

L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques

Camille Girault



Electronic version

URL: <https://journals.openedition.org/echogeo/14574>

DOI: [10.4000/echogeo.14574](https://doi.org/10.4000/echogeo.14574)

ISSN: 1963-1197

Publisher

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

Electronic reference

Camille Girault, "L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques", *EchoGéo* [Online], 36 | 2016, Online since 30 June 2016, connection on 10 August 2021. URL: <http://journals.openedition.org/echogeo/14574> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.14574>

This text was automatically generated on 10 August 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

L'affirmation de l'exemplarité environnementale comme stratégie de métropolisation des villes nordiques

Camille Girault

- 1 De Reykjavik à Helsinki, de Copenhague à Umeå, les villes d'Europe du Nord sont régulièrement mises en avant pour leur durabilité par les chercheurs (Emelianoff, 2007 ; Choné et Hamman, 2012 ; Héran, 2015) et les institutions internationales (UN-Habitat, 2011). La nationalité norvégienne de Gro Harlem Brundtland ayant présidé, sous l'égide des Nations unies, à la rédaction du rapport *Notre avenir à tous* en 1987 qui formalisait les principes du développement durable, la ville danoise d'Aalborg donnant son nom en 1994 à la charte pour un urbanisme durable ou encore le fait que Stockholm soit la première ville à recevoir le label « Capitale verte de l'Europe » décerné par la Commission européenne sont autant d'éléments qui confortent l'idée d'une volonté nordique de penser et de produire des villes durables.
- 2 En effet, dans un contexte mondial et urbain où le développement durable est le nouveau paradigme politique (Pezzoli, 1997 ; Mathieu et Guermond, 2011), dont la ville compacte apparaît pour certains comme la forme spatiale la mieux à même de concilier en pratique les enjeux (Lévy, 2010), des modèles urbains durables sont recherchés et promus pour servir d'inspiration, voire de référence, à d'autres villes en quête de durabilité. Cependant, ici le propos ne sera pas de valider ou d'invalider l'existence d'un modèle urbain nordique de durabilité (Hamman, 2012), d'en détailler et d'en louer les caractéristiques ou de suggérer son application à d'autres contextes urbains. Dans le sillage d'une géographie critique des politiques environnementales (Harvey, 2008 ; Swyngedouw, 2009 et 2014 ; Chartier et Rodary, 2016), il s'agit plutôt de déconstruire l'élaboration d'un tel modèle nordique de durabilité urbaine, qui repose d'abord sur une valorisation de certaines performances environnementales. En outre, considérer ce modèle au singulier suppose de faire fi de la diversité des situations et des trajectoires

des villes d'Europe du Nord pour mettre en avant leurs caractéristiques communes qui ressortent aux échelles européennes et mondiales.

- 3 Les lignes qui suivent cherchent d'abord à comprendre dans quelle mesure la figure du « modèle nordique » est convoquée, et la rhétorique du « modèle urbain » est façonnée et mobilisée par les acteurs publics et privés qui « projettent concurremment leur influence et leur attraction sur des pays » (Lacoste, 2001) sur d'autres villes et sur d'autres acteurs internationaux par le biais de ce modèle. Sans vouloir remettre en cause l'intégrité de nombre d'acteurs qui promeuvent les « bonnes pratiques environnementales » et le savoir-faire nordique en termes d'urbanisme durable, nous faisons l'hypothèse que la promotion de ces modèles urbains témoigne également d'une stratégie de métropolisation et participe du jeu d'influences métropolitaines à l'échelle mondiale. Les villes nordiques confirment que les logiques métropolitaines et les politiques de durabilité urbaine s'articulent entre elles (Krueger et Savage, 2007). L'exemplarité environnementale apparaît donc comme un facteur de métropolisation, au sens où elle traduirait aussi un « processus de concentration de valeur à l'intérieur et autour des villes les plus importantes » (Ascher, 2013) et où elle serait la « traduction spatiale et infranationale de la globalisation » (Ghorra-Gobin, 2010).
- 4 Ainsi l'affirmation de modèles urbains exemplaires au niveau environnemental et l'investissement politique, économique et symbolique dans l'image de « villes vertes »¹ permettent-ils aussi – surtout ? – à ces villes nordiques de bâtir et d'assurer leur statut métropolitain, dans une logique de dépassement de leur périphéricité européenne et mondiale (Taglioni, 2007 ; Gløersen, 2012). En somme, produire et diffuser un modèle urbain de durabilité apparaît comme un réel atout de compétitivité métropolitaine et comme une véritable stratégie d'intégration mondiale. Cette hypothèse sera essentiellement explorée au prisme des grandes villes nordiques, et en particulier des capitales, pour lesquelles la démonstration est plus évidente. Toutefois, la métropolisation concerne aussi, au moins indirectement, les villes de moindre importance : la réflexion proposée ne se concentrera donc pas sur les villes secondaires du système urbain nord-européen, sans pour autant les exclure du propos. En effet, ces villes petites et moyennes ne sont guère moins intégrées aux grands enjeux d'un monde globalisé et certaines d'entre elles affirment aussi leur exemplarité environnementale.
- 5 Les méthodes de recherche investies sont qualitatives. Les réflexions proposées s'appuient à la fois sur des observations *in situ* et sur des entretiens réalisés auprès de différents acteurs, notamment au sein des services d'urbanisme et des services de l'environnement d'Oslo, Göteborg, Stockholm, Copenhague et Helsinki. Elles sont complétées par l'étude de documents d'urbanisme, par l'analyse de supports de la communication institutionnelle et par l'examen des politiques environnementales de ces villes nordiques. En éclairant ces différents matériaux à la lumière de la littérature internationale, il est donc nécessaire de les aborder avec un regard critique et une juste distance, en particulier pour ceux qui émanent des sources institutionnelles et associatives.
- 6 Un premier postulat essentiel est donc de considérer que les modèles urbains nordiques, si environnementaux soient-ils, ne vont pas de soi : ils font l'objet d'une construction où la sélection des critères de référence est aussi importante que la validation du modèle par des labels et des classements internationaux. Cette première étape fait écho à l'ambition métropolitaine de plusieurs villes nordiques. En dépit de

spécificités fortes, la diffusion du modèle urbain à l'échelle mondiale correspond, quant à elle, à une forme de reconnaissance par les pairs et d'affirmation métropolitaine à l'échelle mondiale. Pour circuler largement et pour s'appliquer correctement à des contextes différents, la capacité d'adaptation du modèle est indispensable ; elle traduit le rapport dialogique (Morin, 1986) entre coopération et compétition, soit la coopération métropolitaine (Nalebuff et Brandenburger, 1996) pour laquelle les villes nordiques ne sont pas les moins bien pourvues, malgré leur taille modeste et leur écart relatif aux grands centres décisionnels mondiaux.

L'ambition métropolitaine : construire un modèle urbain à partir de l'exemplarité environnementale

- 7 Convoquer le « modèle nordique » revient souvent à s'appuyer sur le caractère performatif du langage pour faire exister un objet qui, dans la réalité, n'est pas aussi évident. Par ailleurs, sans être extrêmement polysémique, la notion de modèle comprend au moins deux acceptions (Moriconi-Ebrard, 2013) sur lesquelles les acteurs jouent régulièrement, consciemment ou non. Un modèle est soit ce qui est et qui a été modélisé en essentialisant les caractéristiques fondamentales d'une réalité observable, soit ce qui devrait être et qui correspond d'abord à une conception idéale servant de support à la production d'une réalité. Cette dualité se retrouve à propos des modèles nordiques de durabilité urbaine où les faits présents s'intriquent avec les objectifs futurs, où les observations scientifiques s'enchevêtrent avec les volontés politiques. Malgré ce flou sémantique consensuel, le processus de production d'un modèle urbain nordique s'opère et il nourrit les aspirations métropolitaines de plusieurs villes d'Europe du Nord.

Les éléments de fabrication de modèles à partir de réalités urbaines et de représentations plurielles

- 8 Neutralité carbone à l'horizon 2025 pour Copenhague, 40 % d'espaces verts dans le tissu urbain de Stockholm aujourd'hui, établissement de parcs nationaux urbains dans huit villes moyennes finlandaises², fin totale de l'utilisation des énergies fossiles à Reykjavik en 2050, développement volontariste des transports publics et des véhicules électriques à Oslo... autant d'éléments parmi de nombreux autres promus par les acteurs institutionnels et qui constituent des briques pour bâtir des modèles urbains compatibles avec les principes du développement durable et surtout avec les préoccupations environnementales.
- 9 Ces villes nordiques ont plus largement des profils urbains qui les distinguent de nombreuses autres villes dans le monde. Leur aisance urbaine transparaît par le haut niveau de vie moyen des citoyens et surtout par des inégalités socio-économiques moins marquées que dans d'autres sociétés. Aujourd'hui, le développement urbain de ces villes repose de plus en plus sur l'économie de la connaissance ; cette dernière peut d'ailleurs être considérée à certains égards comme un autre élément de caractérisation du profil économique des villes nordiques. Les modèles de durabilité et les enjeux environnementaux locaux et globaux s'inscrivent pleinement dans cette dynamique qui encourage fortement les secteurs de recherche et développement dans ce domaine. La production, la gestion et la diffusion des savoirs liés aux problématiques

environnementales sont promues politiquement et sont mises en avant par les entreprises et les universités. Les réponses apportées ici aux enjeux environnementaux locaux (dépollution de l'air et de l'eau, protection des espaces naturels urbains, gestion de l'étalement urbain, transition énergétique, etc.) deviennent potentiellement des solutions à mettre en œuvre ailleurs dans le monde, dans des situations urbaines partageant des enjeux environnementaux similaires.

- 10 Cependant, en considérant plus en détail les facettes des différentes villes nordiques qui sont valorisées par les discours politiques produisant des « modèles urbains », l'accent médiatique est mis sur des faits simples à mesurer et des objectifs évocateurs et faciles à retenir. Ainsi la présence d'une forte proportion d'espaces verts dans la capitale suédoise pourrait-elle aussi être entendue comme le corollaire d'un tissu urbain plus lâche que dans d'autres villes européennes, une moindre densité urbaine allant potentiellement à l'encontre d'un modèle durable de ville compacte. Pourtant, à en croire les urbanistes suédois, il n'en est rien et Stockholm apparaît comme un modèle d'intégration des espaces verts dans le tissu urbain. C'est aussi l'expression d'une façon de « raconter la ville dans la nature suédoise » ; un récit urbain paradoxal mais qui permet à la Suède d'être vue « comme un modèle de développement durable » (Mohnike, 2010). Cette situation est ainsi présentée comme le résultat d'une planification urbaine maintenant et consolidant depuis longtemps des corridors biologiques. La production des plans d'urbanisme pensés pour la densification urbaine ou encore la valorisation des politiques de protection des espaces naturels intra et périurbains donnent corps à ce pourcentage et sont bien plus pertinentes pour illustrer la durabilité urbaine que le simple chiffre de « 40 % ».
- 11 En projetant Stockholm sur la scène internationale comme « ville verte et bleue », les acteurs institutionnels, notamment ceux en charge du marketing urbain, réduisent volontairement la durabilité urbaine à quelques éléments prégnants, sans en expliquer les véritables ressorts. À ce titre, alors que pour nombre d'acteurs, les termes « vert » et « durable » sont interchangeable, le chercheur ne peut se satisfaire d'une telle synonymie. En effet, si la « ville durable » renvoie à un tournant urbanistique (Emelianoff, 2007), dont on peut identifier les tenants et les aboutissants, la « ville verte » relève davantage des représentations collectives, de l'imaginaire urbain et de la production d'un récit de durabilité. En somme, la « ville verte » est souvent considérée comme l'avatar politique voire commercial de la « ville durable ». Poser l'équivalence entre les deux expressions suppose cependant de négliger plusieurs éléments et d'accepter des postulats qui ne sont pas toujours scientifiquement validés. En effet, l'étalement urbain donne souvent *de facto* l'image d'une « ville verte », celle d'un espace urbain où la végétation et les espaces ouverts sont fortement présents. Pourtant ce processus d'étalement urbain est l'antithèse d'une ville compacte et *a priori* plus durable (Lévy, 2010). Les précautions lexicales sont dès lors essentielles pour mobiliser les catégories et le vocabulaire des différents acteurs avec une juste distance critique.
- 12 En dépit de ces différences sémantiques et conceptuelles, l'apparence d'une ville et les grands objectifs de son développement futur semblent suffire pour de nombreux acteurs à élaborer un modèle urbain environnementalo-centré ; entrer *a minima* dans les détails des formes urbaines, des mesures politiques et des mécanismes de gouvernance qui fondent réellement ce modèle devient superflu. Il est possible d'interpréter ce constat comme une stratégie de communication où l'identification, la visibilité et la lisibilité du modèle urbain priment sur son exactitude. Au-delà, ce choix

de communication prend d'autant plus sens si on considère qu'il est guidé par un souci de s'extraire d'une situation de périphéricité européenne et mondiale. Ainsi, pour nourrir leurs ambitions métropolitaines, les villes nordiques se doivent-elles de proposer des modèles urbains aux caractéristiques particulièrement remarquables et ambitieuses, au risque de dessiner un modèle en forçant parfois quelque peu le trait. Cela explique l'imbrication entre des éléments du registre du réel et de l'actuel et d'autres du registre du potentiel et de la prospective.

- 13 Le modèle urbain, durable ou non, nordique ou non, n'existe pas en soi, il ne se décrète pas non plus, il doit être validé comme tel par des acteurs extérieurs à sa production. Aussi, l'approbation des modèles nordiques et de leur exemplarité environnementale se fait par un ensemble de reconnaissances internationales, consolidant par là-même leurs ambitions métropolitaines.

La validation des modèles urbains nordiques à l'aune des classements de villes

- 14 La première étape de la reconnaissance des modèles urbains nordiques se joue à l'échelle européenne, puisque, dans un premier temps, ce sont d'abord les autres villes européennes qui font l'objet d'une approche comparative et qui sont les plus sujettes à reprendre les savoir-faire urbanistiques nordiques. L'Union européenne, et en l'occurrence ici la Commission européenne, a eu un rôle essentiel en instaurant le label de « Capitale verte de l'Europe », qui est décerné tous les ans à une ville européenne prenant particulièrement bien en compte les enjeux environnementaux dans sa politique d'aménagement. La première ville à recevoir cette distinction fut Stockholm en 2010. Dans un contexte où, quelques années auparavant, la candidature de Stockholm aux Jeux olympiques de 2004 fut rejetée malgré une très forte attention portée aux enjeux environnementaux d'un tel événement international, cette récompense fut d'autant mieux accueillie. Par la suite, Copenhague obtint le titre en 2014. Il faut en outre remarquer la présence de nombreuses autres villes nordiques parmi les finalistes : Oslo³ et Copenhague le furent en 2010 et 2011, Malmö et Reykjavik⁴ en 2012 et 2013, Oslo et Umeå le sont pour 2016 et 2017.

Illustration 1 - L'attribution du label « Capitale verte européenne » et sa mise en scène dans l'espace urbain



Sources : <http://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/winning-cities/2014-copenhagen/> ; http://prematravelseurope.blogspot.fr/2010_07_01_archive.html

- 15 L'objectif de ce prix est clairement de promouvoir les engagements environnementaux à l'échelle des villes. Il récompense ainsi une ville et ses habitants pour leur capacité à se fixer et à atteindre des objectifs environnementaux ambitieux, il aide à pérenniser de tels engagements environnementaux et il valide un modèle urbain aux bonnes pratiques environnementales, dont toutes les autres villes européennes peuvent s'inspirer. Au-delà de la reconnaissance indéniable qu'il représente pour les dirigeants, les associations, les entreprises et plus largement la société concernés, le titre de « Capitale verte européenne » encourage les décideurs politiques à se fixer des objectifs environnementaux encore plus ambitieux à l'avenir. Du moins, c'est ce qui se produit à Stockholm, où la fierté d'être désignée comme la première capitale verte européenne se transforma après 2010 en une volonté de rester la capitale environnementale de l'Europe (Metzger et Rader Olsson, 2013).
- 16 La seconde étape de validation d'un modèle urbain est sa reconnaissance à l'échelle mondiale. Pour ce faire, les classements internationaux des « villes vertes », des « villes durables », des « villes où il fait bon vivre » ne manquent pas, amalgamant souvent au passage les notions de durabilité, d'écologie urbaine, de verdissement. S'ils émanent souvent d'entreprises ou de cabinets de consultants, de *think tanks* privés ou de grands médias internationaux, ces classements sont largement repris par les organismes publics et en premier lieu par les villes concernées. Par exemple, l'indice de prospérité urbaine proposé par les Nations unies prend en compte un indice environnemental urbain produit par l'entreprise Siemens (UN-Habitat, 2013). En ne considérant que ce dernier à l'échelle européenne, Copenhague, Oslo et Stockholm obtiennent les trois premières places. En outre, cet exemple montre que les intérêts économiques indirects des firmes privées s'articulent souvent avec les attentes politiques des institutions publiques. Autrement dit, certaines grandes entreprises comme Siemens cherchent ainsi à apparaître comme des partenaires idéaux pour les acteurs publics dans la mise en œuvre des politiques de durabilité urbaine.
- 17 À leur périphéricité européenne et mondiale, les villes nordiques (et en particulier les capitales scandinaves) répondent donc dans les comparaisons internationales par une distinction environnementale qui vient entériner leurs modèles urbains respectifs. Pour autant, décliner ces modèles au singulier ne saurait être un simple mécanisme d'agrégation.

Des modèles urbains nordiques au modèle urbain nordique ?

- 18 Pour être efficace, un modèle doit être construit comme un tout cohérent, qu'il renvoie à une réalité modélisée ou à un idéal envisagé. Pour éviter tout raccourci ou toute commodité de langage, il importe donc de se questionner quant aux implications du passage du pluriel au singulier à propos de l'exemplarité urbanistique des villes nordiques.
- 19 D'un point de vue économique, culturel et politique, les États nordiques connaissent des situations différentes. Pourtant, évoquer « un » modèle voire « le » modèle nordique peut faire sens, si l'on souhaite insister sur les convergences, sur les caractéristiques fortes et partagées du modèle (Hastings, 2006). Au niveau urbanistique, cette montée en généralité semble également justifiée (Choné et Hamman, 2012), d'autant plus que l'approche comparative dans lequel il est mobilisé se fait à l'échelle mondiale. En prenant du recul dans la comparaison des villes nordiques avec les autres

villes européennes et mondiales, leurs similitudes apparaissent et le modèle nordique se révèle. En revanche, plus la focale d'analyse est précise et plus il sera pertinent de mobiliser les différents avatars du modèle urbain nordique proposés par les villes d'Oslo, Stockholm ou Copenhague.

- 20 Au-delà de ces considérations, ce débat nous importe pour appréhender la quête de « métropolité » sous-jacente à la construction et à la diffusion d'un modèle urbain de durabilité, c'est-à-dire la recherche d'une urbanité et d'une identité métropolitaine qui repose sur l'articulation des échelles locales et globales (Bassand *et al.*, 2007). En effet, si plusieurs aires métropolitaines s'affirment mutuellement en Europe du Nord, elles pourraient se contrarier et un phénomène de sélection métropolitaine s'opérerait alors, en partie en fonction de l'efficacité du modèle de durabilité urbaine de chacune des villes. Autrement dit, des formes de compétition et de rivalités pourraient s'observer dans le système urbain nordique. Pourtant, bien que le caractère métropolitain d'Helsinki et d'Oslo soit moins évident que celui de Copenhague et Stockholm, il ne semble pas que les premières pâtissent de l'ombre des secondes. Au contraire, le processus de diffusion du modèle urbain nordique semble profiter à toutes dans une logique d'affirmation et de coopération métropolitaines.

L'affirmation métropolitaine : diffuser le modèle nordique de durabilité urbaine comme stratégie de reconnaissance internationale

- 21 Le propre d'un modèle urbain est de circuler pour que chaque ville, chaque urbaniste, chaque homme politique, chaque habitant s'en inspire à sa mesure et reproduise tout ou partie de ce modèle. Plus précisément, pour éviter toute forme de durabilité préfabriquée, l'action conjointe des habitants et des autres acteurs urbains doit être constitutive de la ville durable (Emelianoff, 2008). La labellisation évoquée précédemment prend en considération cette gouvernance participative, lorsqu'elle invite à la diffusion du modèle urbain. Cependant, les titres divers attribués aux villes nordiques ne garantissent pas la circulation du modèle qu'elles incarnent. Aussi le modèle urbain nordique est-il proposé et reçu de manière différenciée dans plusieurs autres villes ou métropoles mondiales ; cette diffusion illustre la capacité d'innovation et de communication des villes nordiques, et participe de leur stratégie d'affirmation métropolitaine à l'échelle mondiale.

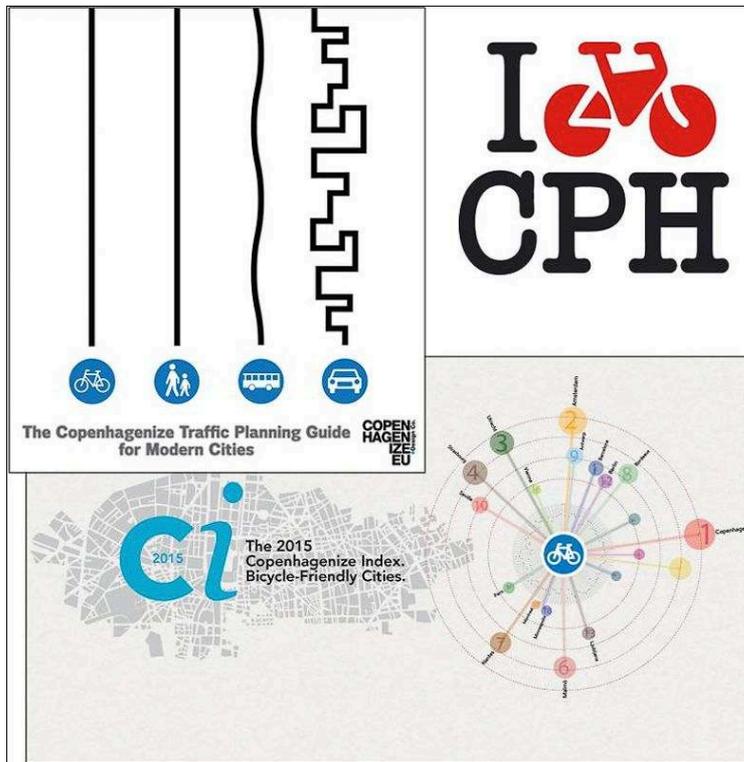
La diffusion différentielle du modèle urbain nordique

- 22 Il est possible de distinguer la circulation des références urbanistiques nordiques à plusieurs échelles. L'application du modèle diffère alors dans ses finalités et dans ses méthodes.
- 23 À l'échelle intra-urbaine, certains écoquartiers peuvent ainsi servir de modèle à l'aménagement d'autres écoquartiers au sein de la même ville (Emelianoff et Stegassy, 2010). C'est le cas de l'écoquartier d'Hammarby Sjöstad (la Cité maritime d'Hammarby) développé à Stockholm dans les années 2010 et dont les promoteurs annoncent garantir l'intégration totale à l'environnement. Au cœur de cet écoquartier se trouve le parc de Sickla, qui est inclus dans la réserve naturelle de Nacka, tout en étant un espace

récréatif de prédilection pour les habitants de l'écoquartier. Cette imbrication spatiale très forte entre l'espace bâti et l'espace naturel protégé devient le symbole de ce nouveau type de quartier durable fonctionnant sur le modèle des « éco-cycles ». Bien qu'à peine achevé, l'écoquartier d'Hammarby Sjöstad fait déjà office de modèle à l'échelle mondiale ; il est connu et reconnu de tous les architectes et urbanistes s'intéressant un tant soit peu aux nouvelles formes urbaines. Pourtant, ce qui est moins su, c'est qu'avant de servir de modèle à de multiples écoquartiers dans les villes du monde entier, Hammarby Sjöstad sert d'abord de référence à un autre projet urbain majeur de Stockholm, qui devrait voir le jour à l'horizon 2025, l'écoquartier Norra Djurgårdsstaden (Loftus, 2011). En somme, le modèle urbain s'inspire lui-même avant de s'exporter, le modèle nordique se nourrit et se reproduit sur ses propres bases : une forme de mise en abyme du fonctionnement écologique et cyclique de l'écoquartier d'Hammarby Sjöstad se dessine.

- 24 À l'échelle infranationale, il s'agit de promouvoir des expériences urbaines parfois réalisées dans des villes secondaires et qui permettent de renverser la hiérarchie urbaine classique. Par exemple, en Suède, la ville de Växjö apparaît comme un exemple de gestion des parcs et espaces naturels urbains tant par leur quantité, leur qualité que leur accessibilité. La durabilité écologique incarnée par la ville de Malmö et autour de laquelle la ville s'est renouvelée fait également office de référence à l'intérieur du pays avant d'être considérée comme un modèle pour le reste de l'Europe et du monde (Andersson *et al.*, 2012). Ainsi les écoquartiers Bo01 de Malmö et Hammarby Sjöstad de Stockholm se sont-ils mutuellement influencés avant d'être diffusés comme des archétypes d'écoquartiers en dehors des frontières suédoises.
- 25 À l'échelle nordique, les échanges d'expériences sont aussi fréquents entre les différentes villes. Les pays scandinaves appartiennent à la même aire culturelle, ce qui facilite les transpositions d'un système national à un autre. Un exemple intéressant est le Parc national urbain de Stockholm (Ekoparken), établi en 1994 sur les contours de parcs royaux, et qui servit de modèle dans les années 2000 à la mise en place des parcs nationaux urbains finlandais. Ce transfert de modèle traduit plus largement une volonté finlandaise de s'appuyer sur l'exemple suédois, notamment en termes de politiques urbaines et environnementales (Girault, 2015).
- 26 À l'échelle européenne et mondiale, les réflexions sur les mobilités urbaines sont une illustration suggestive de la diffusion du modèle urbain nordique. L'objectif de neutralité carbone fixé par la ville de Copenhague s'accompagne d'une volonté politique forte de développement des mobilités alternatives à l'automobile, et en particulier du vélo. Ainsi est apparue la notion de « copenhagénisation », qui s'entend comme la promotion des politiques et des aménagements cyclables en ville, sur le modèle de la capitale danoise. Afin de faire circuler son modèle cyclable, une réelle stratégie de communication est mise en œuvre, par exemple par le cabinet de conseils en urbanisme Copenhagenize Design Company. Ce dernier va jusqu'à créer son propre indice de « cyclabilité » des villes pour établir un classement à la tête duquel se trouve, sans surprise, Copenhague. Les images iconiques du marketing urbain sont également reprises et légèrement transformées pour affirmer l'identité cyclable de la ville (illustration 2). La mise en œuvre de telles stratégies de communication pour favoriser l'attractivité mondiale d'une ville est une caractéristique fondamentale du fait métropolitain (Bretagnolle *et al.*, 2011).

Illustration 2 - La « copenhagénisation », entre forme générique des politiques cyclables en ville et outil de promotion métropolitain



Source : <http://copenhagenize.eu/>

- 27 Cette exportation du modèle cyclable danois est un exemple parmi d'autres de diffusion plus large du modèle nordique urbain. Ainsi les villes de Genève et Paris s'inspirent-elles de Copenhague pour développer leurs réseaux de pistes cyclables et leurs politiques de mobilité urbaine, des villes égyptiennes sollicitent l'expertise suédoise en termes d'urbanisme durable, et même des métropoles mondiales comme New York font appel à de nombreuses firmes nordiques en pointe dans l'innovation environnementale pour aider la première agglomération américaine à être plus « verte » et plus résiliente. Pour citer quelques exemples, les cabinets d'architectes Henning Larsen Architects et Tredje Natur, les groupes de conseils en ingénierie environnementale Cowi, Orbicon et Ramboll, la société EnviDan spécialisée dans la gestion de l'eau sont toutes des entreprises danoises impliquées dans le partenariat entre Copenhague et New York à propos de l'adaptation urbaine au changement climatique. Elles sont en particulier investies dans des projets d'aménagement des berges de la presqu'île de Manhattan pour faire face au risque de montée des eaux. Plus largement, il est très évocateur de consulter les travaux de New York City Global Partners, un service de la mairie de New York, qui produit des rapports à propos d'expériences de gouvernance urbaine dans différents domaines, et qui propose de recenser les meilleures pratiques urbaines dans le monde pour les adapter à la métropole américaine. Ainsi, alors qu'à l'instar de Paris, plusieurs métropoles mondiales n'apparaissent pas dans les recensions de NYC Global Partners, les villes d'Oslo, de Stockholm, d'Helsinki et de Copenhague ont toutes été sélectionnées pour servir d'inspiration aux politiques new-yorkaises. Les capitales danoise et finlandaise sont particulièrement mises en avant pour leurs ambitions et leurs performances environnementales.

- 28 On le devine aisément, la circulation du modèle urbain nordique est aussi un moyen pour les acteurs de cette diffusion de prospérer économiquement ; une croissance « verte » qui fait partie intégrante de la rhétorique du modèle urbain et qui consolide le statut métropolitain des villes d'Europe du Nord. On pourrait ainsi considérer que « la ville écologique est devenue un produit d'exportation suédois » (Mohnike, 2015).

Modèle nordique, croissance « verte » et intégration métropolitaine

- 29 L'intégration métropolitaine sous-jacente à la diffusion du modèle nordique de durabilité urbaine s'appuie sur la structure archipélagique du réseau métropolitain mondial. Cet archipel métropolitain mondial (AMM) renvoie à l'ensemble des villes qui contribuent à la direction du monde (Dollfus, 1996), et les villes nordiques entendent y prendre toute leur place. En raison de leur taille modeste et de leur situation périphérique, cette stratégie d'intégration mondiale ne saurait s'appuyer sur leur poids ou leur centralité au sein de l'AMM. Elle ne saurait pas plus s'adosser à une concentration de fonctions de commandement économique et politique de rang mondial, telle que revendiquée par exemple par Londres, New York ou Genève. Leur intégration métropolitaine mondiale repose donc d'abord sur l'orientation du développement urbain mondial qu'elles incarnent et qu'elles proposent d'impulser. En conséquence, leur participation à la direction du monde n'est pas de chercher à le gouverner et le commander, mais bien de proposer de l'orienter et de guider son développement, notamment urbain. Ainsi les valeurs et les normes environnementales, le système économique de « croissance verte » et les modes de gouvernance qui accompagnent ce modèle urbain nordique constituent-ils de nouvelles formes et fonctions urbaines dont la rareté à l'échelle mondiale est leur plus-value métropolitaine.
- 30 Les innovations urbaines tant matérielles qu'idéelles sont bien au cœur du modèle nordique urbain qui ne se veut pas du tout utopique ou à l'écart du système capitaliste mondial mais véritablement intégré à l'économie mondiale et compatible avec ses principes libéraux. Ceci est plus largement une caractéristique du modèle politique et social nordique, qui est souvent considéré comme une forme de « capitalisme démocratique » (Sejersted, 1993 ; Stråth, 2006), dont la résilience est remarquable (Eklund, 2011). À l'image du modèle de ville durable qui ne prône pas une reconstruction de la ville mais son évolution, la stratégie de diffusion du modèle urbain nordique s'appuie fortement sur l'image de la « croissance verte », qui suggère aux entreprises et plus largement au système économique mondial de s'adapter sans être bouleversé.
- 31 La promotion des énergies renouvelables et surtout le positionnement de nombreuses firmes nordiques dans ce secteur économique entendent illustrer la possibilité d'une telle « croissance verte ». La vingtaine d'éoliennes installées dans le détroit de l'Øresund, juste au large de Copenhague, est ici un emblème de cette croissance verte. Bien que, d'après l'Agence danoise de l'énergie (*Energistyrelsen*), le parc *offshore* de Middelgrunden ne fournisse que 4 % de l'électricité de la capitale danoise, il est un symbole pour la ville et pour le pays de la transition énergétique engagée. D'ailleurs, pour le touriste comme pour l'homme d'affaires, il marque l'arrivée à l'aéroport de Copenhague et offre une première image de la ville et du pays, venant par là-même souvent conforter les représentations du visiteur étranger.

- 32 Au-delà, proposer une lecture géopolitique du modèle urbain nordique au prisme des évolutions énergétiques qu'il requiert est envisageable. Dans un espace mondial où l'offre et la demande énergétiques influencent fortement les relations entre États, promulguer la transition énergétique vers les énergies renouvelables et envisager des modèles urbains énergétiquement moins dépendants voire autonomes rebat nécessairement les cartes géopolitiques. Ainsi, en cherchant à sortir de leur dépendance aux énergies fossiles, les villes nordiques voient-elles leur positionnement géopolitique évoluer et surtout leur autonomie de décision et d'action s'affirmer à l'échelle nationale comme internationale. Là encore, cet aspect du modèle urbain nordique consolide le statut métropolitain des villes nordiques.
- 33 En considérant que le modèle nordique se décline au singulier et en sachant que l'intégration spatiale repose sur « le renforcement des liens qui unissent les éléments d'un système » (Bret, 2005), la diffusion du modèle urbain des villes d'Europe du Nord et leur affirmation métropolitaine invitent finalement à s'interroger sur l'adaptation de ce modèle à d'autres contextes et à étudier les logiques de coopération métropolitaine.

La coopération métropolitaine : échanger des expériences entre villes du monde et adapter le modèle urbain nordique de durabilité

- 34 Cette incursion au sein des politiques et des formes urbaines fenno-scandinaves confirme que le modèle urbain est à la fois une réalité matérielle et idéale, et un idéal pensé et imaginé. Elle montre également que l'exemplarité environnementale du modèle urbain nordique est présentée à la fois avec fierté et humilité aux autres villes européennes et mondiales. Néanmoins, les éléments contextuels tant politiques et culturels que démographiques et économiques posent la question de la transférabilité de ce modèle. Ainsi l'échange d'expériences en termes d'urbanisme durable et les ajustements du modèle lors de sa circulation sont primordiaux et ils relèvent aussi d'une logique métropolitaine, plus discrète, de coopération.

Favoriser la coopération métropolitaine : du partage d'expériences...

- 35 La coopération est une notion empruntée aux sciences de gestion qui postule que dans une situation de concurrence, les entreprises peuvent à la fois avoir des stratégies agressives et coopératives avec leur « partenaire-adversaire » (Nalebuff et Brandenburger, 1996). Cette idée s'applique particulièrement bien aux relations entre les métropoles mondiales, dont les modèles urbains s'affrontent tout en se nourrissant mutuellement. Elle est ici bien illustrée par l'exemple de New York et du NYC Global Partners. De plus, la coopération est un principe relationnel éminemment géographique, puisque l'intensité de la compétition ou de la coopération dépend en grande partie de l'échelle d'analyse. C'est ce que démontre par exemple l'étude comparée de la gouvernance métropolitaine de Montréal et de la Randstad (Baudelle et Houllier-Guibert, 2011). Dans le cas des villes nordiques, la coopération est évidente : le partage de valeurs et de bonnes pratiques à l'échelle régionale est un moyen de consolider leur identité, leur économie et leur positionnement géopolitique dans un système métropolitain mondial compétitif (Weber et Larsson, 2014 ; Storper, 2014).

36 Plus concrètement, plusieurs échanges d'expériences entre les villes nordiques existent, entre des organismes institutionnels, entre des groupes privés ou à travers des partenariats public-privé. Une des structures les plus abouties aujourd'hui, et qui incarne cette coopération, est l'Union des villes baltiques (UBC) qui, en faisant écho à l'association hanséatique des villes marchandes de l'époque moderne, promeut les échanges d'expériences dans de nombreux domaines (économie, environnement, éducation, culture) entre les villes d'un vaste bassin baltique⁵ afin de renforcer leur compétitivité européenne et mondiale (Jasik, 2009 ; UBC, 2014). Créé en 1991, ce réseau a évidemment une dimension symbolique particulièrement forte dans une région où l'effondrement soviétique et la construction européenne ont renouvelé en profondeur le contexte géopolitique. Il a été et il est toujours un levier puissant de développement économique et social. À l'image de la Commission des villes durables qui vient de voir le jour au sein de l'UBC, les politiques de durabilité urbaine et les enjeux environnementaux (mobilités alternatives, pollution maritime, protection du littoral, stratégies énergétiques) sont plus que jamais au cœur des projets de jumelage entre les villes baltiques. Cette forme de coopération urbaine régionale permet aux villes nordiques de s'affirmer dans la concurrence métropolitaine mondiale et relève ainsi pleinement d'une logique de coopération. En considérant que la ville durable est un produit transactionnel (Hamman, 2011), la coopération métropolitaine engendre dès lors des formes spatiales et des objets politiques hybrides.

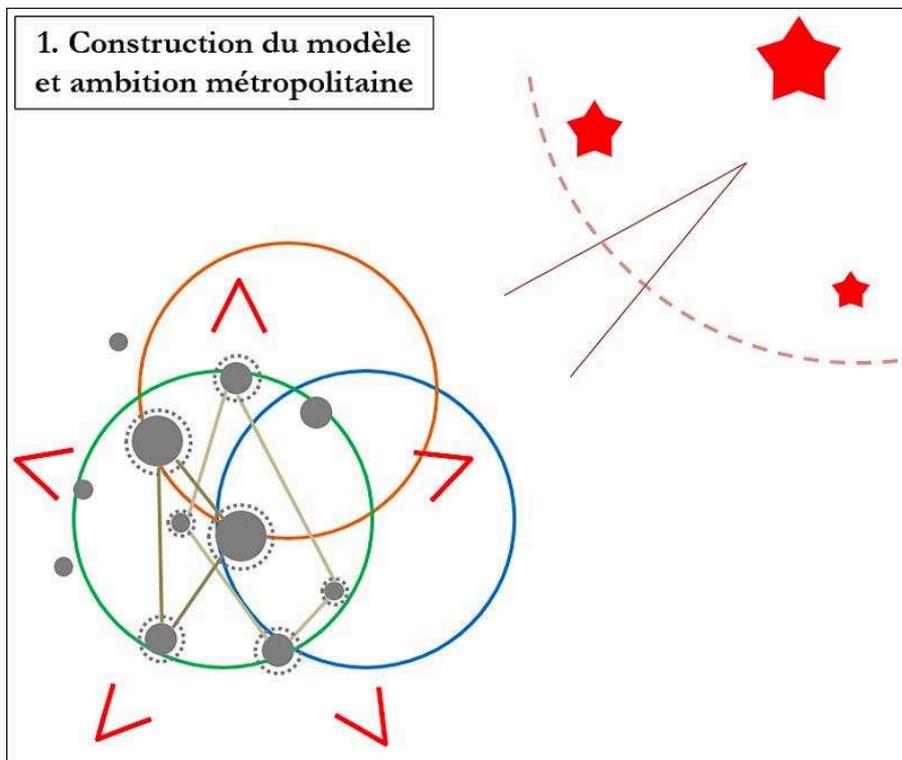
... aux ajustements pragmatiques permanents du modèle nordique de durabilité urbaine

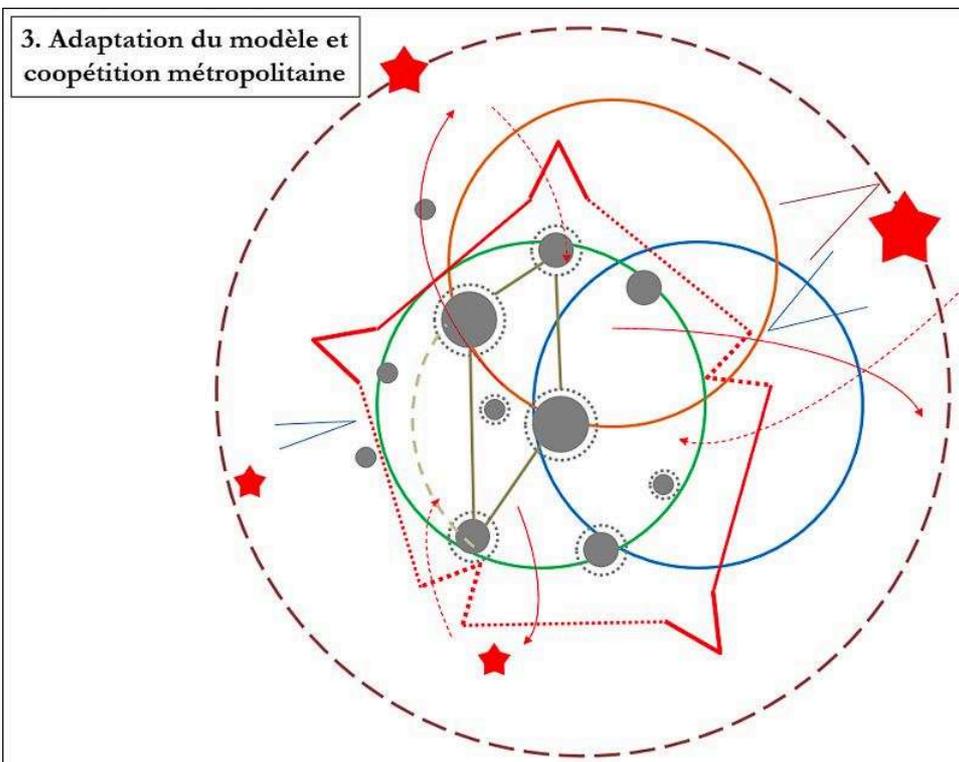
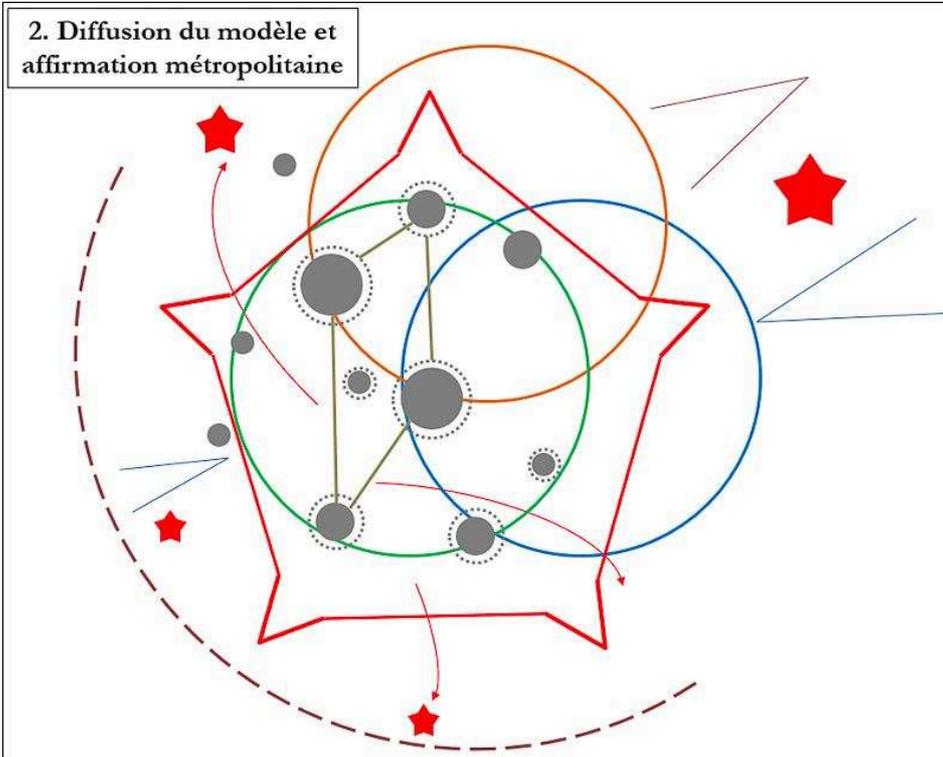
37 En observant en détail les conventions signées entre les villes pour établir une coopération, il convient de remarquer que l'idée d'un transfert du modèle urbain nordique particulièrement vertueux n'apparaît pas exactement en ces termes. Ainsi, en lisant la charte de durabilité établie entre Malmö et Hong Kong en 2011⁶, nous constatons que les deux villes sont situées sur le même pied d'égalité, comme si leurs situations étaient très similaires. Ainsi, ce qui ne surprendra peut-être pas le juriste dans le cadre d'un accord international entre deux parties contractantes peut néanmoins étonner le géographe en raison de la dissymétrie des profils urbains de la ville suédoise et de la mégapole chinoise. Il est question d'un partage d'informations et d'expériences environnementales entre deux villes qui seraient confrontées aux mêmes problématiques et qui auraient la même vision du rôle essentiel du développement durable. Au moins deux interprétations complémentaires peuvent être faites. D'une part, il peut s'agir de la traduction politiquement et diplomatiquement correcte d'un accord entre une ville européenne de taille modeste proposant un modèle de durabilité et une ville mondiale prospère mais peu durable et devant faire face à des enjeux environnementaux majeurs. D'autre part, un tel accord peut être interprété par Malmö comme une reconnaissance *de facto* d'appartenance à la même catégorie urbaine que Hong Kong, celle des métropoles mondiales ayant une capacité d'influence. Mais, dans les deux cas, le pragmatisme des acteurs politiques est à souligner. Le maire de Malmö convoque le modèle de développement urbain de sa ville pour tisser des liens politiques qui se traduiront économiquement avec d'autres villes du monde ; il cherche à faire exister Malmö sur la scène internationale en traitant avec une des plus grandes métropoles mondiales.

- 38 « À Copenhague, nous souhaitons d'abord rester une des villes les plus agréables à vivre au monde tout en préservant la croissance économique durable. À la question de ce que nous aimerions apprendre des autres villes [nordiques], la réponse serait de trouver de l'inspiration et d'encourager la coopération avec ces autres villes pour résoudre des défis communs. [...] Dans la région capitale du Danemark, nous voyons les exportations vers nos marchés de proximité se réduire, alors que les exportations vers l'étranger sont croissantes. C'est une des raisons pour lesquelles Copenhague s'intéresse à la Chine, et nous sommes d'ailleurs en train d'envisager un partenariat avec Pékin ».7 Ces propos du maire de Copenhague, Franck Jensen, sont extrêmement révélateurs de l'attitude adoptée par nombre d'édiles d'Europe du Nord, qui font de la coopération urbaine nordique un axe fort de leur politique.
- 39 Ces exemples montrent plus largement le pragmatisme des maires pour qui la coopération métropolitaine est essentielle dans un système globalisé où la gouvernance mondiale repose de plus en plus sur les villes (Barber, 2013 ; Béal et Pinson, 2014 ; Emelianoff, 2015). Ainsi les échanges de bonnes pratiques dans le cadre de partenariats plus ou moins formels se multiplient-ils, la constitution de réseaux de villes et de métropoles à différentes échelles s'accélère et, dans ce contexte, le modèle nordique urbain de durabilité s'ajuste en permanence pour mieux répondre aux attentes de demandeurs d'exemplarité environnementale.
- 40 Pour conclure, la figure suivante se propose de modéliser les réflexions menées précédemment et d'illustrer l'articulation entre le modèle urbain nordique et les dynamiques de métropolisation des villes d'Europe du Nord. Elle se présente sous la forme d'un triptyque reprenant les trois étapes du processus métropolitain mises au jour par l'étude du modèle urbain nordique. Sa production et sa lecture relèvent d'une logique matricielle qui s'expose dans le tableau servant de légende. Le lecteur peut donc choisir son entrée, soit par la logique métropolitaine, soit par le modèle urbain nordique.
- 41 Les éléments de la figure reprennent les idées fortes du modèle urbain nordique en les plaçant dans le paradigme du développement durable (représenté par les trois cercles « social », « économique » et « environnemental »). Certains éléments urbains apparaissent ainsi en dehors du cadre de durabilité et les éléments sélectionnés pour construire le modèle urbain nordique sont essentiellement dans le champ environnemental. L'exemplarité environnementale apparaît donc survalorisée par rapport aux dimensions sociales et économiques. La validation du modèle est extérieure à ce modèle, mais elle permet en revanche aux villes nordiques porteuses d'exemplarité de faire fi de leur périphéricité et d'intégrer l'archipel métropolitain mondial. L'utilisation des pointillés souligne que ce modèle n'est ni figé, ni imperméable. Au contraire, son adaptation interne et externe repose sur les échanges d'expériences et sur les capacités des acteurs urbains à s'approprier les modalités de la durabilité urbaine.
- 42 En somme, le principe de construction de la figure est de rassembler les échelles d'analyse, les facteurs explicatifs et les notions majeures d'interprétation en un même objet visuel pour éclairer, de manière synthétique, la stratégie de métropolisation des villes nordiques s'appuyant en partie sur leur exemplarité environnementale.

Illustration 3 - Essai de modélisation du rôle du modèle urbain de durabilité dans le processus de métropolisation nordique

| Logique métropolitaine | 1. Ambition | 2. Affirmation | 3. Coopétition |
|--|---|---|------------------------|
| Modèle urbain nordique | | | |
| 1. Construction Eléments des modèles Liaisons des modèles | Sélection des éléments... ... sur un critère environnemental Reconnaissance et validation | Social et économique : les autres piliers du développement durable Périphéricité | |
| 2. Diffusion Unification du modèle | Autres métropoles mondiales Intégration à l'archipel métropolitain mondial | Circulation multiscalaire Stratégie internationale... | |
| 3. Adaptation Ajustements du modèle | | | Echanges d'expériences |





BIBLIOGRAPHY

- Andersson G., Carlson B., Larsson S., 2012. *Developing Sustainable Cities in Sweden*, 68 p.
- Ascher F., 2013. Métropolisation. In Lévy J., Lussault M., *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 664-666.
- Barber B., 2013. *If Mayors Ruled the World - Dysfunctional Nations, Rising Cities*. Yale University Press, 256 p.
- Bassand M., Kaufmann V., Joye D., 2007. *Enjeux de la sociologie urbaine*. PPUR, 411 p.
- Baudelle G., Houllier-Guibert C.-E., 2011. La gouvernance métropolitaine de Montréal et de la Randstad: les enseignements d'une étude comparée. *ESO Travaux & documents*, vol. 31, p. 53-59.
- Béal V., Pinson G., 2014. When mayors go global: international strategies, urban governance and leadership. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 38, n° 1, p. 302-317.
- Bret B., 2005. Les notions d'intégration et de fragmentation, approche géographique. *BAGF*, vol. 82, n° 4, p. 387-392.
- Bretagnolle A., Le Goix R., Vacchiani-Marcuzzo C., 2011. Métropoles et mondialisation. *La Documentation photographique*, n° 8082, La Documentation française, 64 p.
- Chartier D., Rodary E., (dir.), 2016. *Manifeste pour une géographie environnementale. Géographie, écologie et politique*. Les Presses de Sciences Po, 439 p.
- Choné A., Hamman P. (coord.), 2012. Dossier thématique « Modèle nordique et développement durable ». *Deshima*, n° 6, PUS, p. 9-136.
- Dollfus O., 1996 (rééd. 2007). *La mondialisation*. Presses de Sciences Po, 171 p.
- Eklund K., 2011. Crises et réformes : les enseignements des pays scandinaves. *Problèmes économiques*, n° 3024 « Les paradoxes du modèle nordique », La Documentation française, 48 p.
- Emelianoff C., 2007. La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'information géographique*, vol. 71, n° 3, Armand Colin, p. 48-65.
- Emelianoff C., 2008. Conclusion : la ville durable, vers un modèle d'action conjointe. *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, « La ville durable, entre pouvoirs publics et initiatives locales », ESKA, vol. 4, n° 52, p. 68-71.
- Emelianoff C., Stegassy R., 2010. *Les pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de ville en Europe*. Autrement, 294 p.
- Emelianoff C., 2015. La ville durable, une notion fossile ? in Barré R., Lavoux T., Piveteau V. (dir.), *Un demi-siècle d'environnement entre science, politique et prospective*, Editions Quæ, p. 137-144.
- Ghorra-Gobin C., 2010. De la métropolisation : un nouveau paradigme ? *Quaderni*, vol. 73, p. 25-33.
- Girault C., 2015. Entre naturalité et urbanité, quelle intégration des espaces protégés en ville ? Le cas d'Helsinki (Finlande). *Communication dans le Colloque international « BiodiverCities 2015 - Villes et parcs naturels : construire une nature urbaine ? »* - à paraître dans les actes du colloque.
- Gløersen E., 2012. *La Finlande, la Norvège, la Suède face au projet d'une Europe polycentrique. La centralité à la marge de l'Europe*. Presses Universitaires de Rennes, 313 p.
- Hamman P., 2011. La "ville durable" comme produit transactionnel. *Espaces et sociétés*, vol. 4, n° 147, p. 25-40.

- Hamman P., 2012. Les expériences de « villes durables » nordiques en Europe – Visibilité et invisibilité d'un « modèle » d'action publique. *Deshima*, n° 6, PUS, p. 15-38.
- Harvey D., 2008. The right to the city. *New Left Review*, vol. 53, n° 2, p. 23-40.
- Hastings M., 2006. Le modèle nordique : avant-propos. *Revue internationale de politique comparée*, vol. 13, p. 373-375.
- Héran F., 2015. La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ? *Métropolitiques*. <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-durable-nouveaumodele.html>
- Jasik K., 2009. La mer Baltique : un modèle d'union des villes ? *Nouvelle Europe*. <http://www.nouvelle-europe.eu/node/755>
- Krueger R., Savage L., 2007. City-Regions and Social Reproduction: A 'Place' for Sustainable Development? *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, n° 1, p. 215-223.
- Lacoste Y., 2001. Géopolitique des grandes villes. *Hérodote*, vol. 2, n° 101, p. 3-9.
- Lévy J., 2010. La ville est le développement durable. *Métropolitiques*. <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-est-le-developpement.html>
- Loftus A.-C., 2011. *A vision of Integrated Urban Planning comes to life in Stockholm's Hammarby Sjöstad district*, 9 p.
- Mathieu N., Guermont Y. (dir.), 2011. *La ville durable, du politique au scientifique*. Editions Quæ, 286 p.
- Metzger J., Rader Olsson A. (dir.), 2013, *Sustainable Stockholm. Exploring urban sustainability in Europe's greenest city*. Routledge, 221 p.
- Mohnike T., 2015. Raconter la ville dans la nature suédoise. Une forme narrative paradoxale dans les récits identitaires actuels en Suède. In Hajek I., Hamman P., Lévy J.-P. (dir.), *De la ville durable à la nature en ville*, Presses Universitaires du Septentrion, p. 193-209.
- Moriconi-Ebrard F., 2013. Modèle. In Lévy J., Lussault M., (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, p. 681-684.
- Morin E., 1986, *La méthode - La connaissance de la connaissance* (Tome 3). Seuil, 245 p.
- Nalebuff B., Brandenburger A., 1996. *La Co-opétition, une révolution dans la manière de jouer concurrence et coopération*. Village Mondial, 304 p.
- Pezzoli K., 1997. Sustainable development: A transdisciplinary overview of the literature. *Journal of Environmental Planning and management*, vol. 40, n° 5, p. 549-574.
- Sejersted F., 1993 (rééd. 2002). *Demokratisk kapitalisme*. Pax, 470 p.
- Storper M., 2014. Des villes aux économies métropolitaines. *Problèmes économiques*, n° 3093 « Les villes dans la globalisation », La Documentation française, 64 p.
- Stråth B., 2006. La construction d'un modèle nordique : pressions externes et compromis interne. *Revue internationale de politique comparée*, vol. 13, p. 391-411.
- Swyngedouw E., 2009. The antinomies of the postpolitical city: in search of a democratic politics of environmental production. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, n° 3, p. 601-620.
- Swyngedouw E., 2014. The Violence of Sustainable Urbanity. *Metropolitiques*, <http://www.metropolitiques.eu/The-Violence-of-Sustainable.html>

Taglioni F., 2007. La périphéricité : du concept au lobby politique. *L'Espace Politique*, <http://espacepolitique.revues.org/594>

UBC (The Union of the Baltic Cities), 2014. Town twinning in the Baltic sea region. *Baltic Cities Bulletin*, 36 p.

UN-Habitat, 2011. *Cities and climate change: global report on human settlements*. 300 p.

UN-Habitat, 2013. *State of the world's cities 2012/2013 - Prosperity of Cities*. Routledge, 207 p.

Weber R., Larsson V., 2014. *The Use of Integrated Urban Models in the Nordic Countries*. Nordregio, 32 p.

NOTES

1. La distinction entre « ville verte » et « ville durable » est évoquée ultérieurement.
2. Hämeenlinna, Heinola, Pori, Hanko, Porvoo, Turku, Kotka et Forssa sont les villes finlandaises où fut appliqué le statut de « parc national urbain » établi par la réforme du Code de l'urbanisme finlandais de 1999.
3. Bien qu'en dehors de l'Union européenne, les villes norvégiennes soient autorisées à participer à cette remise de prix environnemental.
4. *Idem*.
5. Bien qu'ouvrant sur la mer du Nord et non sur la Baltique, les villes norvégiennes de Bergen et Kristiansand font par exemple partie de l'Union des Villes baltiques ; Oslo appartient quant à elle au Réseau des métropoles baltiques.
6. *Hong Kong, China - Malmö, Sweden « Sustainability charter »* signée le 16 septembre 2011 à Malmö entre Edward Yau, Secrétaire pour l'environnement et représentant de Hong Kong, et Ilmar Reepalu, maire et représentant de Malmö.
7. Propos extraits et traduits librement de *Northern Lights - The Nordic Cities of Opportunity*, 2012, rapport du cabinet d'audit PwC.

ABSTRACTS

Northern European cities are often considered by many stakeholders as urban sustainability models. Their environmental ambitions and performances strongly feed the construction of the urban Nordic model and its different versions. For cities characterized by some European and world periphericity, the assertion of such an environmental exemplarity actually contributes to a metropolitan integration wish in Europe and in the world. Consequently, this paper aims to analyze the relationship between the metropolitan processes and the production of the Nordic model of urban sustainability. By developing a model of urban sustainability which is environmentally centered in order to assert themselves in a globalized and competitive context, the different urban stakeholders actually implement a shared strategy of metropolization.

Les villes d'Europe du Nord sont souvent perçues par de multiples acteurs comme des modèles de durabilité urbaine. Leurs ambitions et leurs performances environnementales nourrissent fortement la construction de ce modèle nordique urbain et ses différentes déclinaisons. Pour des

villes marquées par une certaine périphéricité européenne et mondiale, l'affirmation d'une telle exemplarité environnementale participe en fait d'une volonté d'intégration métropolitaine en Europe et dans le monde. Cet article propose ainsi d'analyser l'articulation entre les logiques métropolitaines et la production du modèle nordique de durabilité urbaine. En développant un modèle de durabilité urbaine environnementalo-centré pour s'affirmer dans un contexte globalisé et compétitif, les différents acteurs urbains mettent en réalité en œuvre une stratégie partagée de métropolisation.

INDEX

Mots-clés: modèle urbain, modèle nordique, ville durable, exemplarité environnementale, stratégie des villes, stratégie des acteurs urbains, métropolisation, intégration, périphéricité, Europe du Nord, Stockholm, Copenhague, Helsinki

Keywords: Urban model, Nordic model sustainable city, environmental exemplarity, city strategies, urban stakeholders' strategies, metropolization, integration, periphericity, Stockholm, Copenhagen, Helsinki

Subjects: Sur le Champ - Sur le Terrain

AUTHOR

CAMILLE GIRAULT

Camille Girault, Camille.Girault@univ-savoie.fr, est agrégé de géographie, doctorant au Laboratoire Edytem UMR 5204 CNRS-USMB. Il a publié récemment :

- Bernier X., Girault C., Ployon E., 2016. Les portes de Lyon Part-Dieu. *Géoconfluences*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/carte-a-la-une/carte-a-la-une-les-portes-de-lyon-part-dieu>
- Girault C., Laslaz L., 2015. Le Parc national de Samaria (Montagnes Blanches, Crète) : des gorges entre défi de la fréquentation et empiement de protections. *Méditerranée*, <https://mediterranee.revues.org/7275>
- Girault C., 2014. Christiania, un quartier de Copenhague comme espace commun paradoxal. *Les Cafés géographiques*, <http://cafe-geo.net/christiana-un-quartier-de-copenhague-comme-espace-commun-paradoxal/>