de toute l'affaire ? À s'en tenir aux images, « les habitants sont avant tout une ressource de légitimation des décisions politiques, une ressource marketing. »



1 JULI ÖPPNAR ØRESUNDSBRON



Framtiden har börjat.



Kan du vil vilken för som helst på något bestämme dig
du är osäker. Och omständigheterna ofta gås i vägen
den uppenbara fördelen med Øresundsbron. Förstärka
länge så är bättre att förhålla. Vi som byggde bron
våra visioner om vad det betyder att bygga nu för en

sammanhängande del av Europa. Men det är inte osäker
som ofta förklarar. Vågen för en egen vilja kan förstås
att du tänker "att kan det, att är möjligt att bygga"
Vågen för en utmaning ligger med att du 2010-08-08
www.oresundsbron.com

