

Copenhague, une stratégie globale de développement durable



Le Port de Copenhague dans le centre-ville, photo OGM

La ville de Copenhague, située à l'est des quelques 400 îles du Danemark, compte un demi-million d'habitants, soit près d'un danois sur dix, au centre d'une région urbaine de 1,7 millions de personnes. Nous centrons notre investigation sur les différents domaines du développement urbain durable, avec une attention particulière pour la rénovation des quartiers.

Le centre-ville de Copenhague et ses premiers faubourgs achèvent leur rénovation, tandis que bat son plein la transformation des friches industrielles situées de part et d'autre du bras de mer qui borde la ville du port : ces chantiers, au demeurant parfaitement gérés en termes d'impacts, donnent une image vivante et de progrès à la ville. Celle-ci utilise à plein ses atouts, à travers l'accueil des paquebots de grandes croisières qui créent une animation particulière le long de l'eau, l'implantation de firmes de haute technologie dans des sites privilégiés, la mise en valeur du patrimoine architectural, des nombreux parcs, et des rues et des places aménagées avec soin. Citons encore une population jeune, la présence d'une université (25.000 étudiants), et une légendaire tolérance : le tout crée une ambiance de jeunesse et d'innovation.

C'est d'abord l'application des principes de la durabilité dans ses aspects sociaux, écologique et économique qui justifie l'intérêt pour Copenhague. Cela est particulièrement le cas dans la rénovation urbaine des quartiers Vesterbro et Kvarteroft, qui appliquent de manière transversale les objectifs et les méthodes définis par les plans stratégiques de Copenhague ; ainsi, le local est très visiblement relié au global.

Des principes semblables s'appliquent à la « renaissance » des zones portuaires, qui sont devenues très attractives pour le logement ainsi que pour les bureaux, proposant une architecture de haute qualité notamment sur le plan environnemental ; la transformation d'anciens entrepôts en logements et bureaux, agrémentés de zones de récréation, illustrent cette dimension durable.

Ces transformations rendent la ville attractive, de manière telle qu'elle commence à nouveau à accueillir de plus en plus des citoyens des banlieues et de tous les groupes d'âge (467.000 en 1989, 498.000 en 2001). Ce fort désir de « vivre la ville » cautionne le souhait de l'autorité municipale d'être reconnue comme la « capitale de du développement durable en Europe ».

La politique de mobilité est surtout favorable aux modes de déplacements « doux » et en particulier le vélo. Ici aussi, les réalisations soulignent fortement le choix planifié vers la durabilité.

On soulignera enfin la mise en œuvre d'une réforme administrative qui rend le pilotage de la stratégie plus effectif. La durabilité prend en effet le relais de l'orientation vers la qualité qui marquait les années '80. Cette réforme s'inscrit dans un pays plutôt centralisé, mais dont les municipalités détiennent d'importants leviers et des marges d'autonomie significatives. La ré-allocation des ressources aux communes repose d'ailleurs sur des critères récemment rénovés, prenant en compte

des dimensions de densité et d'ancienneté de l'urbanisation, qui favorisent la rénovation des villes et découragent l'extension de celles-ci.

I. Les acteurs

A) La ville de Copenhague

La ville est gérée par un lord-maire et 7 maires ; chacun est responsable d'un domaine. Une importante réforme administrative a suivi les élections de 1998.

La ville est l'acteur dominant du processus du développement durable, qu'elle initie en 1995. Dans le domaine de la rénovation urbaine, son action cohérente à l'égard de ses propres investissements fut rapidement prolongée par un cadre réglementaire applicable aux constructeurs privés. Dès 1999 elle définit des « Guides lignes », qui visent l'application des mesures écologiques, comme le filtrage et l'usage des eaux de pluie, l'isolation sévère des bâtiments, le choix de matériaux non-toxiques. Ces lignes directrices sont élaborées par le département de la construction de la ville de Copenhague, en lien avec son office de contrôle du milieu.

Concernant les problématiques de friches industrielles et portuaires (les brownfields), la ville a approuvé des « masterplans » pour chaque grande zone et en particulier pour les quartiers du port et la création d'un quartier nouveau à l'ouest de la ville, en lien avec l'aéroport et le nouveau pont reliant la Suède (Orensud). Ces plans définissent la répartition et la localisation des surfaces affectées aux bureaux, aux logements, aux commerces, les obligations en matière de décontamination des sols, les normes d'équipements et d'accessibilité, etc.

Ces différentes opérations s'inscrivent plus globalement dans une planification stratégique déjà réputée : même si le plan n'a pas une force impérative, la rigueur ambiante fait que les lignes directrices sont respectées. Son ambition est forte, il se base sur le nouveau rôle de maillon entre les pays nordiques et le continent, matérialisé par le nouveau pont, la métaphore de circonstance étant la comparaison avec Istanbul. Mais le tremplin est davantage encore économique, orienté vers l'excellence des services marchands et les nouvelles technologies.

Par ailleurs, la Ville mettra en place à partir de 2003 des bureaux locaux de l'Agenda 21, dans chacun des grands quartiers ; ces bureaux auront pour mission de soutenir les petites initiatives citoyennes participant à la culture de la durabilité.

B) La communauté urbaine à Copenhague

L'histoire de l'échelon intermédiaire entre Etat et Ville est complexe. Un « Hoverstadradet », sorte de conseil d'agglomération, a existé entre 1970 et 1990, puis il fallut attendre ces dernières années pour voir émerger une « communauté urbaine » se composant de 14 municipalités autour de la Ville de Copenhague. La Communauté repose sur le consensus des partenaires. Le budget de celle-ci est alimenté pour une faible partie par des apports de ses membres, pour une partie

plus importante par des apports de l'Etat. Son pouvoir reste faible au niveau de la coordination du développement urbain, ses compétences sont davantage centrées sur l'exécution des politiques de mobilité et d'environnement.

Un projet commun est la construction d'une double rocade de lignes de métros circulant avec une fréquence de tous les 5 minutes, et fortement reliées aux zones de développement urbain. Tous les arrêts et stations de transport en commun sont hiérarchisés en centres, pôles d'échange et stations secondaires, en regard des densités d'habitat ou d'emploi ainsi que de l'accessibilité nécessaire aux entreprises. Ceci renforcera les transports en commun dans le système des déplacements urbain pour les futurs résidents.

C) La coopération entre villes : Dogme 2000

Ensemble avec 5 autres villes danoises, Copenhague a souscrit à une opération initiée par l'Etat, appelée « Dogme 2000 ». Cette opération de « benchmarking » continu au plan national comprend trois règles de base :

- L'impact des actions humain sur l'environnement doit être mesuré.
- Un plan d'agenda 21 doit être établi.
- Le travail pour la protection de l'environnement doit être mené au niveau local.

Avec la signature de la charte qui accompagne cette opération, la ville montre son intérêt de poursuivre sa stratégie transversale de manière sans cesse plus efficace, notamment dans son travail administratif quotidien, en respectant les objectifs ambitieux fixés pour les années à venir.

D) Les associations de quartier

Les associations de quartier étaient sur l'initiative de divers projets écologiques depuis les années 80. A Vesterbro, l'association a démarré un projet dès 1986, qui a été couronné d'un premier prix lors d'un concours lancé par le gouvernement en 1988, ce qui a dégagé des moyens financiers. Il vise à relier les citoyens de la ville avec ceux de la campagne environnante, par un ensemble de mesures et d'initiatives venant de la base (approche bottom-up).

Ce projet facilite la compréhension par les citoyens, et par les enfants en particulier, de la dépendance forte de la ville et de la campagne, au niveau de l'alimentation, du recyclage, de l'eau, de l'air, etc. Des partenariats entre les deux communautés locales, les urbains et les ruraux, ont été formés, pour cultiver des potagers, pour expérimenter le retraitement des eaux usées, etc. Des citernes d'eau de pluies sont installées dans certains coins du quartier, construites en bois dans le village partenaire. Des collaborations entre écoles s'instaurent pour appliquer des idées écologiques à titre démonstratif.

E) L'Etat danois

L'Etat danois joue un rôle en matière de définition des lignes directrices du développement spatial. Il a fortement influencé l'émergence des thèmes

environnementaux, notamment par deux actions visant le renouveau des villes et concernant donc principalement Copenhague :

- Premièrement, il a établi le « urban renewal found » consacré à la rénovation urbaine incluant certains aspects de la durabilité, qui a engendré un vaste débat concernant les projets urbains
- Deuxièmement, il a créé le « green found » comme programme complémentaire visant à financer des projets « durables », de plus petites dimensions, qui incluent des aspects écologiques, sociaux et économique et promeuvent diverses expérimentations de systèmes et processus constructifs.

A la suite des récentes élections de 2001, le nouveau Gouvernement a démantelé le Ministère en charge du logement et des affaires urbaines : ces dernières sont rattachées au Ministère de l'intégration, de l'immigration et des réfugiés. Il vient également de supprimer le « green found ». La ville de Copenhague a de son côté décidé de reprendre les projets soutenus précédemment par ce canal.

II. Les origines de la démarche : motivations et initiateurs

La sensibilité environnementale des pays nordiques n'est plus à démontrer, tant ils sont considérés comme les plus innovants ; le contexte renvoie à un fort contraste entre le caractère rural de grandes parties des territoires, la rareté des ressources notamment énergétiques et des minerais, et la présence active de la puissance publique dont témoigne notamment le haut niveau de la protection sociale.

C'est très tôt, par rapport aux autres pays, que le Danemark décide dès 1993 par la voix du Ministère de l'aménagement d'établir dans chaque ville un Agenda 21. Cette décision influence fortement la promotion de la notion du développement durable dans tous les domaines des politiques urbaines et promeut l'intégration des aspects écologiques et sociaux dans la planification stratégique et le développement urbain.

Le processus d'application du concept de durabilité à Copenhague et en même temps au Danemark a été initialisé par une étude qui déterminait les effets environnementaux de la rénovation urbaine. Outre les points forts de ce processus, qui est par définition économe des ressources, le rapport met l'accent sur certains processus et systèmes qui peuvent renforcer cette dimension. La volonté d'amplifier les aspects environnementaux a conduit le gouvernement danois à créer un fond spécial, à côté du « urban renewal found », et dénommé « green found ».

En contrepoint de cette approche « top-down », on trouve l'engagement d'associations et de citoyens motivés au niveau local, comme par exemple l'association du quartier Vesterbro. Ils ont initialisé depuis 1990 un certain nombre des projets, visant à appliquer le développement durable au niveau du développement de quartier.

Ces micro-projets se relient entre eux et forment avec les investissements de grande envergure, la trame des opérations visitées.

III. Les liens entre plan stratégique et plans sectoriels

Il existe au niveau national des « guides lines » qui ont une portée très générale. Le plan régional fixe les grandes orientations spatiales et a une portée impérative, ce qui signifie que les autorités publiques doivent s'y conformer. Ce plan fut adopté au départ par l'Etat dès les années '50 et fut plusieurs fois révisé. Il a été approuvé en 2001 par le Conseil métropolitain, qui en est aujourd'hui le gardien : chaque grand projet lui est soumis. Le concept de base reste un développement radial, les 5 branches relient des pôles sub-urbains formés par des petites villes ; entre ces branches, les doigts verts rapprochent l'habitat de la nature. Les lignes de transports en commun (des trains locaux pour l'essentiel) desservent ces pôles. Une version récente relie ce concept à celui de l'ensemble de l'Orensud, et définit les axes du nouveau métro en construction (les premières inaugurations sont prévues en octobre 2002) ainsi que ceux d'Orestad, conçue comme une ville nouvelle écologique.

Dans le sens formel, il n'existe pas toujours un plan pour le développement durable à Copenhague. Un projet de planification stratégique a été défini en 2001, qui définit territorialement les axes du développement : les grands équipements, les nouveaux quartiers, les orientations des plans « masterplans » et des « local plans ». Le grand nombre d'initiatives entreprises par la ville et les autres acteurs répondent néanmoins toutes aux impératifs écologiques ainsi qu'à l'idée de la participation ; c'est le cas également pour tous les documents de la planification sectorielle : politique des déchets, de l'eau, etc.

Les « guides lines » en matière de construction peuvent être considéré comme instrument doux et transversal. Il s'agit de mesures à respecter et à appliquer dans les projets de construction ou de rénovation, comme l'isolation des bâtiments, l'utilisation des matériaux de construction écologique et certaines règles de gestion « économe ». La deuxième version de ce document (2001) comporte trois parties pour chacun des 10 thèmes abordés:

1. le standard minimum (obligatoire)
2. le standard de haute exigence (plus cher mais faisable)
3. le standard de l'innovation (optionnel, innovateur).

Cette juxtaposition des trois parties a une forte valeur pédagogique et incitative. Les recommandations englobent les différentes phases d'une opération immobilière, depuis la conception jusqu'à la gestion du bien. Par contagion, ces principes inspirent à présent les « masterplans » qui fixent les orientations pour les grandes parties de Copenhague, que détaillent ensuite les « local plans » pour chacun des quartiers. Des discussions sont en cours avec le Ministère national pour intégrer de telles approches dans l'ensemble des plans danois. Car d'autres municipalités ou d'autres agences de développement au Danemark les utilisent déjà.

Sur la base du projet Dogme 2000, un système de pilotage et d'évaluation des progrès dans le développement durable se met en place. Cette culture de l'évaluation continue rejoint la réforme administrative évoquée, et est basée sur un self-monitoring relié au budget de la ville.

Dans ce sens, nos interlocuteurs mettent l'accent sur le choix d'amplifier la dimension stratégique de la planification durable, laissant la place à la réalisation décentralisée, aux niveaux des acteurs sectoriels et territoriaux.

IV. Les mesures-phare

Parmi les mesures développées par la Ville actuellement, citons :

- **La création d'une ville nouvelle écologique, Orestad**

40.000 habitants et 7.000 emplois y sont attendus, ainsi que de grands équipements – télévision, université- et des entreprises, le tout dans un environnement de qualité. Les normes en matière de décontamination des sols sont sévères, ainsi que celles relatives au caractère poissonneux des plans d'eau, de récupération des eaux de pluie et de protection des nappes phréatiques, d'usage de matériaux de construction (les châssis plastiques doivent pouvoir être recyclés), etc.

- **La rénovation du quartier Vesterbro**

Ce quartier proche de la gare centrale compte environ 7.000 habitants et le projet de rénovation démarré en 1990 est presque terminé. L'implication de ses habitants en cours de processus a conduit à étendre les mesures écologiques, comme l'usage des eaux de pluie, l'installation de panneaux photovoltaïques ainsi que la forte isolation des bâtiments. Ces mesures donnent une image très innovatrice au niveau du développement durable.

L'opération est conduite par un bureau de consultant de type coopératif, agréé au niveau national, et qui est désigné par la ville pour cette mission, dont elle contrôle l'exécution. Il s'agit d'une équipe de 70 personnes environ, des architectes, des sociologues, des animateurs de quartier, des assistants sociaux, qui travaillent sur place, contribuant ainsi à la gestion de proximité. Le processus comporte plusieurs étapes, la première représentant un système de planification ouvert dans lequel seuls les axes et les objectifs sont décrits, en regard des moyens : par exemple, sont proposés les montants des augmentations de loyer, les systèmes de rénovation écologique, la typologie ancienne et nouvelle, les critères de choix des futurs habitants, les équipements à prévoir. La concertation avec les habitants et les techniciens conduira ensuite à spatialiser les interventions, à dégager des listes de priorités. Ensuite seulement seront définis les plans d'action par îlots. Ce processus d'étude et de concertation nécessite plus d'un an.

La participation des citoyens n'est cependant pas à l'abri de critiques, telles celles émises par l'association locale : la lenteur, la difficulté à prendre en compte les très petits projets (planter un arbre par exemple). D'autres aspects sont appréciés, comme la motivation des équipes professionnelles, le dialogue, l'organisation et la planification de l'opération.

- **La rénovation du quartier Kvarterloft Holmbladsgade**

Le quartier est localisé dans la partie sud ouest, à proximité des zones portuaires et industrielles, et accueille depuis sa construction vers les années '20 une population de l'ordre de 16.000 personnes, le plus souvent d'origine ouvrière. Il s'agit du quartier le plus pauvre de Copenhague. Le projet de rénovation lancé en 1996 représente la dernière génération des opérations, reposant selon nos interlocuteurs sur une approche « holistique ». Le choix du quartier répond aux exigences de l'Etat, principal pourvoyeur des fonds (40 millions en 7 ans), qui souhaitait une aire limitée, une forte implication des habitants, un traitement transversal des handicaps du quartier.

La participation a été beaucoup plus élargie par rapport à celle du quartier Vesterbro. Il s'agit notamment de « hearings » (assemblées ouvertes), d'un « steering group », de groupes de travail : ces derniers regroupent associations, travailleurs sociaux et agents municipaux de manière très régulière et sont chargés de prendre une série de décisions qui sont ensuite ratifiées par la ville. La définition d'un budget détaillé et le développement d'une stratégie sur chacun des thèmes jugés prioritaires (économie, commerce, culture, sport, etc.) en se basant sur l'implication des citoyens ont été couronnés de succès. Des groupes des citoyens, organisé sous forme des réseaux de personnes ressources (local networking) maintiennent toujours leurs activités et assurent l'implication de la population locale. On compte sur la prochaine création d'un bureau de l'Agenda 21 pour appuyer cette démarche.

- **La transformation du port**

La transformation des zones qui ne sont plus utilisées dans le port contribue à la nouvelle attraction de la ville soit en terme des logements nouveaux soit en terme des nouveaux bureaux. La transformation d'anciens silos et entrepôts assure une qualité excellente de l'architecture et convainc ainsi les citoyens de fréquenter ces endroits de plus en plus.

- **La politique pour les modes de déplacements doux**

La promotion du vélo dans la ville par des pistes et des routes cyclables, extrêmement confortables, ainsi que l'opportunité de louer des vélos à plusieurs endroits de la ville, ont un fort impact sur la qualité de vie au centre. Cela crée une atmosphère détendue et attractive dans les quartiers centraux. Ceci augmente également la valeur de ces quartiers et de toute la ville en terme de logement. L'usage du vélo dans le « modal split » est de l'ordre de 38 %.

- **EMAS, système de management environnemental**

Ceci est un outil de gestion conçu pour aider les entreprises et les collectivités locales à contrôler et améliorer leurs performances environnementales, à intégrer

leurs objectifs de développement durable dans toutes leurs politiques et mesures. Cet outil est promu auprès des entreprises par l'office de contrôle du milieu de la ville, qui peut les assister dans l'implémentation du système.

V. Les moyens engagés

- La réforme administrative au service de la qualité et du développement durable

Dès 1998 et à la suite des élections, la ville entame un « re-engineering » de son mode de décision et d'administration. Au niveau décisionnel d'abord : pour chacun des 7 « committees » thématiques, présidés chacun par un maire (le lord-maire président en outre celui chargé des finances) et reliés aux 7 départements administratifs, on définit tout d'abord un ensemble de valeurs partagées par l'ensemble du conseil municipal. De cette manière, on quitte une gestion basée sur des règles au profit d'une gestion axée sur des valeurs (value-based management) qui encadre le travail des 43.000 employés de la ville. Ces valeurs ou ambitions sont, en résumé, de situer Copenhague comme porte d'entrée et centre de l'Oresund (les régions danoises et suédoises qui entourent cette mer), et à cet effet, de mobiliser les forces humaines, culturelles et économiques; il est impératif que la ville renforce son attractivité pour l'habitat et l'activité économique par une croissance de la qualité des services; la ville doit témoigner vis-à-vis de ses habitants du respect, ainsi que le sens de l'égalité, du dialogue et de la confiance ; son attrait comme lieu de travail reposera sur l'efficacité, la coopération et le co-développement.

Pour appliquer ces valeurs et ambitions, 10 terrains d'action ont été choisis, qui doivent disséminer les pratiques nouvelles vers l'ensemble des services de la ville ; chaque service doit évaluer ses progrès centrés sur ces 10 terrains, qui sont la délégation de compétence de décision, la compétence de création et d'innovation, l'environnement du travail, la diversité du management, le coût véritable des services comme outil de développement, les jours de maladie, l'influence des usagers, le développement des services et produits, le management des ressources et de l'environnement, l'application des nouvelles technologies.

Dans ce cadre, la ville introduit des « contrats de management » avec l'ensemble de ses services et ceux qui à divers titres dépendent d'elle (crèches, marinières, etc.) qui fixent les processus en regard de chacun de ces terrains d'action, et la manière d'évaluer les progrès et d'appliquer les orientations du développement durable relié au concept de la qualité. D'autres systèmes complètent la réforme, de type charte éthique, développement de la qualité, formation continue des personnes et développement personnel des agents, audits des ressources humaines (ces derniers sont rendus publics tous les deux ans).

- **Le Conseil du développement durable**

Ce conseil a été fondé par la ville en 1999 et regroupe divers domaines : groupe AGENDA 21, associations environnementales, secteur éducatif, entreprises privées, ...Ce conseil délivre des conseils et suggestions à la municipalité en

matière de développement durable. L'accent étant toujours mis sur la participation active des citoyens.

- Les moyens budgétaires

Pour ce qui concerne les opérations de rénovation urbaine, ceux-ci proviennent pour moitié de l'Etat et sont mobilisés par le canal de « urban renewal fund ». La sélection des projets se fait sur concours, dans le respect de critères opérationnels et de rencontre avec les objectifs généraux. Une opération est menée dans une période de 10 ans environ, la tendance étant à un raccourcissement du délai et l'instauration d'une « exit strategy » permettant aux initiatives de gestion de poursuivre et de perpétuer leurs impacts. Un fond complémentaire a existé pendant 5 ans, il s'agit du green fund, dont la vocation était la promotion du développement durable.

On note par ailleurs un faible recours aux opérations de partenariat public privé, l'orientation étant de les encourager à grande échelle. A ce jour, les investissements privés sont simplement attirés vers les terrains mis en vente par les pouvoirs publics, quasi dans une situation de monopole foncier, dans le cadre de vente avec obligations.

VI. Les recommandations et enseignements dégagés

La notion de développement durable est bien présente à Copenhague, la ville souhaite être reconnue comme « capitale de la durabilité » de l'Europe. Concernant les trois axes du développement durable, l'on peut retenir les éléments suivants :

- *Axe ressource :*

- rénovation et transformation dans le tissu urbain au lieu de démolition, valorisation de l'ancien et du patrimoine historique
- stratégie de ville compacte, qui maîtrise fortement son développement spatial
- mesures de conservation et de gestion économe de l'eau et de l'énergie
- respect des principes de l'écologie urbaine par l'usage de matériaux, la mise en oeuvre de techniques constructives
- politique intégrée de la mobilité
- prise en compte de la ressource humaine, par la réforme administrative et territoriale

- *Axe économie-social :*

- implantation d'activités nouvelles dans des zones portuaires, notamment des logements et des bureaux, en fonction de la primauté d'accès et de desserte
- soutien massif aux entreprises des nouvelles technologies, principalement ITT
- transformation des friches industrielles en nouvelles zones d'activité économiques

- *Axe démocratique :*

- participation forte des habitants-citoyens dans l'aménagement et le devenir de leur quartier (présence des comités consultatifs de quartiers,...)

- application des principes de la gouvernance à travers le conseil de développement

Récapitulation des points forts

- Masterplan et guides lines qui créent une vision à l'échelle supra-urbaine sur le long terme, et réserve au niveau local la définition flexible des besoins et d'offres foncières et immobilières à formuler
- Incitation à la qualité environnementale, proposant des standards de haut niveau qui « aspire vers le haut » les normes moins sévères (pour cette culture danoise, mais élevées pour nous), et ce en termes de consommation des ressources, de construction avec des matériaux écologiques, de conception urbaine intégrant la protection de la nature en ville
- Vision forte sur le plan géo-stratégique, clairement énoncée et mise en pratique doublée d'une ambition forte sur le plan de l'excellence des activités économiques

L'exemple de Copenhague montre qu'il est possible de créer un dynamisme qui vise l'attractivité d'un centre et qui engendre des migrations de la population ainsi que des entreprises. Cette dynamique peut être initialisée également dans des zones ayant été faiblement utilisées ou étant moins attractives auparavant, en la suscitant par une stratégie transversale se basant sur le concept du développement durable.

ANNEXE 1 : APERCU DU SYSTEME DE LA PLANIFICATION AU DANNEMARK

Répartition des compétences

Etat: définit la base de l'aménagement du territoire à travers la loi, adopte un plan national qui fixe les orientations générales en matière spatiale, et approuve en dernière instance le plan directeur pour la région métropolitaine; organise l'articulation avec l'environnement et les déplacements, qui sont coordonnés par le Ministre de l'environnement; la loi oblige de coordonner le plan d'aménagement du territoire entre les 5 entités couvrant l'aire métropolitaine de Copenhague, d'articuler les politiques de transports en commun et aménagement du territoire à travers des plans d'action de 4 ans.

Comtés (14): compétents pour l'aménagement du territoire, l'environnement, les transports en commun et routes, à chaque fois au niveau régional.

Communes (275): idem, mais au niveau local.

De manière générale, le système est basé sur une assez large décentralisation.

Axes d'action de l'Etat

Le plan directeur élaboré par le Ministre de l'environnement pour la région métropolitaine prévoit une structure "en étoile" du développement (avec entre les branches, des poussées vertes), et repose sur les (e. a.) principes suivants:

- l'activité tertiaire doit être localisée près des nœuds de croisement des gares des trains S et des services d'autobus
- les autres activités doivent également être localisées dans les zones périphériques près des gares de trains S.

Principaux effets de terrain

Au niveau de Copenhague, la suppression de la région métropolitaine a menacé une vision du développement régional.

Contexte actuel

Région Métropolitaine: basé sur des élections au 2^o degré, et supprimée en 1990, mais la discussion quant à sa re-création a abouti récemment à recréer un conseil qui fonctionne au consensus entre ses 15 municipalités membres.

Discours et préoccupations actuelles

Accent mis sur le développement durable et la simplification administrative.

Autres actions innovantes

Dans le secteur du commerce (e. a. grandes surfaces et revitalisation commerciale des noyaux anciens), un projet "Puissance Copenhague" fut adopté en 1993 par les 5 entités concernées et confié en exécution à un comité mixte public-privé.

Conclusions

Le caractère décentralisé ainsi que la forte préoccupation en matière d'environnement et de développement durable constituent des terrains intéressants dans le cadre de la présente étude.

ANNEXE 2 : LES SOURCES

Visite sur place les 19 et 20 août 2002 et rencontre de :

- Mr Tøger Nis Thomsen, Environmental Protection Agency of Copenhagen (EPA)
- Mr Michaela Brüel Plan & Architecture, Municipality of Copenhagen,
- Ms Susanne Sperling, Vesterbro Byfornyelsescenter (District Urban Renewal Centre)
- Mr Niels Vestergaard Vester'Gror, NGO office in Vesterbro
- Mr Jens Clemmensen, Urban Renewal Company Copenhagen
- Mr Jørgen Sprogø, Holmbladsgade Kvarterløft
- Ms Charlotte Hamburger, Head of section, Ministry of Housing and urban affairs

Consultation des documents suivants :

- Plans stratégiques et documentation reçue sur place
- Euricur: "National urban policies in the European Union" div.auteurs-coordi. L.Van den Berg
- Revue Crédit Communal n°207-208: "Villes d'Europe, cartographie comparative" div.auteurs-coordi. C.Vandermotten&alii
- Revue du Crédit Communal: "Développer le pilotage des plans stratégiques urbains: y a t'il un pilote de la ville" P.Vermeulen 04.2000.