

Sélection de 6 bonnes pratiques européennes :
Dunkerque, Stockholm, Barcelone, Delft, Lund et Graz

« Les villes et le développement durable »

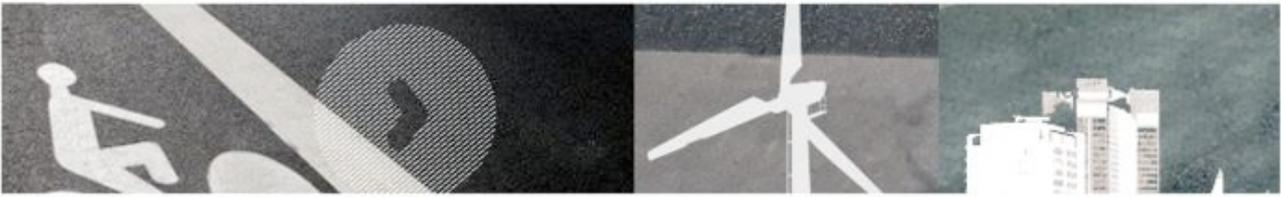


6^{ème} Conférence des villes durables
Dunkerque 2010



le meilleur
de l'Europe
dans vos
projets

eurêka21



- Préambule -

Dans le cadre de la 6^{ième} conférence des villes durables, Eurêka 21 vous propose une sélection d'initiatives de développement durable menées par des villes européennes : mobilité, énergie, éco-quartiers, démarches d'agendas 21.

Vous découvrez chaque semaine sur notre site de nombreuses autres expériences sur des sujets aussi diversifiés que la biodiversité, la gestion de l'espace, l'insertion sociale, les énergies renouvelables, la gestion de l'eau...
www.eureka21.eu

Depuis 2008, Eurêka 21 facilite l'accès aux meilleures pratiques européennes de développement durable et accompagne leur valorisation pour de nouvelles politiques publiques. Elle appuie également les collectivités dans la coopération avec d'autres territoires européens et dans le montage de leurs projets européens.



- Sommaire -



Dunkerque, un écoquartier pour changer de visage.....	5
Dunkerque, un écoquartier pour changer de visage – L’INTERVIEW.....	7
Stockholm invente un modèle « Ecocycle » de quartier durable.....	10
Réhabilitation de friches industrielles : 22@Barcelona.....	12
Connected Cities : coopération européenne pour une mobilité plus durable... 	14
Agenda 21 de la Ville de Lund : exemplarité et ambition.....	18
« De la poêle au réservoir ! » : Quand les bus de Graz roulent à l’huile usagée21	



Dunkerque, un éco-quartier pour changer de visage

La fermeture des chantiers navals en 1988 a laissé en friche un territoire de 42 Ha situés au nord du centre ville de Dunkerque. Le projet Grand Large s'intègre dans la stratégie globale du programme Neptune (1^{ère} phase), qui avait pour objectif de retourner la ville vers ses bassins maritimes, en reliant le port au centre ville. Cependant, il adopte une démarche innovante avec l'ambition annoncée de bâtir un quartier 21 répondant aux normes du développement durable en termes de mixité sociale, d'efficacité énergétique, de dynamisme économique et tout simplement de qualité de vie.

Le projet Grand large fait face aux défis de l'urbanisme de demain, d'un monde de plus en plus citadin. L'effet de serre est là pour rappeler de repenser les modes de déplacement humains, intimement liés au développement urbain : la périurbanisation doit désormais céder la place au concept de ville compacte. Mais qui dit compact ne dit pas insécurité et insalubrité.

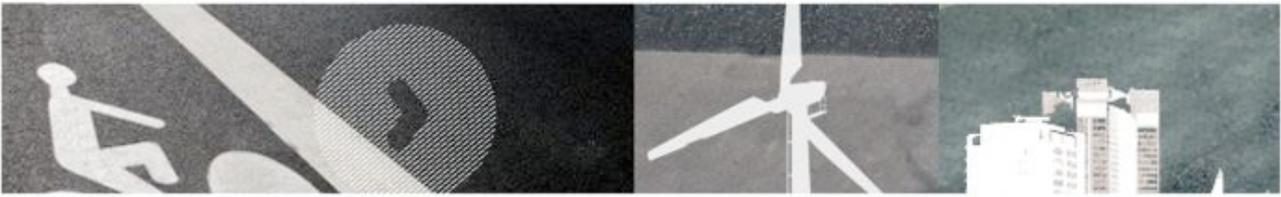


Le projet Grand Large offre une alternative à la fois attractive et respectueuse de l'environnement, s'inspirant largement des expériences d'écoquartiers menées par les pays voisins d'Europe.

Avec le projet Grand Large, la communauté urbaine Dunkerque Grand Littoral mise sur les partenariats public/privé, revisités selon deux mots d'ordre : transparence et coproduction. Les partenaires privés sont associés en amont dès la conception du projet. La collectivité territoriale lance un appel d'offre aux promoteurs en ayant soin de leur accorder une grande liberté de propositions. Le groupe Nexity est retenu, il participe directement aux choix d'aménagement à travers l'élaboration du cahier des charges et la sélection du concepteur, le cabinet d'architecture de Nicolas Michelin.

Au delà des performances environnementales, le projet Grand Large entreprend d'abord la réhabilitation et la valorisation d'un lieu mis à mal par l'histoire (bombardements de la 2^e guerre mondiale, reconstruction hâtive), délaissé par l'industrie navale et marqué par un chômage massif (fermeture des chantiers de France – Normed en 1988). Le quartier a une image à reconquérir, sur laquelle le projet décide de concentrer ses efforts.

Pour cela, Dunkerque joue la carte de la solidarité en faisant de la mixité sociale sa priorité. 40% des logements seront sociaux. Le projet cherche à mettre en œuvre un quartier à échelle humaine en limitant à 5 - 6 le nombre d'étages des immeubles et par l'aménagement de nombreux espaces verts, créant un cadre de vie agréable et reposant. Un projet de « maison de quartier » est à l'étude, et proposera des espaces de dialogues et échanges citoyens.



La vie culturelle s'organisera autour de la « Cathédrale », ancienne friche industrielle reconverte pour accueillir le Fonds régional d'art contemporain (FRAC). Les maisons à gâble, rappelant l'architecture flamande et portuaire, contribueront à forger l'identité du quartier. Elles s'ouvriront sur le port de plaisance, dont la rénovation fera la part belle aux loisirs et activités sportives.

La construction des bâtiments répond aux exigences de Haute Qualité Environnementale (HQE) : récupérations des eaux de pluies pour l'arrosage des espaces verts, systèmes de ventilation naturelle, isolation renforcée, panneaux solaires, capteurs thermiques... Tout est pensé en termes d'économies d'énergie.

Difficile pour l'instant d'avoir une vision précise du quartier achevé. Une tranche de 230 logements doit être livrée fin 2009, elle constituera un échantillon permettant d'évaluer les premiers résultats.

Zita Tugayé, Eurêka 21



Dunkerque, un écoquartier pour changer de visage – L'INTERVIEW

Le projet Grand Large prévoit la reconversion d'anciennes friches industrielles de Dunkerque en un quartier durable. Au delà de l'éco-construction, Grand Large se veut un quartier citoyen et solidaire. Plus que des murs, c'est un nouveau mode d'habitat convivial et responsable que nous raconte Jean-Louis Muller, délégué général au projet à la communauté urbaine de Dunkerque.

Eurêka 21 : Parlez nous du projet Grand Large...

Jean-Louis Muller : Le quartier du Grand Large s'étend sur une quinzaine d'hectares, sur un territoire qui fait partie des anciens chantiers navals. La première tranche de logements est en cours. Les premiers habitants arriveront par vagues successives entre septembre 2009 et avril 2010. Le quartier comprendra alors 230 familles. Puis une seconde tranche de 600 logements est prévue. En tout, près de 900 logements seront construits. Nous avons page blanche sur ce quartier pour proposer un nouveau modèle d'habitat. C'est un lieu intéressant car il se situe entre le centre ville et la station balnéaire, à 10 minutes à pieds de chaque côté.



E21 : On qualifie souvent le projet Grand Large d'écoquartier. Pourquoi ?

JLM : Ce quartier, dans sa conception, permet de lutter contre l'étalement urbain. Nous proposons des logements, et même des maisons, situés en plein centre. Ce projet offre l'opportunité d'un mode de vie sans voiture. Les économies de CO2 sont très importantes. L'école maternelle et élémentaire est à 150 mètres, le collège à 400 mètres. Nous avons prévu 1400 m² de commerces de proximité. Ce mode de vie représente pour les habitants un gain à la fois de temps, d'argent et de qualité de vie. La collectivité, quant à elle, n'a plus besoin de tirer des kilomètres d'éclairage public ou de tuyaux d'assainissement pour faire vivre un quartier excentré, puisque tout est à proximité.

E21 : Et en termes d'éco-construction ?

JLM : Les habitations consommeront beaucoup moins d'énergie. Elles seront isolées par l'extérieur et alimentées par un réseau de chauffage urbain récupérant une partie de la chaleur de l'usine d'Arcelor Mittal.

Pour les ordures ménagères, nous avons mis en place des containers enterrés comme alternative aux poubelles. Les aspects paysagers sont primordiaux, un grand parc sera aménagé au centre du quartier pour une meilleure qualité de vie des habitants.



E21 : Qui sont les principaux partenaires du projet ?

JLM : Nous avons mis en place un véritable partenariat à trois : la collectivité, le groupe de promoteurs – bailleurs Nexity Palm, et Nicolas Michelin qui représente la maîtrise d'œuvre à la fois d'urbanisme et d'architecture. En plus d'être l'architecte des habitations, nous lui avons demandé de définir l'ensemble de la trame urbaine, en ouvrant ce nouveau quartier au reste de la ville. Celui-ci doit être protégé sans être enclavé.

E21 : En fait, il s'agit d'un partenariat public – privé ?

JLM : Oui, mais nous avons en amont une méthode sans doute différente de ce qui se fait habituellement en France. Nous avons lancé un appel à concurrence vers les promoteurs d'abord, sur une tranche théorique de 175 logements, en définissant précisément le nombre et le type de logements. Nous leur avons demandé de répondre sous forme de groupement comprenant au moins deux promoteurs privés et un bailleur social. Chaque groupement doit s'engager sur des bilans promoteurs. Concrètement, nous leur demandons d'estimer leurs charges et la marge qu'ils vont dégager ; ces chiffres serviront de base au protocole d'accord entre la collectivité et le groupement promoteur - bailleur. Cette procédure est plus transparente et permet de sécuriser les promoteurs, qui connaissent leur marge à l'avance. Le groupe de promoteurs - bailleurs a ensuite participé au choix de l'équipe d'architecture et d'urbanisme en s'associant à l'écriture du cahier des charges.

E21 : Comment avez-vous pensé la mixité sociale au sein du quartier ?

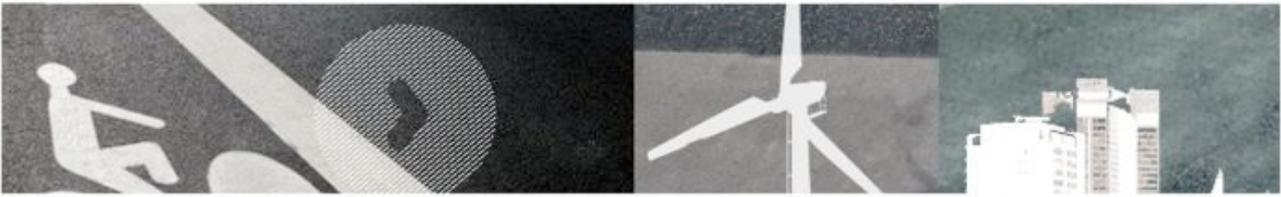
JLM : Nous sommes très attentifs au peuplement du quartier, à savoir la répartition accession et locatif social. Le quartier compte 40% de locatif social qui n'est pas séparé des autres types de logement. Ce sont strictement les mêmes habitations que celles qui sont en vente. 50% des logements sont des grands logements, des T4 et T5, conçus pour s'adapter aux besoins des familles. Globalement, cette première tranche comprendra un peu moins de 40% de propriétaires occupants pour 60% de locataires. Nous avons fait ce choix afin d'assurer un relatif turnover des habitants du quartier et de pérenniser la mixité à la fois générationnelle et sociale.

E21 : Quel a été le rôle des citoyens et futurs habitants dans le projet ?

JLM : Dès 2005, nous avons créé un « comité d'accompagnement ». A travers son projet de maison de quartier, il assurera l'accueil des nouveaux habitants et le travail de pédagogie et de sensibilisation à un écoquartier. Cette maison de quartier est autant un concept que des murs, car elle proposera une autre façon de vivre un quartier.

E21 : Quelle a été la principale difficulté ?

JLM : La plus grande difficulté, que nous n'avons pas pu surmontée pour l'instant, est liée à l'installation d'un système de ventilation hybride pour nos grands immeubles. En France, tout nouveau procédé doit être agréé et bénéficier d'une certification expérimentale délivrée par le CSTB [Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, ndlr].



Le dossier a été déposé il y a plus de deux ans et n'est toujours pas réglé. Nous n'avons pas pu attendre. C'est vraiment dommage car nous avons des immeubles tout à fait adaptés à la ventilation naturelle hybride. Ces normes sont incontournables car le promoteur a besoin d'être assuré pour avancer. Les autres pays d'Europe fonctionnent de manière beaucoup plus souple.

E21 : Vos recommandations pour une collectivité territoriale ?

JLM : D'abord qu'elle sache exactement ce qu'elle veut en termes de peuplement. Elle doit faire le cahier des charges politique elle-même, sans se décharger sur un bureau d'études privé. Puis elle doit faire son choix : si elle veut un quartier exemplaire, elle doit mobiliser des budgets en conséquence, mais son modèle sera moins facilement transférable. Nous avons décidé de maintenir des prix raisonnables afin que d'autres puissent s'inspirer de notre projet.

E21 : Quelle est votre vision du quartier achevé ?

JLM : J'espère que le quartier fonctionnera, qu'il sera vivant. Et ce dès la première tranche. C'est la principale difficulté à venir, d'animer le quartier et les commerces dès l'arrivée des tous premiers habitants. Ils seront seuls quelques années, pendant la construction de la deuxième tranche. Et surtout nous espérons leur donner envie d'apprendre une autre manière de vivre, progressivement, sans révolution.

Propos recueillis le 23 avril 2009 par Zita Tugayé, Eurêka 21



Stockholm invente un modèle « Eco-cycle » de quartier durable

Ancienne zone industrielle et portuaire sinistrée de Stockholm, Hammarby Sjöstad est aujourd'hui l'un des quartiers les plus agréables de la capitale suédoise. Retour sur l'aménagement d'un éco-quartier à la pointe de la technologie et modèle de gouvernance.

Le projet naît en 1990 avec la candidature de Stockholm pour les Jeux Olympiques de 2004. Malgré sa défaite face à Athènes, la ville de Stockholm s'engage dans la réhabilitation du quartier de Hammarby selon des critères environnementaux jusque là jamais égalés au niveau national.

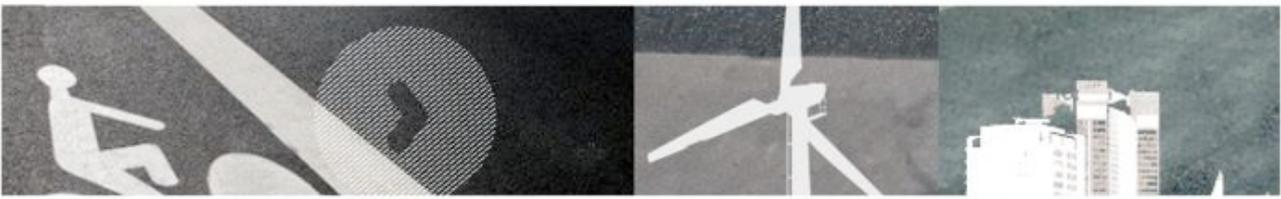


La planification du quartier se construit autour de six objectifs tous destinés à doubler les performances environnementales du nouveau quartier par rapport aux normes des habitations des années 1990 :

- décontamination des sols et revalorisation des terrains par l'aménagement d'espaces verts et d'un cadre de vie attractif ;
- utilisation des sols déjà construits ;
- exploitation de matériaux sains lors de la construction de nouveaux bâtiments et infrastructures ;
- développement maximal des transport en commun, par la multiplication des réseaux et moyens de communication (bus tramway, ferries, liaisons douces...) ;
- plafonnement du bruit à 45 décibels ;
- l'optimisation des services d'eau, d'énergie et de déchets.

Avant même toute planification, la ville cherche à intégrer une vision environnementale à la fois transversale et globale au projet. Pour ce faire, elle organise la gouvernance entre une pluralité d'acteurs représentant les différentes facettes du développement durable : services administratifs, urbanistes, paysagistes et architectes, acteurs économiques, centres de recherches, etc. Les synergies se construisent et développent une démarche intégrée et innovante : **le modèle « Eco-cycle »**, fruit de la coopération entre la municipalité, la compagnie des eaux Stockholm Vatten, le service des déchets de Stockholm et Birka Energi.

Ce programme de gestion des services d'énergie, d'eau et de déchets met en place le fonctionnement des habitations suivant un schéma d'éco-cycle, si particulier au projet qu'il est désormais connu sous le nom de « modèle Hammarby ». Il repose sur la réutilisation et le recyclage maximal des ressources consommées. L'analyse du cycle de vie du quartier tend le plus possible vers son autonomie.



La consommation énergétique est issue à 100% des énergies renouvelables. Les eaux usées sont traitées et produisent par là même du biogaz, qui alimente les gazinières domestiques et une partie des bus de la ville. Les déchets sont en grande partie triés puis acheminés par un puissant système d'aspiration le long de canalisations souterraines jusqu'aux points de collectes situés à l'extérieur de la ville (technologie suédoise ENVAC).

Ils sont ensuite recyclés et valorisés énergétiquement. Au total, ce sont 80% de la consommation énergétique alimentant le réseau urbain de chaleur et de froid qui proviennent du traitement des déchets et eaux usées. On se place donc bien sur un processus en forme de boucle, où consommation et production s'auto-alimentent.

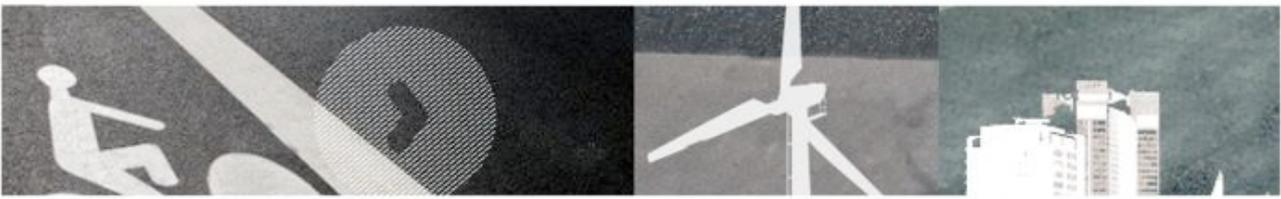
Le relais auprès des citoyens et futurs et actuels résidents est pris en charge par l'Institut GlashusEtt, centre d'information sur l'environnement. Ce bâtiment, qui répond à toutes les exigences d'éco-conception, joue un rôle d'information et de sensibilisation des habitants du quartier sur ses spécificités environnementales et performances technologiques. Cet espace de dialogues, d'échanges et de débats réunit les citoyens autour de la prise de conscience des enjeux environnementaux.



Toutefois, la population de Hammarby se caractérise par une certaine homogénéité. Étonnamment, la mixité sociale ne figure pas au nombre des objectifs du projet. Cette lacune est source de nombreuses interrogations : quelle place la mixité sociale doit-elle occuper dans une réflexion durable ? L'aspect social est souvent le plus difficilement appréhendé dans les différentes expériences d'écoquartiers en Europe. L'originalité de l'offre qu'ils proposent accentue le cloisonnement des différentes catégories socio-professionnelles dans différents quartiers et l'on peut se demander si les écoquartiers ne seraient pas au final un facteur de stratification sociale au sein de la ville. L'architecture moderne, le style de vie écolo et les nombreux espaces verts et sans voiture en font un endroit très prisé des jeunes familles aisées, qui peuvent y accéder plus facilement.

Le projet devrait s'achever vers 2017 et comprendra alors **11 000 habitations pour 25 000 résidents**. 35 000 personnes y vivront et y travailleront. C'est le plus grand projet urbain à Stockholm depuis de nombreuses années. Les premiers résultats disponibles confirment les performances environnementales : la consommation énergétique des habitations ne dépasse pas 60 Kw/m²/an (contre 230 Kw/m²/an en France en 2004 selon les données de l'ADEME). La mixité sociale reste à imaginer.

Zita Tugaye, Eurêka 21



Réhabilitation de friches industrielles : 22@Barcelona

Qui a dit que croissance économique et développement durable ne pouvaient être conciliés ? Barcelone, en lançant en 2001 le projet 22@Barcelona de reconversion des anciennes friches industrielles de Poble Nou d'ici 2020, fait le pari inverse. 200 hectares du centre ville sont rénovés en un nouveau quartier d'affaires au rayonnement économique international.

Un nouveau modèle théorique

A la base du projet, une réflexion de l'agence de l'écologie urbaine de Barcelone sur les conditions d'un renouvellement urbain répondant aux exigences du XXI^e siècle. Celle-ci se fonde sur le modèle « systema entorn », qui analyse les interactions entre le développement urbain et l'environnement. Jusque là, la démarche est classique : l'un influence l'autre et vice-versa, le rapport entre ces deux facteurs détermine le degré de durabilité d'une ville.



Mais Barcelone renverse les données de l'équation en misant sur la complexification des modes de gestion urbaine pour assurer une amélioration du cadre de vie et la préservation des ressources naturelles. En d'autres termes, la multiplication, la concentration et la diversification des activités économiques et humaines au sein de la ville ne seraient pas une menace pour la planète et pourraient même devenir facteurs de sa préservation. Plus une ville sera complexe, et plus elle sera durable. Poble Nou et ses quelques 200 hectares de zone industrielle se transforment en laboratoire d'urbanisme et offrent un terrain pratique à ces réflexions théoriques.

Du business cluster...

Le développement économique est au cœur des objectifs de 22@Barcelona. La ville ambitionne de transformer cet ancien espace marqué par la désindustrialisation en cluster, un de ces nouveaux quartiers d'affaires, viviers de multinationales et compagnies à la pointe de la technologie et tournées vers une économie du savoir et des services. 1400 entreprises sont d'ores et déjà implantées dans le secteur, à l'origine de 42 000 nouveaux emplois. A son terme en 2020, le nouveau quartier devrait comprendre 150 000 travailleurs. Afin de créer un véritable pôle de compétitivité et d'innovation, le projet développe un réseau, le 22@network, encourageant la coopération entre les entreprises. Il offre des espaces de dialogues et d'échanges citoyens entre les professionnels et les résidents, à qui l'attractivité économique du quartier doit également bénéficier.



... au quartier résidentiel

Le projet met en place un quartier mixte, mêlant activités économiques et résidentielles. 15% de la superficie du site est dédiée à l'habitat. Le défi est alors de concilier densité urbaine et aménagement d'un cadre de vie confortable.

Le réaménagement du quartier est lié à sa configuration actuelle en damiers. Les blocs géométriques existants seront fusionnés en « supers blocs », îlots au sein desquels le projet cherchera à préserver les équilibres urbains garants du dynamisme de ces « micro-quartiers ». La diversification des activités proposera des services de proximité permettant de limiter l'usage de la voiture. La circulation automobile au sein de ces îlots est largement restreinte, les trottoirs élargis, des pistes cyclables aménagées afin d'assurer un cadre de vie piétonnier propice à une vie de quartier animée. La circulation automobile s'organise sur les axes périphériques, spécifiquement aménagés à cet effet (signalisation à sens unique, systèmes anti-bruit, etc.).

Le projet prévoit une superficie de 175m² par foyer et réserve ainsi de nombreux lieux de vie commune, de jardins et espaces verts, toujours dans l'optique de créer un cadre de vie agréable et reposant. L'organisation des réseaux énergétiques suit le même schéma sous forme de blocs et permet une connexion ramifiée des logements et une gestion par pôles qui visent à optimiser la distribution.

Une vocation sociale

L'histoire de Poble Nou, ce « Manchester catalan » de tradition industrielle et ouvrière, fait de l'aspect social une composante essentielle de la politique du projet. 4600 squats font l'objet d'une régularisation et d'une rénovation. La construction de 4000 habitations supplémentaires est prévue en complément de cette politique sociale à grande échelle : le maintien de loyers modérés cherchera à assurer une mixité sociale au sein du quartier.

La ville multifonctionnelle, tout comme la biodiversité, relève d'une approche écosystémique, où les équilibres urbains sont aussi riches que difficiles à préserver. Cette démarche innovante est celle adoptée par le projet pour appréhender la menace d'un quartier d'affaires excluant toute vie sociale et laissant à la marge sa population actuelle. Une fois de plus, on en revient au développement durable, et la difficile conciliation de ses trois piliers économique, environnemental et social. L'expérience de Poble Nou pose l'équation complexe de la densité urbaine, du développement économique, du cadre de vie et de la préservation des ressources naturelles. Aujourd'hui, 65% de la surface du quartier est réaménagée. Avec plus de la moitié du chemin parcouru, le projet démontre déjà son originalité : l'association des mondes économique et citoyen.

Zita Tugayé, Euréka 21, juin 2009



Connected Cities : coopération européenne pour une mobilité plus durable

25 partenaires de dix pays européens ! Dans le cadre du programme Interreg III C, le projet Connected Cities organise une coopération transnationale à grande échelle afin de développer et d'échanger les meilleures pratiques européenne de transport durable. Au programme : conférences, showcases, ateliers...

Entretien avec Frank van der Hoeven, Directeur de recherches à la Faculté d'architecture de l'Université des technologies de Delft, chef de file du projet.

Eurêka 21 : Votre projet en quelques mots...

Franck Van Der Hoeven : Connected Cities est un projet monté dans le cadre du programme européen Interreg III C. De 2005 à 2007, pour une période de deux ans et demie, 25 partenaires ont partagé leurs savoir-faire et expériences sur les questions de mobilité durable et sur leur impact sur le développement territorial au niveau local et régional. Notre activité était celle d'un réseau. Notre objectif était de développer des échanges entre les partenaires et de promouvoir la coopération.



Nous avons organisé des conférences et des ateliers, nous avons mis en place un site Internet, réalisé des magazines ainsi qu'un guide des meilleures pratiques de constructions souterraines.

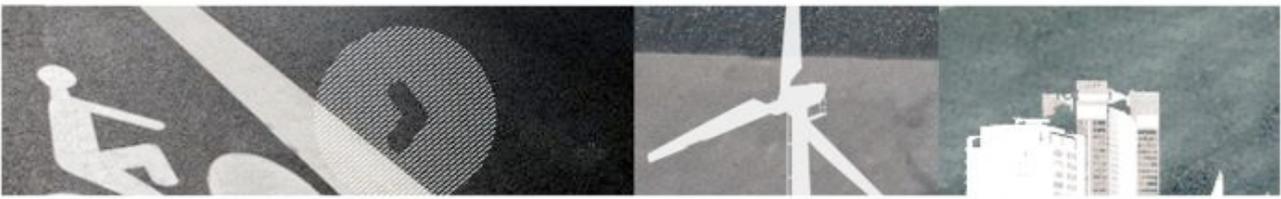
E21 : Comment avez-vous identifié vos partenaires ?

FVDH : Nous sommes partis avec un noyau dur de partenaires qui se composait d'instituts de recherches et d'universités de quelques pays d'Europe du Nord. Chaque partenaire a mobilisé son propre réseau pour étendre le partenariat. Nous avons également lancé un appel à partenaires sur notre site Internet, auquel ont répondu des organismes grecs, portugais et italiens. A ce stade, nous avons soumis notre projet à un appel à proposition du programme Interreg III C. Mais le Secrétariat Technique Conjoint nous a fortement conseillé d'inclure plus de collectivités territoriales. Soit nous abandonnions nos premiers partenaires, soit nous élargissions le partenariat. C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés à 25 partenaires.

E21 : Comment s'est organisée la coordination entre les différents partenaires ?

FVDH : A 25 partenaires, cela a été un vrai casse-tête. Nous avons géré ce projet d'une manière décentralisée. Quelques uns de nos partenaires les plus impliqués ont joué un rôle de coordination. Cela a été le cas de l'Université de Thessalie en Grèce, de l'Institut Pedro Nunes pour l'Innovation et Développement des Sciences et Technologies au Portugal, de la Ville d'Ancône en Italie, etc.





Les autres partenaires ont participé à travers les showcases [*projets et expériences dont les résultats sont destinés à être exposés, ndlr*] qu'ils ont eux-mêmes organisés sur le thème de leur choix. Les différents partenaires se partageaient à tout de rôle d'animation du projet au niveau local, et l'université de Delft était en charge de la coordination globale du réseau. Nous organisons tous les six mois un comité de pilotage comprenant l'ensemble des partenaires. Nous avons toujours combiné le comité de pilotage avec l'organisation d'ateliers et de conférences et celui-ci se déplaçait à chaque fois de partenaires en partenaires. Nous ne sommes jamais parvenus à réunir la totalité des partenaires, mais les absents étaient consultés par email pour obtenir leur consentement sur les principales questions.

E21 : Quels sont les showcases qui vous ont semblé les plus emblématiques ?

FVDH : Le projet Stendenbaan a donné lieu à un showcase très intéressant. L'aile sud de la région de Ranstad aux Pays-Bas, à l'origine composée de plusieurs zones urbaines séparées, a progressivement évolué en une grande métropole unique. Le réseau routier et de transports publics n'a pas été à la hauteur de ce développement urbain et ne pouvait répondre à la demande croissante en transport. Il ne s'agissait pas uniquement d'améliorer les réseaux de transport, mais aussi de réfléchir à l'aménagement du territoire avec la construction de logements, de bureaux, et la mise en place de services autour des stations et gares nouvellement créées. Un autre showcase essentiel traitait de la connexion entre trois villes : Eindhoven aux Pays-Bas, Louvain en Belgique, et Aix-la-Chapelle en Allemagne. Il posait la question d'une gestion transfrontalière des réseaux de transport. Le Showcase « Paratransit » en Grèce a développé un système de minibus se caractérisant par la flexibilité de ses horaires et de son itinéraire. Il offre un service de transport à la demande. Ce showcase a soulevé des problématiques fondamentales sur le service de transports publics en milieu rural à faible densité.

E21 : Comment les showcases ont-ils été sélectionnés ?

FVDH : L'appel à propositions dans la procédure Interreg exigeait d'être précis sur les actions envisagées. Les showcases étaient donc définis à l'avance et étaient peu flexibles après l'acceptation du projet. La procédure de changement était relativement contraignante et nécessitait l'accord du STC.

E21 : Le concept de mobilité durable a-t-il la même signification pour tous les partenaires ?

FVDH : Lorsque nous avons commencé à discuter avec nos partenaires italiens, grecs, espagnols ou portugais, nous nous sommes rendus compte que leur compréhension des problématiques de mobilité durable et de développement territorial était très différente de la notre. La Grèce, par exemple, n'a pas de réseau ferroviaire à proprement parler. Il existe une voie ferrée entre Thessaloniki et Athènes, et Athènes a désormais une ligne de métro, mais c'est à peu près tout. Nos partenaires de l'Ouest et du centre de la Grèce sont confrontés à des difficultés à l'opposé de celles rencontrées par les pays d'Europe du Nord. Aux Pays-Bas, nous réfléchissons sur les problématiques de congestion de la circulation, de sécurité. Nous avons découvert que la Grèce et le Portugal sont plutôt confrontés à un manque de moyens de transport, et non à la saturation des réseaux. Nous avons pris conscience de la dimension sociale des questions



de mobilité durable. La coopération transnationale permet à chaque partenaire de prendre en compte différentes dimensions dont il n'avait pas conscience auparavant.

E21 : Quels sont les avantages de la coopération transnationale ?

FVDH : Un projet transnational tel que Connected Cities permet une prise de conscience sur des sujets qui ne sont pas au cœur des grands débats sociétaux. Les régions de Thessalie et de Eindhoven ont su tirer le meilleur parti de cet avantage. La Région de Eindhoven a compris que le réseau était un moyen d'aborder des problèmes essentiels mais ne faisant pas partie des priorités des politiciens locaux. La Région de Thessalie a pu provoquer un débat sur les liens entre les deux villes de Volos et Larissa autour d'un projet de « dipôle », à savoir un rapprochement des deux villes pour former une conurbation. Les deux villes ont lancé des projets communs, telle l'organisation conjointe des Jeux Méditerranéens de 2013. De plus en plus de personnes sont amenées à parcourir les 50 kilomètres entre les deux villes. La Région de Thessalie a organisé un showcase sur le développement des infrastructures reliant Volos et Larissa.

E21 : Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

FDHV : Le partenariat était très large. Nous devions assurer un effort continu pour garantir l'implication de tous nos partenaires dans les activités du réseau. Par exemple, nous avons rencontré des problèmes avec la région de Patras, à l'Ouest de la Grèce. Ils s'étaient engagés dans trop de projets à la fois et n'avaient pas suffisamment de personnel. Ils ont pris part aux premiers événements mais ont dû abandonner le projet en cours de route. Le partenaire Transport for London ont quant à eux résolu ce problème en engageant un bureau d'études avec qui ils avaient l'habitude de travailler. Ce bureau d'étude a pris part au projet en représentant l'entreprise Transport for London, qui n'intervenait que dans les moments cruciaux.

E21 : Les différences de cultures ont-elles affecté le projet ?

FVDH : Bien sûr. Dans les pays du Sud de l'Europe, les élections ont souvent représenté un obstacle que je n'avais du tout anticipé. Un de nos partenaires pouvait disparaître du projet après des élections car il ou elle venait du mauvais parti politique. Par exemple, la commune italienne d'Ancône a connu des élections ayant donné naissance à une nouvelle coalition. Tous contacts et relations ont brusquement été interrompus jusqu'à ce que l'ancien maire réintègre l'équipe municipale. Une situation semblable s'est produite en Espagne, à Toledo, mais aussi en Grèce ou au Portugal. Les pays du Sud sont beaucoup moins formels dans leurs méthodes de travail.

A Ancône, par exemple, après le Comité de pilotage, nos partenaires nous ont emmenés dîner dans un restaurant ordinaire. A ma grande surprise, le Maire est entré au cours du repas. Nous avons été présentés et nous nous sommes mis à bavarder. Dans d'autres pays, le processus politique est différent, plus stable mais aussi plus lent. Il faut du temps avant d'obtenir l'implication de municipalités françaises, hollandaises, anglaises ou allemandes. Vous ne pouvez pas parler directement au maire, vous devez passer par toute une hiérarchie administrative. Les partenaires du Sud sont plus réactifs, ce qui est très pratique, mais ils peuvent aussi soudainement abandonner un projet à la suite de rebondissements politiques.



E21 : Qui sont les partenaires financiers ?

FVDH : Le projet bénéficiait d'un budget total de 1,3 millions d'euros, dont 0,8 millions d'euros provenaient du FEDER. Aux Pays-Bas, le Ministère du Logement, du Développement Territorial et de l'Environnement, responsable des projets Interreg, accorde des subventions tant que le projet est en accord avec la politique nationale. Dans notre cas, l'Union européenne a financé notre projet à hauteur de 50%, 25% étaient pris en charge par le Ministère et nous avons nous même financé les 25% restant. Mais tous les pays ne reçoivent pas de subventions égales. La plupart de nos partenaires sud européens ont reçu un financement du FEDER à hauteur de 75% de leur projet. Et l'Etat national complète généralement les 25 autres pourcents. C'est pourquoi, les régions et municipalités grecques, par exemple, prennent volontiers part à ce genre de coopérations, qui leur permettent de réaliser des projets qu'ils n'ont habituellement pas les moyens de financer.

E21 : Vos conseils pour réussir ?

FVDH : En tant que chef de file, la principale difficulté est de garantir une implication constante de tous les partenaires. Une solution peut être de déléguer une partie de vos responsabilités à un certain nombre de partenaires. Mais vous devez toujours garder une vision globale des projets en cours. La plupart du temps ; c'est un problème de transmission du projet lorsqu'une personne quitte son organisation.

L'absence de répondant de la part d'un partenaire peut être le signe que celui-ci rencontre des difficultés. En Espagne, des tensions entre la municipalité de Toledo et la région de Castilla La Mancha ralentissaient le projet.

Nos partenaires ont tenté de nous cacher le problème et de le résoudre par eux-mêmes. Il n'y a pas de solution toute faite à ce genre de situations. La meilleure chose à faire est de se déplacer. Lorsque vous avez autour d'une table plusieurs personnes avec des capacités différentes, vous pouvez facilement identifier le bon interlocuteur.

E21 : Quelles sont les perspectives du projet ?

FVDH : Lors d'un appel à propositions pour Interreg IVC, nous avons soumis un projet dans la continuation de Connected Cities, avec un partenariat réduit. Mais notre projet n'a pas été sélectionné. La compétition pour les projets Interreg est de plus en plus forte. Pour 480 projets soumis, seuls 45 ont été retenus. Nous avons intégré des marges de changement dans notre budget pour que le projet soit plus flexible, mais cela n'est pas conseillé. Quoiqu'il en soit, certains travaux de Connected Cities vont être développés dans de nouveaux projets, mais nous n'avons pas encore déterminé le programme de financement.

E21 : Trois mots pour illustrer votre aventure ?

FVDH : Voyager, apprendre et échanger.

Propos recueillis le 5 août 2009 par Zita Tugayé, Eurêka 21





Agenda 21 de la Ville de Lund : exemplarité et ambition

Lund, commune suédoise de 107 000 habitants, adopte en 2006 un agenda 21 qui renforce sa réputation internationale d'excellence écologique. De 2006 à 2012, la stratégie « LundaEko » consiste en une politique environnementale dans tous les champs de l'action publique et soutenue par une démarche participative ambitieuse.

Entretien avec Linda Birkedal, du service « Stratégie environnementale » de la Ville de Lund.

Eurêka 21 : La ville de Lund a été l'une des premières à adopter un agenda 21 en 1997. Comment expliquez-vous une telle avance ?

Linda Birkedal : Cette prise de conscience est d'abord due à l'action d'un groupe de jeunes gens, les « Q2000 ». Ceux-ci militaient auprès des politiciens locaux pour l'adoption d'un agenda 21 avant l'an 2000. Ils ont été entendus par la délégation environnementale de Lund. Cette délégation, composée d'élus locaux, était sensible aux idées promues par les Q2000, surtout après le Sommet de la Terre de Rio en 1992. Ils décidèrent de travailler ensemble.



E21 : Pourquoi la Ville a-t-elle décidé d'adopter une nouvelle stratégie avec LundaEko ?

LB : Le premier Agenda 21 était très ambitieux et même visionnaire. Mais nous avons besoin de fixer des objectifs plus réalistes, avec des actions à court terme. LundaEko est un document plus pratique, avec des cibles plus précises facilitant l'évaluation. Nous avons clarifié les différents acteurs et les rôles de chacun. LundaEko définit pour la période 2006-2012 sept stratégies couvrant toutes les problématiques du développement durable : changement climatique, biodiversité, transports, santé, éducation, etc. A chacune d'entre elle correspond un plan d'actions.

E21 : Quel est le contexte national ?

LB : LundaEko est étroitement liée à la stratégie suédoise et à ses 16 objectifs environnementaux à atteindre en une génération. Nous avons reçu des financements nationaux et une assistance technique pour mettre en œuvre notre stratégie LundaEko. Mais nous avons une marge de manœuvre totale pour adapter LundaEko à son contexte local.

E21 : Quelles sont été les principales étapes de l'élaboration de LundaEko ?

LB : Nous avons commencé par effectuer un diagnostic en consultant tous les acteurs amenés à jouer un rôle clé dans notre projet : acteurs publics, entreprises, associations, chercheurs, etc. Nous avons mis en place des groupes de travail qui ont rédigé 14 rapports établissant un diagnostic de la situation environnementale à Lund. C'était la première étape.



C'est sur cette base que nous avons ensuite élaboré une première proposition du document LundaEko. Nous l'avons diffusée très largement au sein de chaque service du Conseil municipal et auprès de la population de Lund. Les réactions ont été prises en compte dans la version finale de la stratégie LundaEko.

E21 : Comment avez-vous mis en place cette consultation publique ?

LB : Cette première proposition était disponible dans toutes les bibliothèques de Lund et téléchargeable depuis notre site Internet. Nous invitons les habitants de Lund à nous répondre par courrier. Nous n'avons pas vraiment mobilisé les médias internet pour recueillir les réactions. Nous avons obtenu quelques centaines de réponses. Mais à la différence du premier agenda 21 de Lund, qui avait suscité un grand débat politique, LundaEko est beaucoup plus technique et difficile à appréhender pour un large public. D'autres processus de consultation plus efficaces ont été organisés dans les étapes suivantes.

E21 : Comment la stratégie LundaEko a-t-elle évolué après la consultation publique ?

LB : Cette large consultation nous a fait comprendre que nous avons besoin d'un document beaucoup plus flexible. Des objectifs chiffrés restaient fixés, mais nous avons laissé une plus grande marge de manœuvre sur la façon de les atteindre, pour que la stratégie s'adapte au contexte qu'elle rencontre dans sa mise en œuvre.

E21 : Comment les différents services du Conseil municipal se sont-ils appropriés cette stratégie ?

LB : Nous avons impliqué tous les services municipaux concernés dès la conception du document. Ils ont lu les premières versions et ont réagi aux différentes étapes de sa rédaction avant que la version finale soit adoptée. Nous les avons aussi impliqués dans la mise en œuvre du LundaEko. Nous avons mis en place un système de management environnemental au sein du Conseil municipal. Il constitue un des plans d'actions du LundaEko, dont il reprend les objectifs en les adaptant à l'échelle de l'administration.

E21 : La stratégie LundaEko s'inscrit-elle dans une politique régionale ?

LB : Lors de la conception de cette stratégie, nous avons pris en compte le contexte régional et la proximité de Malmö et Helsingborg. Certains de nos objectifs et actions dépassent l'échelle municipale et doivent s'inscrire dans une politique régionale. Par exemple, tout notre travail de restauration de zones humides est fait en étroite coopération avec les acteurs régionaux.

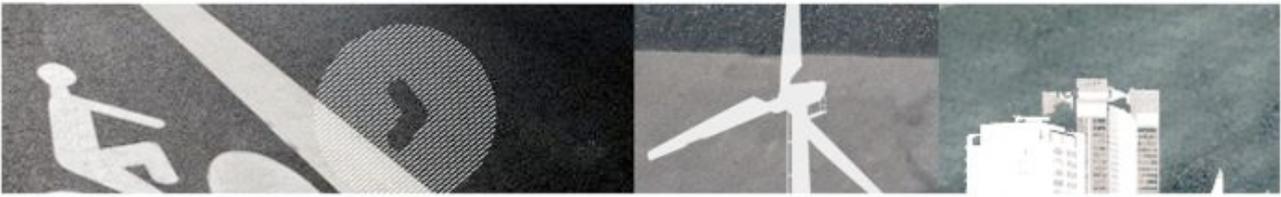
Notre politique de transport ne pouvait être conçue sans une réflexion commune avec Malmö et Helsingborg. Les déplacements journaliers entre ces trois villes sont très nombreux. Si nous voulons offrir aux gens une véritable alternative à l'usage de leur voiture personnelle,

nous devons améliorer notre réseau de transports en commun en concertation avec Malmö et Helsingborg.

Nous avons également adopté avec ces deux villes voisines une réglementation environnementale ambitieuse dans le domaine de la construction et des bâtiments. Ainsi, les entreprises ne sont plus incitées à s'installer dans les villes voisines car notre réglementation environnementale serait trop stricte.

E21 : Avez-vous mis en place une démarche d'évaluation ?

LB : Un suivi de notre stratégie est effectué tous les ans par l'instance de contrôle du Conseil municipal. Cela nous permet de nous situer régulièrement par rapport à nos objectifs : faut-il développer davantage nos actions ? Faut-il revoir notre stratégie ?



Notre stratégie est flexible car nous n'avons pas de budget défini pour chacun de nos plans d'action. Cela n'était pas possible car notre stratégie se projette sur six ans, mais des élections nous empêchaient de prévoir un budget sur une période si longue. Nous avons eu parfois des difficultés à trouver des financements, mais cela nous laisse aussi une grande marge de manœuvre dans la mise œuvre de notre stratégie. Une évaluation ex-post est également prévue pour tous les projets co-financés par l'Etat. Nous avons alors recours à un bureau d'études privé ou à l'université de Lund, avec qui nous travaillons beaucoup.

E21 : Quelles difficultés avez-vous rencontrées ?

LB : Le plus dur a été d'impliquer l'ensemble des acteurs extérieurs au Conseil municipal, malgré tous nos efforts en ce sens. Nous avons par exemple un projet de coopération avec l'Association nationale des agriculteurs afin de développer l'éducation au développement durable. Il s'agissait d'organiser des visites éducatives sur les fermes. Mais les agriculteurs ne se sont pas impliqués dans ce projet qui n'a finalement pas abouti.

E21 : Quelle est la clé du succès de votre stratégie ?

LB : Je pense que c'est notre démarche participative. Nous avons essayé d'impliquer réellement la population de Lund et les différentes parties prenantes. Au final, tout le monde ne sait peut-être pas que notre ville a adopté une stratégie environnementale appelée « LundaEko », mais chaque plan d'action est très largement connu par la population. Par exemple, pour notre politique de transport, une des actions prévues était d'aller voir les gens, de frapper à leur porte pour leur parler directement. En restant à leur écoute, nous les avons informés sur nos projets de transports et nous leur avons donné des outils pour adopter des modes de transports plus durables dans leur vie quotidienne. Cela représente beaucoup de travail et de temps, mais je vous assure que cela sera plus efficace et moins cher que d'acheter des publicités dans les journaux auxquelles personnes ne fera attention. L'engagement des habitants de Lund a vraiment été essentiel dans la bonne mise en œuvre de notre stratégie.

E21 : Vos recommandations pour une ville ?

LB : Il est important de cibler des objectifs très précis et de définir clairement le rôle et l'action des différentes parties prenantes. Il sera sinon difficile de mettre en place un suivi effectif de votre stratégie environnementale indispensable à son bon déroulement.

E21 : LundaEko en trois mots ?

LB : Holistique, précise et ambitieuse.

Propos recueillis le 14 septembre 2009 par Zita Tugayé



« De la poêle au réservoir ! » : quand les bus de Graz roulent à l'huile usagée

Récupérer les huiles alimentaires usagées pour les transformer en carburant. Voici l'initiative pilote « Ökodrive » (Ecodrive), lancée par la ville de Graz en Autriche pour limiter les effets négatifs des 8,5 millions de kilomètres parcourus par an par les 135 bus de la ville.

Le principe est simple : la ville récolte auprès des restaurateurs et des particuliers leurs huiles usagées. Elle les remet à la SEEG (Südsteirische Energie- und Eiweiss-erzeugungsgenossenschaft) qui les transforme en biocarburant.

Il a fallu 9 ans de recherche et d'expérimentation avant la généralisation de cette initiative. Dès 1990, la ville, en partenariat avec les universités de Graz et Biodiesel International (BDI), met en circulation deux bus municipaux fonctionnant au biodiesel. Ces prototypes ont permis de régler les problèmes techniques (encrassement des moteurs...) et de trouver des solutions technologiques innovantes (création de filtres...) Aujourd'hui, la totalité du parc d'autobus est convertie.

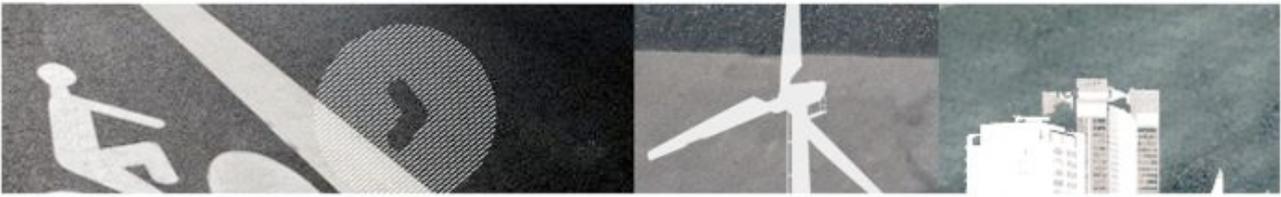


La ville de Graz engage en 1999 une importante campagne de sensibilisation (brochures d'information, visites dans les restaurants) qui démontre rapidement son efficacité. En 2004, le service de collecte réunit un réseau de 250 restaurateurs ayant fourni sur l'année près de 280 000 kg d'huiles usagées, auxquels il faut ajouter les quelque 75 000 kg représentant la contribution des particuliers.

Ce projet, sponsorisé par les politiques publiques locales, le programme européen CIVITAS /TRENDSETTER, et la compagnie municipale de transport en commun GVB (Grazer Verkehrsbetriebe) est d'abord la volonté d'afficher une prise de conscience écologique. Car si le biodiesel est moins cher que l'essence, il entraîne une consommation de 5 à 7% supérieure à celle des véhicules classiques. La GVB n'engendre donc pas de bénéfices directs. Mais les gains pour la ville et le citoyen n'en sont pas moins considérables.

Recycler les huiles usagées permet d'améliorer les capacités des stations d'épuration et de traitement des eaux et de réaliser des économies de maintenance de l'ordre de 30 000€. Surtout, l'on supprime les huiles usagées de la chaîne alimentaire. Généralement destinées à l'alimentation animale, voire directement utilisées dans la production de margarine, les huiles usagées se retrouvent souvent dans nos assiettes, avec les effets dommageables sur la santé qu'on leur connaît. Désormais, elles ont trouvé leur utilité finale.

L'expérience de Graz montre qu'il est possible de transformer un déchet nuisible en une ressource protégeant l'environnement. Comme souvent dans le développement durable, tout n'est qu'une question d'inventivité.



Aujourd'hui, l'opération Ökodrive affiche fièrement son bilan et reçoit les autres collectivités qui souhaiteraient elles aussi tenter l'expérience. L'initiative se prolonge auprès des taxis : 65 sont déjà au biocarburant et d'autres s'apprêtent à se lancer. Une station service en biocarburant à destination des taxis et des habitants a été construite dans le centre ville. Le succès de l'expérience et la reproductibilité de son modèle ont été reconnus par le trophée européen Osmose, remis en 2007 à la ville de Graz pour son programme Ökodrive.

*Séverine Bressaud, Zita Tugayé, Eurêka 21
Avril 2009*





Contact :

Séverine Bressaud
severine.bressaud@eureka21.eu
+33 1 53 19 06 47

le meilleur
de l'Europe
**dans vos
projets**

46, rue Bichat
75010, Paris, France
T. +33 (0)1 53 19 06 47
contact@eureka21.eu
» www.eureka21.eu

