

2000



CONSEIL DE L'EUROPE

naturupa

n° 94 / 2000 • FRANÇAIS



*L'environnement
en milieu
urbain*



Editorial

L'environnement en milieu urbain D. Gosuin 3

Aspects globaux

Une approche écosystémique de la ville V. Cristea et C. Baciuc 4

Réussir une Action locale 21: la nécessité d'une gamme d'indicateurs locaux L.-A. Suïta 5

La collaboration du citoyen à la réussite de la politique environnementale sur le terrain. Bruxelles-Capitale, Belgique
J.P. Hannequart et R. De Laet 6

Le rôle des réseaux de villes. Tallinn, Estonie P. Vilba 8

Réseaux internationaux de villes et régions actifs dans la problématique de l'environnement urbain 9

Nuisances

Qualité de l'air en milieu urbain J. Fiala 10

La revalorisation des friches industrielles Les Flandres, Belgique E. Van Dyck et E. Wille 11

Les déchets urbains: prévenir et recycler C. Allen 12

Cartographie du bruit et élaboration de politiques efficaces de gestion du bruit. Birmingham, Royaume-Uni J. Chapman 13

La nature en ville

Les îlots de verdure: un instrument de rapprochement des quartiers Les parcs et jardins de Barcelone, Espagne A. Falcón 14

Un réseau vert et bleu: poumon pour l'agglomération de Strasbourg, France C. Lienhard 18

Les espaces non bâtis et leur gestion dans la ville de Zurich, Suisse J. Villiger et A. Borer 19

L'environnement urbain et l'économique

Les péages urbains L'exemple des rocade à péage à Oslo, Norvège I. Sørli 20

De l'impôt à la redevance tarifaire. Comment encourager la réduction et la réutilisation des déchets M. Santi 22

La Banque de Développement du Conseil de l'Europe G. Schirmer 23

Nouveaux défis de l'aménagement urbain

Revitalisation d'importants quartiers d'habitation et de villes en Europe centrale S. Sawada 24

Vers un nouveau modèle de coopération en matière de développement J. Eigen 25

Le CPLRE et la protection de l'environnement M. Bucci 26

L'environnement au Conseil de l'Europe 28

Les Agences nationales du Centre Naturopa 30

Editeur responsable
Eladio Fernández-Galiano

Conception et rédaction
Anne Menthon
centre.naturropa@coe.int

Conseiller spécial de ce numéro
Christopher Allen
Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE)
Secrétaire exécutif de l'Association des Villes pour le Recyclage (AVR)
acr@ibgebim.be
<http://www.ibgebim.be>

Maquette
Emmanuel Georges

Imprimeur
Bietlot – Gilly (Belgique)

Les textes peuvent être reproduits librement, à condition que toutes les références soient mentionnées et qu'une copie – exemplaire témoin – soit envoyée systématiquement à l'éditeur. Tous droits de reproduction des illustrations sont expressément réservés.

Les opinions exprimées dans cette publication n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues du Conseil de l'Europe.

Depuis 1993 Naturopa est imprimé sur papier sans chlore.

Couverture: © Friess-Irrmann
Portrait p. 3: © X. Claes



© Daudier/Jerrican



© Sebart/Jerrican

Bus roulant au diester (colza)



© C. Ruoso/Bios

Aménagement nature

L'environnement en milieu urbain



Les auteurs futuristes du début du siècle avaient raison: la civilisation qui se profile sera essentiellement urbaine. En effet, alors qu'il y a 100 ans à peine, la population européenne vivait essentiellement en milieu rural ou semi-rural, aujourd'hui plus de 80% de nos concitoyens habitent la ville. Pourtant, cette situation n'est pas fixée: les nuisances qui affectent cette civilisation urbaine poussent un nombre croissant d'habitants, d'une part à utiliser la ville comme lieu de travail et repère économique et culturel et, d'autre part, à choisir la campagne, les banlieues vertes comme lieu de vie.

Chaque matin, dans les villes européennes, des millions de véhicules et de moyens de transport de toutes sortes déversent leurs navetteurs, qui retournent chez eux sitôt le travail terminé. Encombrements des routes, accidents, engorgement des transports publics, destruction de l'environnement, stress, nuisances multiples... pour fuir la pollution, on en crée d'autres. Afin d'échapper aux nuisances, on en suscite de nouvelles. Le cercle vicieux se referme.

Pour inverser la tendance, la volonté de transformation doit être globale et se fixer pour ambition de restaurer et de promouvoir une valeur centrale: la qualité de vie. Il s'agit d'un principe politique qui me paraît primordial, car il sous-tend de multiples droits inaliénables, notamment le droit à une vie décente, à la sécurité, à la santé, à un logement et à un environnement salubres.

En cette matière, il est nécessaire de privilégier la dynamique de développement durable, l'expérience des décennies précédentes ayant largement démontré que l'environnement est indissociable des dimensions sociale et économique.

Par conséquent, c'est à une stratégie globale que les décideurs doivent s'atteler. Equilibrer et harmoniser les fonctions. Adapter celles-ci aux dimensions de la ville. Développer des interactions entre les différentes politiques sectorielles. Exemple: les objectifs fixés en matière de santé doivent dicter les normes de qualité de l'air. Celles-ci déterminent à leur tour les restrictions à imposer au trafic automobile.

Cette approche globale, décloisonnée, ne saurait se départir d'une concertation approfondie avec tous les acteurs locaux, trop souvent méprisés, voire oubliés au cours de longues années de technocratie. C'est d'eux, de leur expérience concrète, quotidienne, qu'il faut retirer les précieux enseignements permettant de résoudre les questions que se posent les citoyens de base.

Pareille exigence passe également par la cohésion des différents niveaux de pouvoir, de façon à ce que le puzzle institutionnel ne vienne pas interférer avec les initiatives du pouvoir urbain. Cela paraît une lapalissade et, pourtant, je ne connais pas de décideur qui n'ait son lot d'exemples prouvant qu'il y a loin de la coupe aux lèvres!

Bien entendu, cette architecture – et la dynamique de concertations multiples qu'elle implique – n'exonère pas le pouvoir politique de trancher. Son but doit être, en tous temps et en tous lieux, d'atteindre au bonheur de vivre dans la cité. C'est à la réalisation de cette vaste ambition que doivent s'atteler les gouvernants et les responsables des villes d'Europe.

Didier Gosuin

Ministre de l'Environnement,
de la Politique de l'Eau, de la Conservation de la Nature
et de la Propreté Publique de la Région de Bruxelles-Capitale

Aspects globaux

Une approche écosystémique de la ville

Pourquoi nécessairement écosystémique?

L'explosion démographique des dernières décennies a engendré, en plus de nombreux déséquilibres, un processus d'urbanisation très agressif. Plus des deux tiers de la population européenne vit dans les villes. En tant que centre vital d'une région donnée, la ville représente un ensemble fonctionnel et dynamique de systèmes artificiels et semi-naturels. Cet ensemble est dominé par les consommateurs et réglé par des processus de *feed-back*, essentiellement en provenance des systèmes socio-économiques à travers la composante politique et décisionnelle.

Malgré ses limites, cette définition implique que la ville est et doit être considérée comme un écosystème particulier et que sa vie dépend de la manière dont son fonctionnement respecte les lois de l'écologie.

En outre, elle attire également l'attention sur la complexité de la structure et du fonctionnement des villes. Les questions: quelle est la situation? Pourquoi est-ce ainsi? Et, comment doit-on agir? seront solutionnées seulement par une recherche pluridisciplinaire ainsi qu'une interprétation globale et systémique.

Une telle approche n'est pas facile. Elle suppose de sérieux conflits d'intérêts, des efforts humains et matériels considérables, de nombreuses heures de recherche afin de trouver les solutions optimales.

Particularités de l'écosystème urbain

- La ville s'élargit d'une manière accélérée, en remplaçant le paysage naturel et/ou rural traditionnel par le paysage urbain;
- L'augmentation démographique urbaine est essentiellement due aux immigrations massives, beaucoup moins à l'accroissement naturel;
- La production primaire, extrêmement réduite, est remplacée par l'apport massif de matière, provenant parfois de très loin;
- La consommation d'énergie augmente de manière exponentielle et est basée principalement sur des ressources non renouvelables;
- Les cycles biogéochimiques sont incomplets et interfèrent très souvent avec des polluants, ce qui diminue les paramètres de qualité de l'environnement;
- La biodiversité est faible, le milieu urbain favorisant surtout les organismes «urbanophiles»;
- Les réseaux trophiques sont très simplifiés, avec des chaînes trophiques courtes et de grandes pertes énergétiques;
- Les déchets ne sont pas recyclés par les décomposeurs mais s'accumulent sur des surfaces limitées ou sont détruits par un apport supplémentaire d'énergie;
- La ville modifie directement et indirectement le complexe d'écosystèmes de la zone périurbaine, voire des écosystèmes situés à des distances considérables;
- L'autorégulation est généralement remplacée par le réglage artificiel, réalisé par un centre de commande (le politique).

Les flux dans l'écosystème urbain

L'écosystème urbain est traversé par certains flux, primordiaux pour son fonctionnement. Les ressources engagées dans ces flux (eau, énergie, matières premières, etc.) sont soumises à des modifications qualitatives et quantitatives plus ou moins importantes et avancées, qui définissent l'activité socio-économique de la ville et ont d'importantes conséquences sur l'environnement. Afin d'en limiter les effets négatifs, une approche écosystémique dans le cas de ces flux est nécessaire.

Ainsi, par exemple, l'eau qui traverse le système urbain, souffre à la fois généralement d'altérations importantes de sa qualité ainsi que des passages et des transformations d'une catégorie à l'autre: eau souterraine, eau de surface, vapeur d'eau. Ce sont ces modifications qualitatives entre l'input et l'output qui doivent être, autant que possible, diminuées. Cela peut se faire par une épuration correcte et complète des eaux usées et par un guidage adéquat des flux d'eau. Dans le même ordre d'idée, il s'avère également essentiel de procéder à une gestion prévisionnelle des flux exceptionnels découlant des crues.

Comment agir?

Les solutions convenant à chacune des situations concrètes peuvent être identifiées comme suit:

- une bonne connaissance de la réalité de chaque ville, comprise comme partie d'un entier: Noosphère, Gaïa, etc.
- une volonté commune d'action de la part de tous les acteurs impliqués;
- une collaboration dans des équipes complexes et compétentes. Il en va ainsi de Cluj-Napoca qui est étudiée d'une manière pluridisciplinaire par des spécialistes de Roumanie, de Belgique, d'Allemagne et d'Italie;
- la réalisation de Plans de gestion écologique, acceptés par la communauté, suite à un «dialogue» constructif.

Ainsi, deviendra-t-il possible que le nombre d'*écopolis* augmente.

Vasile Cristea

Professeur à l'Université «Babes-Bolyai»

42 rue Republicii

RO-3400 Cluj-Napoca

Calin Baci

Chargé de cours à l'Université «Babes-Bolyai»

1 rue M. Kogalniceanu

RO-3400 Cluj-Napoca

E-mail: cbaciu@bioge.ubbcluj.ro

Réussir une Action locale 21

La nécessité d'une gamme d'indicateurs locaux

Action 21, impulsée lors de la Conférence de Rio en 1992, consigne les principes d'un développement durable et décline la démarche internationale pour le XXI^e siècle jusqu'au plan local.

Ainsi la Campagne européenne des villes durables, créée en 1994, et plusieurs réseaux de villes au Royaume-Uni, en Espagne, en Suède, etc. mènent un travail de sensibilisation et de mobilisation auprès des collectivités locales et des acteurs du développement.

Action 21 se veut aussi très concrète et prévoit en particulier l'utilisation d'instruments destinés à mesurer les progrès réalisés: les indicateurs. Ceux-ci, constitués de données scientifiques politiquement significatives, doivent permettre d'évaluer le degré d'avancement des politiques et des actions entreprises.

La nécessité d'un développement d'indicateurs au niveau local a été confirmée aux conférences européennes pour les villes durables de Lisbonne en 1996 et de Hanovre en février 2000, donnant ainsi une assise commune aux diverses démarches des collectivités.

Celles-ci ont manifesté le désir de se doter d'un outil d'aide à la décision à leur échelle, leur permettant de collecter, traiter et synthétiser les données environnementales, favoriser la communication et le dialogue entre élus, techniciens et citoyens (ainsi qu'entre collectivités), et finalement intégrer la gestion environnementale dans leurs stratégies, hiérarchiser et faire des choix.

Cet outil, utilisant des données factuelles, mesurées, validées et rapportées à des objectifs opérationnels, devait toutefois être pratique, concret, adapté aux réalités locales et d'utilisation aisée.

RESPECT: une méthode, des indicateurs et un tableau de bord pour réussir un projet politique «environnement» dans les collectivités locales

Dans ce sens, le Réseau RESPECT, constitué en 1997 entre 30 collectivités de 6 pays de l'Union européenne, sous l'égide du Centre National français de la Fonction Publique Territoriale, a conduit un programme de recherche et d'expérimentation d'un tableau de bord environnement, véritable outil de pilotage pour les décideurs locaux.

Pendant trois ans, soutenu par le programme Life de l'Union européenne, le ministère de l'Environnement français et l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), le Réseau a pu ainsi:

- valider une méthodologie de conception des indicateurs, condition nécessaire à l'appropriation de ce travail par les collectivités qui le souhaitent;
- finaliser une série d'indicateurs validés par le Réseau et représentatifs des politiques locales conduites par les collectivités;
- concevoir un logiciel, support du tableau de bord qui présente, agence, regroupe ces indicateurs et analyse les données.

Disposer d'un tableau de bord environnement, c'est, pour les collectivités, jouir d'un outil conçu par elles et pour elles, leur permettant d'évaluer leurs politiques environnementales en lien avec d'autres outils de planification, comme Action 21.

C'est aussi permettre aux institutions européennes et nationales d'avoir une structure commune sur laquelle baser des travaux plus globaux.

C'est enfin un moyen de développer «la culture d'évaluation», ce qui exige une forte participation démocratique de tous les acteurs concernés et une approche transversale des problèmes, atouts de la réussite au développement durable.

Pour diffuser et promouvoir ces outils, le Réseau s'est récemment structuré juridiquement en association (de droit français) regroupant des collectivités européennes. Celle-ci constituera un lieu privilégié d'échange d'informations sur les résultats et plus généralement sur leurs expériences de politiques environnementales.

Laure-Agnès Suita

*Ingénieur-responsable de formation à l'école nationale
d'application des cadres territoriaux (ENACT)*

Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT)

76 place de la révolution française

F-34965 Montpellier cedex 2

E-mail: laureagnes.suita@cnfpt.fr

Internet: <http://www.life-respect.org>

La collaboration du citoyen à la réussite de la politique environnementale sur le terrain

L'exemple de la Région de Bruxelles-Capitale, Belgique

Le problème de l'environnement étant en grande partie un problème de comportement, il est nécessaire, pour l'efficacité d'une politique environnementale, que la population soit convaincue qu'il s'agit d'une question importante et qu'elle soit disposée à collaborer activement.

Lorsqu'en 1989, la Région de Bruxelles-Capitale - avec environ 950 000 habitants sur quelque 150 km² - est devenue autonome, au même titre que la Wallonie et la Flandre, elle avait déjà plus de 15 années de tradition d'implication du citoyen dans les procédures urbanistiques.

Cette orientation stratégique n'a pas seulement été reprise mais a été depuis renforcée par l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), la (nouvelle) administration de l'environnement créée, également, en 1989.

Informier la population

Pour que la population puisse être impliquée efficacement dans la politique environnementale, elle doit pouvoir disposer d'une information de base facilement accessible.

C'est pourquoi un service Info-Environnement a été créé au sein de l'IBGE, qui peut répondre chaque année à quelque 15 000 questions (principalement par téléphone). En outre, l'Institut publie, autant que possible, les résultats de ses activités et un répondeur automatique a été installé afin de donner des informations quotidiennes sur la qualité de l'air ambiant. Une bibliothèque est également à la disposition des personnes intéressées.

Ces derniers mois, l'infrastructure d'information a été renforcée par un site Internet (www.ibgebim.be) et un guichet d'information dans les Halles St-Géry, au cœur de Bruxelles, afin de rapprocher physiquement l'administration de l'environnement (dont les bureaux sont situés en périphérie de la Région) de son public. Dans un même esprit, la fonction de gardien de parc (qui, par le passé, était une fonction purement de surveillance) a été réorientée vers un rôle d'accompagnement et d'information pour les visiteurs de parc.

Impliquer les citoyens dans le planning environnemental...

Une part importante de la politique environnementale se fait, en Région de Bruxelles-Capitale, par le biais de plans quinquennaux thématiques, dont les projets sont élaborés par l'IBGE. Avant qu'un de ces projets ne soit converti en un plan définitif, le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale demande qu'il soit soumis à une enquête publique, qui dure 60 jours. Cette enquête permet à la population de s'informer et de se prononcer sur le contenu des plans.

A ce jour, trois enquêtes publiques importantes de ce type ont été organisées: deux sur la prévention des déchets et la politique en matière de déchets (plan 1992-1997 et plan 1998-2002) et une sur la lutte contre le bruit (plan 1999-2004). Le nouveau plan de gestion de la Forêt de Soignes a également fait l'objet d'une enquête publique en automne 2000.

Ces enquêtes publiques s'accompagnent toujours d'une vaste campagne médiatique afin d'attirer l'attention de la population sur le (projet de) plan et pour l'inciter à faire valoir diverses observations.

La technique de consultation ayant été sans cesse améliorée pour instaurer un contact plus direct avec le citoyen, les réactions officiellement enregistrées ont augmenté considérablement: de 1 500 pour le premier plan déchets à 7 000 pour le second et 8 000 pour le plan bruit.

Le fait que la population ait constaté que ses remarques étaient réellement prises en compte n'est certainement pas étranger à ce succès. Ainsi, dans le cadre du premier plan déchets (1992-1997), il a été accédé à la demande d'étendre les collectes sélectives par porte-à-porte à toute la Région. Dans le cadre du second plan déchets, il a été tenu compte de la principale requête de la population, à savoir de pouvoir disposer de plus de moyens et d'actions pour la prévention des déchets. En ce qui concerne le plan bruit, la principale adaptation demandée (et accordée) a porté sur la liste des «points noirs» à examiner prioritairement.

... et dans la gestion locale de l'environnement

Le législateur bruxellois oblige toute entreprise «dangereuse» pour l'environnement à disposer d'un permis d'environnement. La procédure à suivre est similaire à la procédure urbanistique (plus ancienne) et comporte l'organisation d'une enquête publique.

Toute demande de permis d'environnement est signifiée à la population par l'affichage sur le terrain. Pendant la durée de l'enquête publique (15 ou 30 jours, selon l'ampleur du projet), le citoyen peut s'informer sur le projet auprès de la commune, y formuler ses remarques et ses objections, et demander à être entendu par la Commission de concertation¹. Pour informer la population sur la décision finale et sur les éventuelles possibilités d'appel, celles-ci sont affichées sur le terrain pendant 15 jours.

Ainsi, la population a l'occasion de collaborer directement au difficile exercice d'équilibre qui consiste à combiner un développement économique (nécessaire) et une protection du cadre de vie et d'habitation (tout aussi nécessaire).

Un autre exemple de cas dans lequel la population est invitée non seulement à donner son avis mais aussi à collaborer concrètement est l'aménagement de nouveaux parcs. Afin de compenser le déséquilibre dans la répartition des parcs dans la zone urbaine, la Région mène une politique visant à aménager de nouveaux espaces de rencontre dans les quartiers centraux, souvent défavorisés. En tant que gestionnaire des espaces verts de la Région de Bruxelles-Capitale, l'IBGE a déjà aménagé ou réaménagé plusieurs de ces espaces. Cela s'est toujours fait en étroite collaboration et en concertation avec les communes, les comités de quartier et les mouvements de jeunesse locaux.

Un exemple emblématique est l'aménagement du parc de la «Rosée», situé à Cureghem, dans un quartier défavorisé de la commune d'Anderlecht. La création de ce parc à cet endroit s'inscrivait dans le contrat de quartier visant à redynamiser ce dernier. Il s'agit de terrains de sport, de plaines de jeux et d'espaces de repos aménagés à l'intérieur d'un îlot qui comprenait autrefois une usine désaffectée et un terrain vague. L'espace public sert de liaison entre les rues du quartier avoisinant. Comme dans d'autres cas, par exemple le parc Bonnevie à

Molenbeek Saint-Jean, la population a été étroitement associée au projet, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation grâce à une concertation permanente. Certains jeunes, en association avec des artistes du quartier et des entreprises d'économie sociale, ont même participé à la réalisation d'une grande fresque murale tout autour du parc.

Cette méthode de travail a permis à la population de développer à l'égard du parc un sentiment d'appartenance, garant de sa pérennité et de nouer des relations avec le voisinage.

Le citoyen en tant qu'éco-consommateur

De plus en plus d'impulsions vis-à-vis des citoyens-consommateurs sont considérées comme à charge de l'administration de l'environnement. Les actions organisées dans le cadre de la prévention des déchets en sont un exemple typique.

Ainsi, pour inciter la population à composter les déchets organiques, des volontaires reçoivent une formation de «maître-composteur». Ces «spécialistes agréés» transmettent leurs connaissances et leur enthousiasme à d'autres. On crée ainsi une chaîne de citoyens conscientisés et actifs pour réduire le volume croissant de déchets envoyés dans les incinérateurs.

Dans un système d'économie de marché, c'est en effet le consommateur qui décide du produit qu'il achète. C'est donc aussi le consommateur qui, peut-être plus que les autorités, peut exercer une influence sur le producteur afin que tel ou tel produit soit ou ne soit pas mis sur le marché. Autrement dit, pour une gestion durable de l'environnement, le consommateur doit devenir un véritable «éco-consom-acteur».

Jean-Pierre Hannequart, *Directeur général*

Rik De Laet, *Responsable de la division «Information et Actions de proximité»*

Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE)

Gulledelle 100

B-1200 Bruxelles

E-mail: rld@ibgebim.be

Internet: <http://www.ibgebim.be>

¹ Il s'agit d'un organe consultatif qui a été créé en 1979 et qui est composé de représentants des diverses administrations concernées (sur le plan communal et régional).

A.R. du 5.11.1979 déterminant, pour la Région bruxelloise, les mesures particulières de publicité applicables à certaines demandes de permis de bâtir et de lotir et créant, pour chacune des communes de la Région bruxelloise, une Commission de concertation en matière d'aménagement local.

Le rôle des réseaux de villes

L'exemple de Tallinn, Estonie

De nos jours, l'établissement de réseaux et la coopération s'avèrent être les outils majeurs du développement régional et local.

L'utilité des réseaux

La région de la mer Baltique est l'une des plus dynamiques d'Europe aujourd'hui et le processus d'intégration des futurs Etats membres de l'Union européenne (UE) donne un nouvel élan à son développement économique en lançant de nouveaux défis pour la mise en œuvre d'un développement durable et équilibré de la région. Cependant, le renforcement de la concurrence entre les villes entraîne souvent un alourdissement des dépenses publiques. De même, le suréquipement en infrastructures menace le dynamisme économique et épuise les ressources écologiques des villes. Ainsi, de nombreuses villes, comme les partenaires de la Palette balte, se regroupent en un réseau de coopération transfrontalière dans le but d'assurer un développement plus durable des régions.

En termes de coopération environnementale, les Etats membres de l'UE et les pays candidats ont beaucoup à partager. Etant donné que les pays de l'UE ont connu par le passé un développement économique intense, les grandes villes de la CEE ont maintenant la possibilité d'apprendre aux autres comment éviter les éventuelles retombées négatives du développement que sont, par exemple, l'extension tentaculaire des villes, l'intensification du trafic routier, la perte d'espaces verts en ville et la surconsommation des ressources naturelles. En l'espèce, l'adoption des «meilleures pratiques» mises en œuvre dans les villes de l'UE joue un rôle majeur. Dans le domaine du transport urbain durable, par exemple, la ville de Tallinn envisage d'adopter le modèle de Karlsruhe pour développer les transports publics et s'appuie sur l'expérience des villes et des experts danois pour rendre la ville plus accueillante aux cyclistes.

L'Union des villes de la Baltique

L'Union des villes de la Baltique (UBC) est le premier réseau international de villes qui ait été créé; Tallinn en est devenue membre en 1992. Ce réseau, qui regroupe 96 grandes villes autour de la mer Baltique a pour but de contribuer au développement démocratique, économique, social, culturel et environnemental durable dans la région. L'UBC est devenue un groupe de pression puissant et un réseau de diffusion et de partage des expériences. En 1996-1997, à l'initiative de la Commission de l'environnement de l'UBC, un audit environnemental a été réalisé avec succès par la municipalité de Tallinn. Cette expérience a été mise à profit dans d'autres villes d'Estonie. Tallinn a également participé aux travaux du Réseau des villes saines, dirigé par le Bureau régional de l'OMS à Copenhague. Par ailleurs, les directeurs des services de l'environnement des villes côtières organisent des réunions annuelles.

Les différents projets

Les projets sont menés avant tout avec nos plus proches partenaires de la région. Entre 1993 et 1999, le Service de l'environnement de Tallinn a mené un projet commun avec la ville d'Helsinki sur les indicateurs biologiques afin de déterminer les taux de pollution de l'air et de l'eau. Au début des années 1990, Tallinn et Göteborg ont signé un accord général de

coopération en matière de protection de l'environnement et de la santé. L'expérience de Göteborg a constitué la base d'un projet commun de sept ans, lancé en 1994, portant sur la gestion de la qualité de l'air de Tallinn. Le séminaire international sur le contrôle de la qualité de l'air, qui s'est tenu en 1999 à Tallinn, a servi de forum pour l'ensemble de la région de la mer Baltique. L'expérience internationale et l'aide économique émanant de diverses sources ont permis d'améliorer considérablement la gestion des déchets et le contrôle de la qualité de l'air dans la ville. Afin de sensibiliser l'opinion publique aux questions relatives à la qualité de l'air et à l'impact du comportement individuel en matière de transport, la municipalité de Tallinn a organisé une journée sans voiture en septembre 2000 et prévoit de signer la Charte des villes sans voiture en 2001.

En 1999-2000, Tallinn a participé au projet de la Palette balte, financé conjointement par Interreg IIC, Phare et Tacis, et réunissant 42 partenaires des cinq zones urbaines de la région centrale de la mer Baltique (www.balticpalette.com). Ce projet a pour but de promouvoir un aménagement du territoire durable et la municipalité de Tallinn a joué un rôle de premier plan dans la coordination des travaux du groupe de travail sur l'urbanisme durable.

Depuis 1998, Tallinn est associée à Eurocités qui encourage l'échange des meilleures pratiques entre les collectivités locales. Cette organisation fait également office de groupe de pression au sein des institutions de l'Union européenne en vue de créer une politique urbaine européenne. La municipalité de Tallinn est active au sein de la commission Est-Ouest qui assure le lien entre les villes de l'UE et celles des pays candidats. L'établissement de ce réseau ouvre de nouveaux horizons, engendre de nombreuses idées et solutions novatrices pour faire face aux problèmes communs. Etant donné que les pays candidats ont des compétences administratives de plus en plus étendues mais cependant encore limitées, il est capital pour eux de recevoir soutien et conseils afin de trouver des partenaires fiables.

Priit Vilba

Adjoint au Maire

Municipalité de Tallinn

Vabaduse Väljak 7

EE-15199 Tallinn

E-mail: k.ossip@tallinnlv.ee

Web: <http://www.tallinn.ee>

Quelques réseaux internationaux de villes et de régions actifs dans la problématique de l'environnement urbain

Eurocities	Réseau généraliste des grandes villes européennes Comprend une commission environnement	Anthony van de Ven Eurocities Square de Meeûs 18 B – 1050 Bruxelles Tél: 0032.2.552.08.88 Fax: 0032.2.552.08.89 vanden@eurocities.be http://www.eurocities.org
Campagne des villes européennes durables	Réseau focalisé sur la charte d'Aalborg concernant les Actions locales 21	Anthony Payne European Sustainable Cities & Towns Campaigns Rue de Trèves 49-51 - Boîte 3 B-1040 Brussels Tél: 32.2.230.53.51 Fax: 32.2.230.88.50 E-mail: Campaign.anthony@skynet.be Web: http://www.sustainable-cities.org
Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE – CEMR)	Fédération européenne des organisations nationales regroupant les municipalités et les régions Comprend une commission environnement	Edward Cameron CCRE/CEMR Rue d'Arlon 22 B-1040 Bruxelles Tél: 32.2.511.74.77 Fax: 32.2.511.09.49 E-mail: Ecameron@bxl-ccre.org Web: http://www.ccre.org
Association des Villes pour le Recyclage	Réseau International de villes intéressées par l'échange d'expérience en matière de prévention et de gestion des déchets	Francis Radermaker ACR-AVR Gulledelle 100 B-1200 Bruxelles Tél: 32.2.775.75.85 Fax: 32.2.775.76.35 E-mail: acr@ibgebim.be Web: http://www.acr.be
Energie-cités	Association de municipalités européennes agissant dans le domaine de la maîtrise de l'énergie	Gérard Magnin Energie-Cités 2 chemin de Palente F-25000 Besançon Tél: 33.3.81.65.36.80 Fax: 33.3.81.50.73.51 E-mail: gmagnin@energie-cites.org Web: http://www.energie-cites.org
Association Européenne des voies vertes (AEVV)	Réseau de collectivités régionales et locales développant des projets de promotion de la mobilité non motorisée	Anne-Catherine Louette AEVV Gare de Namur - Boîte 27 B-5000 Namur Tél: 32.81.22.42.56 Fax: 32.81.22.90.02 E-mail: AEVV.EGWA@gate71.be Web: http://www.AEVV-EGWA.org
Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI)	Cette association internationale de collectivités locales est axée sur l'environnement et a notamment développé des services de formation en matière de protection de l'environnement	Konrad Otto-Zimmerman ICLEI Secrétariat européen Eschholzstrasse 86 D-79115 Freiburg Tél: 49.761.3.68.92.0 Fax: 49.761.3.68.92.19 E-mail: iclei-europe@iclei-europe.org Web: http://www.iclei.org/europe

<p>The European Municipal Green Purchasers Network (Réseau européen municipal d'acheteurs verts)</p>	<p>Ce réseau thématique créé par ICLEI en collaboration avec EPP (European Partners for Environment) a pour objectif d'aider les administrations à intégrer des considérations environnementales dans les achats publics</p>	<p>Géraldine Plas C/o ICLEI Eschholzstrasse 86 D-79115 Freiburg Tél: 49 761-36892-42. Fax: 49 761-36892- 29 E-mail: Geraldine.plas@iclei-europe.org Web: http://www.iclei.org</p> <p>Michael Damm Ville de Kolding, Danemark, actuellement ville présidente du réseau Tél: 45-75 50 15 00 E-mail: Mida@kolding.dk</p>
<p>Car free Cities (Villes sans voiture)</p>	<p>Ce réseau européen est spécialisé dans les questions de mobilité alternative en milieu urbain La «journée européenne sans voiture» organisée chaque année est son activité la plus visible</p>	<p>Elisabeth Zanon Car Free Cities Square de Meeûs 18 B-1050 Bruxelles Tél: 32.2.552.08.88 Fax: 32.2.552.08.89 E-mail: Cfc@eurocities.be Web: http://www.eurocities.org</p>
<p>Fédération mondiale des cités unies - FMCU (Villes et collectivités territoriales jumelées)</p>	<p>Ce réseau international généraliste de collectivités locales a développé des travaux dans l'optique d'une approche globale du développement durable en milieu urbain</p>	<p>Fulvia Cugini FMCU 60 rue de la Boétie F-75008 Paris Tél: 33.1.53.96.05.80 Fax: 33.1.53.96.05.81 E-mail: Fulvia.Cugini@fmcu.uto.org Web: http://www.fmcu-uto.org</p>
<p>Climate Alliance</p>	<p>Les problèmes mondiaux en matière de climat sont à la base de la création de ce réseau de municipalités. Une approche globale des problèmes climatiques y est développée.</p>	<p>Gotesslind Alber Climate Alliance Galvanistrasse 28 D-60486 Frankfurt Tél.: 49.69.70.79.0083 Fax: 49.69.70.39.27 E-mail: Europe@klimabuendnis.org</p>
<p>Union des villes de la Baltique(UBC)</p>		<p>Secrétaire Général Pawel Zaboklicki «Green Gate» Dlugi Targ 24 PL-80828 Gdansk Tél/Fax: 48 58 301 76 37 E-mail: info@ubc.net Web: http://www.ubc.net</p>
<p>Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe</p>		<p>Chef du Secrétariat Rinaldo Locatelli Conseil de l'Europe F-67075 Strasbourg Cedex Tél.: 33 388 41 3194 Fax: 33 388 41 3747 E-mail: webcplre@coe.int Web: http://www.coe.fr/cplre</p>

Nuisances

Qualité de l'air en milieu urbain

Les villes sont, par nature, des centres administratifs et commerciaux. Aussi de grandes masses de population s'y trouvent-elles rassemblées sur de faibles superficies, où se concentre également la majeure partie du trafic et de l'industrie. L'Europe est l'un des continents les plus urbanisés: quelque 70% de ses 560 millions d'habitants sont des citadins, tandis que les zones urbaines ayant une densité de population supérieure à 100 habitants au km² représentent environ un quart du territoire de l'Union européenne (UE). Les agglomérations urbaines ne cessent de s'étendre et vont, selon toute probabilité, continuer à subir les conséquences de fortes pressions environnementales.

La santé en danger

La pollution de l'air, notamment, est l'un des problèmes environnementaux qui présenteront les plus graves dangers pour la santé humaine en milieu urbain. Près de 90% de la population vit dans des zones où l'exposition dépasse les valeurs seuils. Le dépassement des seuils de concentration de particules, de dioxyde d'azote, de benzo(a)pyrène et d'ozone dans la plupart des villes aura des répercussions sur l'espérance de vie et la mortalité d'ici à 2010 et continuera à favoriser l'asthme et des allergies respiratoires. Les particules respirables (fraction PM 10) pourraient être responsables chaque année du décès de 40 000 à 150 000 adultes dans les villes de l'Union européenne. Ces chiffres pourraient même être plus importants dans les pays d'Europe centrale et orientale (PECO).

Depuis une dizaine d'années, des progrès considérables ont été réalisés en ce qui concerne les concentrations de dioxyde de soufre, de plomb et de particules dans l'atmosphère. Les principales sources de dioxyde de soufre et de particules étaient auparavant l'industrie et la production d'énergie à partir de charbon et de combustibles lourds. Aussi la réduction des émissions est-elle principalement liée au développement de nouvelles technologies propres. De même, la concentration de plomb dans l'atmosphère a diminué grâce à la réduction du taux de plomb dans les carburants, en application de la directive de l'UE sur l'essence sans plomb. Depuis 1986, les niveaux de plomb dans l'atmosphère ont énormément baissé dans la majorité des villes européennes, de sorte qu'aujourd'hui la norme de qualité de l'air de l'UE pour cet élément n'est nulle part dépassée.

Le lourd héritage des conurbations industrielles

Si la pollution atmosphérique a considérablement reculé en Europe occidentale, ce n'est pas le cas dans les plus grandes conurbations industrielles d'Europe centrale et orientale comme Katowice (Pologne), Ostrava (République tchèque), Baia Mare (Roumanie) ou Pernik (Bulgarie), où l'environnement pâtit d'un lourd héritage. Ces régions des PECO connaissent des problèmes durables de qualité de l'air, qui se traduisent notamment par une importante pollution par les particules et de fortes teneurs en métaux lourds et hydrocarbures polyaromatiques (HPA) dues en grande partie aux installations vétustes du secteur de l'industrie lourde (mines de charbon, aciéries et cokeries). Ces problèmes tardent à être réglés, par manque des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de technologies plus efficaces et plus propres et, d'une façon générale, des meilleures technologies disponibles.

En dépit d'une réduction importante des émissions résultant de l'industrie et de la production d'énergie dans l'UE, la santé humaine reste gravement menacée par la médiocre qualité de l'air consécutive à l'augmentation massive de la circulation automobile qui s'est produite dans le même temps. Les émissions dues au trafic routier sont aujourd'hui la source dominante de pollution atmosphérique urbaine dans l'Union européenne. Une comparaison des niveaux atmosphériques de particules relevés dans les villes européennes au cours des dix dernières années fait apparaître une tendance générale à la baisse; toutefois, les limites fixées par l'UE pour les PM 10 sont dépassées dans la plupart des grandes villes. En outre, le problème du smog photochimique va probablement devenir de plus en plus préoccupant, en particulier dans le Nord-Ouest de l'Europe.

Les systèmes de transports des PECO sont moins dommageables pour l'environnement que ceux de l'UE. Dans la plupart de ces pays, le réseau ferroviaire est bien développé, au contraire de l'infrastructure routière et des transports privés, même s'il a besoin d'être modernisé. Cette situation est propice à la mise en place d'un système de transports efficace et relativement peu nocif du point de vue de l'environnement.

Plans d'action

Les PECO se sont déjà attelés à cette tâche en adoptant des plans d'action destinés à intégrer les normes de l'UE en matière d'environnement dans leur législation nationale. Ces pays doivent en outre se pencher sur les activités préjudiciables à l'environnement qui ne sont pas suffisamment prises en compte par la législation communautaire. Une telle démarche contribuerait directement à un processus d'élargissement plus durable et aurait sans doute une portée plus étendue que telle ou telle législation environnementale. Le modèle du développement durable, en particulier dans le secteur des transports, est le gage d'un meilleur respect des normes. Par réseau de transport durable, on entend – selon la définition mise au point par l'OCDE et adoptée par le Sous-groupe de l'Initiative d'Europe centrale chargé de l'environnement et des transports à sa 3^e réunion (Vienne, 10 mars 1997) – un réseau de transport qui ne compromet pas la santé publique et ne nuit pas aux écosystèmes, et qui répond aux besoins de mobilité en accord avec ces principes :

- utilisation des ressources renouvelables à un rythme inférieur à leur vitesse de régénération;
- utilisation des ressources non renouvelables à un rythme inférieur à la vitesse de développement de ressources de remplacement renouvelables.

Jaroslav Fiala

Responsable du projet Phare Topic Link sur la qualité de l'air (PTL/AQ)

Division de la protection de la qualité de l'air

Institut hydrométéorologique tchèque

Na Svatce 17

CZ-143 06 Prague 4

E-mail: fialaj@chmi.cz

La revalorisation des friches industrielles *L'exemple des Flandres, Belgique*

Au niveau politique

De nombreux pays industriels ont brusquement été amenés au début des années 1980 à se préoccuper de leur héritage industriel, les sols étant plus ou moins touchés par la pollution due aux anciennes activités. Bien que cette contamination appellât des mesures d'assainissement, c'est une politique dite de friches industrielles qui fut adoptée dans bien des cas. L'Agence pour la Protection de l'Environnement des Etats-Unis définit comme suit les friches industrielles: «installations industrielles et commerciales à l'abandon, non utilisées ou sous-utilisées dont l'expansion ou le réaménagement sont compliqués par une contamination environnementale réelle ou supposée».

Comme la plupart des villes européennes, les zones urbaines flamandes sont marquées par les anciennes activités industrielles. La réimplantation des industries s'est effectuée dans les années 1960 et bien souvent les sites abandonnés ont été intégrés dans l'expansion urbaine sans que la qualité des sols ne fasse l'objet d'une étude. C'est surtout depuis une dizaine d'années que le Gouvernement est devenu plus attentif à la pollution des sols et aux moyens d'y remédier. L'OVAM - l'autorité locale compétente en matière de remise en état des sols - a commencé à dresser un inventaire général des sites (potentiellement) pollués. Aujourd'hui, environ 6 500 anciens sites industriels et décharges sont répertoriés et ont été soumis à un premier examen.

Au niveau juridique

A la suite de la découverte d'un nombre croissant de sites présentant des problèmes de contamination du sol et/ou des eaux souterraines, la nécessité s'est fait sentir d'adopter une démarche systématique et efficace permettant d'établir une typologie de ces sites en vue d'une éventuelle réhabilitation. Le 22 février 1995, le Gouvernement flamand promulguait la Loi sur l'assainissement des sols qui couvre cinq aspects importants:

- un inventaire (registre) des sols contaminés;
- la distinction entre contamination ancienne et récente, l'intervention étant dans le premier cas déterminée par les normes en matière de pollution et dans le second par l'évaluation des risques;
- la différence entre obligation et responsabilité en matière de dépollution des sols;
- une procédure de remise en état par étapes sur la base du recours aux meilleures technologies disponibles pour un coût raisonnable (principe dit de la BATNEEC);
- des procédures spéciales pour le transfert de propriété des terrains et la fermeture des installations industrielles.

Au cours des quatre dernières années, plus de 10 000 cas de contamination du sol ont été signalés à l'OVAM à la suite de la Loi de 1995. Dans 40% de ces cas, il y avait effectivement contamination et une étude du sol assortie d'une évaluation des risques fut ordonnée. Près de 2 000 études ont été réalisées et ont permis de conclure, pour 801 de ces sites, à la nécessité de procéder à des travaux d'assainissement. Quelque 450 projets ont été soumis à l'agrément de l'OVAM.

La Loi sur l'assainissement des sols a eu un impact important sur le transfert de propriété des terrains et le contrôle des installations industrielles en activité. Ce cadre juridique n'est, par contre, pas adéquat dans le cas des terrains laissés à l'abandon qui ne font pas l'objet de transactions ni d'exploitation. Du fait de la contamination du sol, ces sites restent souvent inutilisés ou sous-utilisés. D'ailleurs, aucune action en liaison avec la législation susmentionnée ne sera entreprise dans un proche avenir si un changement de politique n'intervient pas.

Les ingrédients du succès

Le (ré)aménagement des friches industrielles est une question plus vaste que celle de la remise en état de tel ou tel site contaminé. Une connaissance approfondie des méthodes d'assainissement ne garantit pas nécessairement le succès du projet. L'Agence pour la Protection de l'Environnement des Etats-Unis recommande la définition suivante pour un succès en la matière: les projets relatifs aux friches industrielles sont couronnés de succès lorsqu'ils améliorent la salubrité et l'environnement, contribuent à la relance de l'économie sans pratiques discriminatoires en matière de crédit, créent des possibilités d'accès à la propriété pour la collectivité et/ou améliorent la qualité de la vie dans des zones de friches industrielles ciblées.

En Flandres, la réglementation actuelle sur la revalorisation des friches industrielles relève de plusieurs textes centrés pour l'essentiel sur les aspects environnementaux. Si l'on se réfère à la définition du succès donnée plus haut, on constate l'absence de prise en compte des aspects économiques, financiers, urbanistiques et sociaux alors qu'une démarche globale couvrant la dépollution, l'aménagement et la réutilisation s'impose.

Les ministres responsables de l'environnement, de l'économie et de l'urbanisme ont lancé un projet stratégique de (ré)aménagement des friches industrielles dont les principaux objectifs sont:

- l'assainissement de l'environnement sur les sites eux-mêmes;
- la réduction de la pression de l'urbanisation sur les espaces verts;
- la revitalisation économique et sociale des zones environnantes.

Une équipe spécialisée a été mise en place pour superviser les efforts de reconversion des friches industrielles sur l'ensemble du territoire. Il s'agit essentiellement d'évaluer le cadre juridique et les procédures pratiques ainsi que de formuler des recommandations sur les moyens de promouvoir au mieux la mise en valeur des friches industrielles.

Eddy Van Dyck, géologue, coordonnateur de l'assainissement des sols

Eddy Wille, géologue, coordonnateur du Programme «friches industrielles»

OVAM

Kan. De Deckerstraat, 22-26

B-2800 Malines

Web: <http://www.ovam.be>

Les déchets urbains: prévenir et recycler

Les travaux de l'Association des Villes pour le Recyclage¹ ont récemment mis en évidence le fait que les politiques en matière de déchets des autorités locales européennes peuvent accentuer les axes de prévention à la source tout en maintenant des objectifs de recyclage élevés.

Ces stratégies locales, pour être efficaces, doivent tenir compte des réalités physiques, sociales et culturelles spécifiques. Cependant, elles doivent surtout s'atteler à mobiliser tous les acteurs publics et privés, qu'ils soient producteurs, consommateurs ou gestionnaires de produits recyclés. C'est particulièrement vrai pour la participation du public quand on parle de collecte sélective, de compostage à domicile ou de consommation de produits verts.

En matière de recyclage, les résultats obtenus par un échantillon de villes dont les collectes sélectives peuvent être considérées en phase de maturité sont évocateurs. Les maxima donnent une idée des potentialités de ces collectes, ce sont quelque 50% des déchets ménagers qui peuvent être recyclés dans le cadre de stratégies visant tant les déchets recyclables secs (emballages, papiers, textiles, etc.) que les déchets organiques (déchets de cuisine et de jardin).

Production de déchets ménagers et résultats des collectes sélectives dans quelques villes européennes (en kg/hab/an)

Ville	Pays	Quantités collectées sélectivement		
		Déchets secs	Déchets humides	Total
Aalborg	DK	61	55	116
Berne	CH	117	19	135
Carpi	I	51	30	81
Cordoue	E	33	33	66
Dunkerque	F	103	14	117
La Haye	NL	46	33	79
Milton-Keynes	UK	66	/	66
Namur	B	85	27	112
Oslo	N	76	/	76
Saarbrücken	D	120	20	140
Vienne	A	101	58	159

La tendance nouvelle à développer des politiques de prévention se traduit par un nombre croissant de campagnes de sensibilisation et d'information et la création de centres d'information et d'audit en matière de prévention des déchets. Bâle organise des visites à domicile pour l'évaluation de la production de déchets ménagers et commerciaux. A Munich, six conseillers s'attaquent aux déchets industriels et l'équipe «prévenir les déchets» a introduit la vaisselle réutilisable dans les fêtes et événements. A Bruxelles, des éco-guides vont à la rencontre de la population dans les centres commerciaux pour les inciter à produire moins de déchets. A Milton-Keynes, ville européenne ayant la plus haute proportion d'enfants de moins de cinq ans et où les couches-culottes représentent à elles seules près de 6% du volume des déchets, l'utilisation de langes en coton réutilisables avec service privé de blanchisserie est encouragée. De nombreuses villes encouragent le recours à la réparation

plutôt qu'à la poubelle. D'Oslo à Palerme en passant par Porto et Vienne, le compostage à domicile est activement encouragé, souvent des citoyens sont formés pour devenir des «guides-composteurs» qui aident leurs voisins à composter.

Avec ce genre d'initiatives, certains observent déjà localement un arrêt de la croissance annuelle de la production de déchets.

Cette nouvelle dimension des politiques locales encourage l'éco-citoyenneté et touche de près la notion de consommation durable dont l'émergence est une des conditions essentielles d'un développement durable.

Christopher Allen

Secrétaire exécutif

Association des Villes pour le Recyclage (AVR)

Gulledelle 100

B-1200 Bruxelles

E-mail: acr@ibgebim.be

¹ Minimisation et recyclage des déchets municipaux dans les villes européennes, ACV-AVR, août 2000

L'ACR-AVR est un réseau international d'échange d'informations entre villes axé sur la prévention et la gestion des déchets solides municipaux. L'ACR-AVR vise à promouvoir l'efficacité environnementale, sociale et économique des politiques relatives aux déchets.

Cartographie du bruit et élaboration de politiques efficaces de gestion du bruit *L'exemple de Birmingham, Royaume-Uni*

Le bruit, dû notamment aux transports, est un phénomène endémique dans la plupart des villes d'Europe, grandes ou petites. Ce type de nuisance amoindrit la qualité de vie des citoyens qui y vivent et y travaillent et rend ces zones généralement moins attrayantes pour les visiteurs et les touristes.

Utilité d'une cartographie du bruit

Les pouvoirs locaux comme le Conseil municipal de Birmingham luttent contre ce fléau depuis de nombreuses années. Cependant, la gestion et la maîtrise du bruit ne constituent pas simplement un problème local et la lutte contre ce type de nuisance ne rencontre souvent qu'un succès limité. La Commission européenne a publié des propositions visant à lutter contre le bruit dans l'environnement et préconisé une approche coordonnée dans son Livre vert de 1996 sur la politique future de lutte contre le bruit. Est particulièrement intéressante l'idée exposée selon laquelle l'établissement d'une cartographie du bruit peut:

- s'avérer un instrument efficace et relativement peu coûteux pour évaluer les données relatives au bruit;
- permettre de présenter au grand public les données relatives au bruit sous une forme compréhensible;
- servir d'instrument de planification pour réduire les effets du bruit sur la population.

En 1996, aucune ville du Royaume-Uni, grande ou petite, n'avait établi, pour son territoire, de carte moderne du bruit. La municipalité de Birmingham a donc entrepris, avec le soutien de l'administration centrale, une opération, récemment achevée, de cartographie du bruit dans l'ensemble de la ville. Cette opération a été menée en recourant aux techniques les plus modernes de calcul et de présentation informatisés. Les résultats obtenus montrent le niveau de bruit engendré par le trafic routier, ferroviaire, aérien et certaines activités industrielles par bandes de fréquence de cinq décibels hors les murs de l'ensemble des bâtiments de la ville.

Les cartes du bruit établies à Birmingham montrent l'étendue des problèmes de bruit dans une grande ville européenne. Elles mettent également en évidence les points névralgiques des nuisances sonores au niveau local et peuvent servir à sensibiliser l'opinion publique et les responsables politiques. Toutefois, l'établissement de cartes du bruit à Birmingham et de cartes similaires dans d'autres villes, grandes et petites, ne pourra jamais entraîner une réduction automatique des niveaux de bruit dans ces zones. La cartographie est simplement une première étape dans un processus conduisant à l'élaboration et, ultérieurement, à l'application de plans d'action rentables visant à réduire l'impact du bruit sur l'environnement. En outre, elle constitue une étape importante vers la mise au point de politiques et de techniques plus efficaces pour maîtriser et limiter l'impact sonore des nouvelles activités.

Pour Birmingham, la prochaine étape consiste à développer les travaux déjà engagés pour déterminer le nombre de personnes vivant dans des immeubles exposés à divers niveaux de bruit. Cette opération sera menée en reliant électroniquement les données cartographiques existantes avec les données sur l'emplacement des bâtiments, leur usage et la répartition de la population. Grâce, en outre, à un logiciel sur mesure, il devrait être relativement facile alors d'établir les données nécessaires sur l'exposition au bruit.

Une fois cette étape achevée, il sera possible de concevoir automatiquement divers scénarios de réduction du bruit, en modifiant les données en entrée relatives à la cartographie du bruit dans les différentes zones de la ville et en établissant ensuite de nouveaux seuils de bruit. Ce processus permettra de déterminer le train de mesures le plus efficace à prendre pour lutter contre les nuisances sonores dues aux transports dans une grande ville européenne comme Birmingham. Cet exercice d'élaboration d'un processus modèle permettra à Birmingham de dresser les plans d'action de réduction des nuisances sonores qui sont au cœur des propositions récentes de la Commission européenne en vue d'une directive sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. En outre, cet exercice devrait aussi fournir des données précieuses pour l'élaboration de plans d'action similaires dans d'autres villes et agglomérations.

John Chapman

Conseiller municipal

Membre du Cabinet

Durabilité et protection sociale

Hôtel de ville

GB-Birmingham B1 1BB

E-mail: john_chapman@birmingham.gov.uk

La nature en ville

Les îlots de verdure: un instrument de rapprochement des quartiers

L'exemple des parcs et jardins de Barcelone, Espagne

Barcelone est une ville méditerranéenne qui comprend 2 734 ha d'espaces verts, dont 939 ha d'espaces verts urbains et 1 795 ha d'espaces boisés.

Bref historique des parcs

Les espaces verts d'une ville sont toujours liés à l'histoire et à la croissance de celle-ci. L'histoire des espaces verts publics de Barcelone a débuté avec l'expansion de la ville, au milieu du XIX^e siècle, suite à la destruction de ses murailles. Le plan de développement urbain conçu par l'ingénieur Ildefons Cerdà comprenait la création d'un nouvel espace crucial, l'Eixample. C'est de cette époque que date le premier grand parc public de Barcelone, le Parc de la Ciutadella, aménagé sur les terrains de l'ancienne forteresse militaire de la ville construite après la guerre de 1714. Ce parc fut par la suite partiellement transformé pour accueillir l'exposition universelle de 1888.

L'Exposition universelle de 1929, tenue sur les collines de Montjuïc, où travaillait l'ingénieur français Jean Claude Nicolas Forestier, alors responsable de l'entretien au Service des parcs et promenades de Paris, a, elle aussi, donné naissance à un autre grand projet urbain. Il s'agissait non seulement de réaménager le paysage d'une grande partie des collines mais également de créer de nouveaux parcs et jardins dans la ville.

Malgré tout, la croissance des espaces verts fut très lente jusque dans les années 1980. D'abord entravée par la guerre civile et la longue période de l'après-guerre, elle fut retardée par l'immigration massive des années 1950, époque à laquelle la ville entama sa croissance anarchique. Les espaces verts arrivaient en dernier sur une longue liste de priorités.

La situation ne changea qu'à l'arrivée de conseils municipaux démocratiques vers la fin des années 1970. Les premiers espaces verts urbains liés à cette nouvelle phase de développement virent le jour au début des années 1980, période durant laquelle ils devinrent l'un des principaux objectifs des conseils.

Durant cette période, les sols qui étaient occupés par d'anciennes usines ou des infrastructures obsolètes - anciens abattoirs municipaux, ancienne carrière abandonnée, ateliers ferroviaires désaffectés - furent réaménagés en jardins. Parallèlement, des jardins privés furent rachetés et ouverts au public et, surtout, une politique d'extension des espaces verts fut mise en place lorsque les principales opérations de réforme urbaine commencèrent. Les travaux réalisés pour les Jeux Olympiques de 1992 – complexes sportifs, village olympique – inclurent la création de nouveaux parcs et jardins. Ils se poursuivirent, l'année suivante, sur divers sites de la ville défigurés par le macadam et le béton. Ainsi, au milieu d'un tissu urbain dense, environ 40 nouveaux petits parcs firent leur apparition. Barcelone compte aujourd'hui plus de 60 parcs et jardins.

Une finalité diversifiée

Naturellement, ces jardins sont urbains au sens le plus strict du terme. Il s'agit d'espaces relativement petits, d'environ 3 à 4 ha chacun et entourés d'immeubles – par conséquent,

délimités par quatre murs. Avantages: on en trouve partout – excepté dans les vieux quartiers des anciens villages annexés à la ville et dans la partie centrale de l'Eixample – comme s'ils étaient des morceaux de verdure dispersés au milieu d'un réseau de rues; ils permettent de modérer très efficacement la densité urbaine. Inconvénient: ils sont fortement conditionnés par leurs alentours.

Ils ont diverses fonctions; ils doivent être utiles:

- sur le plan de l'urbanisme car ce sont des éléments d'agencement de l'espace. Ils confèrent à leur environnement une dignité esthétique et ils servent souvent de lien entre divers quartiers qui s'y rejoignent;
- sur le plan culturel: ils doivent accentuer l'identité du quartier, devenant souvent une référence esthétique ou symbolique. Ainsi, le parc Joan Miró, situé sur le site des anciens abattoirs, possède une sculpture très connue de l'artiste;
- aux niveaux éducatif et écologique: ils ont un rôle à jouer car les gens peuvent y être en contact avec la nature. Ils marquent le rythme des saisons: les feuilles qui tombent en automne, les plantes et les arbres en fleurs au printemps, la présence d'oiseaux saisonniers, etc.

A côté de ces parcs urbains d'après 1980, il existe au moins deux autres catégories de parcs et jardins à Barcelone. La première comprend les bois situés sur les collines du Collserola et sur les pentes de la ville; la seconde, les parcs historiques qui peuvent être rénovés, comme le Tamarita, ou les véritables bijoux du patrimoine vert de la ville que sont le Jardin de les Heures et le Laberint d'Horta.

Développement durable et gestion responsable

Depuis 1993, Barcelone estime que la durabilité et la gestion responsable sont des éléments fondamentaux pour l'entretien des parcs et jardins de la ville, ainsi que pour la conception de certains des petits jardins réalisés par la Direction des Parcs et jardins et appliquent donc des critères d'entretien en matière de gestion des parcs et jardins de Barcelone. Pour la première fois, les divers groupes politiques qui administrent la ville depuis les élections municipales de juin dernier se sont mis d'accord sur la nécessité de respecter les critères de durabilité lors de la planification d'infrastructures publiques majeures pour la ville. Aux personnes chargées des projets de faire respecter cet accord. Une conception et une gestion durables signifient:

- l'utilisation de plantes adaptées au climat méditerranéen et aux conditions urbaines;
- l'utilisation des ressources en eaux souterraines pour arroser les arbres et les parcs;
- l'utilisation de compost fabriqué à partir de déchets végétaux;
- le refus d'utiliser des pesticides et autres produits phytosanitaires d'origine chimique;
- l'utilisation d'engrais retard ou de compost pour améliorer la composition du sol.

De multiples projets

Il existe de nombreux projets pour faire de Barcelone une ville plus verte à l'avenir – la croissance de la ville le permet – grâce à la transformation des anciennes zones industrielles. En effet, dans une ville aussi peuplée que Barcelone, il est important que les espaces verts soient à la portée de tous et que leurs effets sur l'environnement soient favorisés au maximum.

Des projets, comme «Un espace vert à cinq minutes de chez vous» ou «Les couloirs verts», ont été lancés afin de rapprocher les espaces verts des habitants et d'améliorer leur impact. Des recherches sociologiques récentes révèlent que les gens ont l'impression de vivre à proximité d'un espace vert si celui-ci se trouve au maximum à une distance de 200 mètres ou à cinq minutes de chez eux. Le projet «Un espace vert à cinq minutes de chez vous» envisage de créer de nouvelles aires de verdure là où elles n'existent pas encore, renonçant de toute évidence à modifier les zones industrielles ou universitaires où l'habitat individuel est moins dense. Une analyse de la répartition des espaces verts dans la ville sera prise en compte. Il est envisagé de mener ce projet en créant des ouvertures dans les quartiers à forte densité urbaine, notamment dans le quartier de l'Eixample – suivant le modèle initialement proposé par Cerdà – et en ouvrant au public davantage de jardins privés, ainsi que ceux qui appartiennent à des institutions ou autres organisations. Bien qu'ils ne soient pas tous la propriété de la municipalité, ils seraient ouverts aux mêmes heures que les autres jardins municipaux. Enfin, le programme «Une centaine de jardins de quartier» vise à créer ou à modifier une centaine d'espaces verts dans la ville dans un délai d'un an.

Contrairement aux parcs et jardins, les couloirs verts ont une fonction plus écologique que les espaces verts créés en tant qu'aires de loisirs. Les couloirs sont des habitats pour différentes espèces de plantes et d'animaux; ils offrent une mobilité, des barrières ou des filtres vers des aires différentes et séparées et, plus important encore, ils ont des effets écologiques et biotiques bénéfiques pour leurs alentours. Le programme de couloirs verts cherche à relier et à rapprocher les espaces verts de la ville – répartis de manière très éclatés - afin d'améliorer leur impact sur l'environnement.

Antoni Falcón

Directeur du Service des Parcs et Jardins de la ville de Barcelone

Institut Municipal

Av. Marques de Camilles 16-36

E-08038 Barcelona

E-mail: parcsijardins@mail.bcn.es

Web: <http://www.bcn.es/parcsijardins>

Un réseau vert et bleu: poumon pour l'agglomération de Strasbourg, France

La Communauté Urbaine de Strasbourg - C.U.S.- bénéficie d'un environnement végétal et hydraulique de première importance recouvrant les trois quarts de sa surface. Fondé en grande partie par un chevelu dense de 300 km de cours d'eau et de canaux, des gravières et des étangs, les forêts rhénanes... ce patrimoine méritait d'être valorisé, et plus largement ouvert aux 450 000 habitants de l'agglomération. En partenariat entre la C.U.S. et l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise, la définition d'un Plan Bleu/Vert a permis d'engager une politique de valorisation de ces territoires qui vient compléter la création des Réserves Naturelles des forêts rhénanes suburbaines du Rohrschollen, de la Robertsau, d'Illkirch Graffenstaden et Neuhof sur près de 2000 ha.

Quatre projets

Après une analyse de la situation existante, des objectifs ont été dégagés destinés à guider l'action de la collectivité en matière d'aménagement de l'espace, de l'échelle du quartier à l'échelle communautaire. C'est ainsi que quatre projets structurants pour l'agglomération ont été définis:

Le premier a trait à la constitution de quatre parcs naturels urbains, le long des cours d'eau. Ces coulées vertes reliant le centre à la périphérie de l'agglomération sont composées des zones inondables à préserver et des espaces végétalisés annexes, parfois très imbriqués dans le milieu urbain comme les cités jardins, parfois véritables espaces naturels trop peu fréquentés au regard de leur qualité paysagère. Sur ces territoires seront privilégiées les actions structurant le paysage, renforçant l'identité des lieux et offrant aux habitants de nouveaux espaces de détente, de loisir, favorisant les itinéraires piétons et cyclables.

Le second projet concerne la création d'un lien vert transfrontalier du Heyritz au Jardin des Deux Rives. L'axe transfrontalier Strasbourg-Kehl, territoire délaissé devenu un enjeu urbain de premier plan, s'appuie sur un réseau de bassins portuaires. Cet axe relie les Parcs naturels urbains de la Bruche, de l'Ill Sud et du Rhin Tortu au Rhin et à l'Allemagne. Les futurs parcs urbains du Heyritz, de l'Etoile et du Jardin des Deux Rives jalonnent ce lien transfrontalier et contribuent à qualifier ces espaces par de l'urbanisme végétal. Le Jardin des Deux Rives, projet fort et symbolique, ouvrira en 2004, année d'accueil par Kehl et Strasbourg du Festival de l'art du paysage, biennale initiée par le *Land* Baden-Württemberg.

En troisième lieu, il a été décidé d'affirmer la ceinture des forts. Fossés, forts, glacis, ponts, structurent les limites successives de l'agglomération. En particulier, la ceinture des forts constitue une forte transition paysagère en limite de la zone agglomérée actuelle. Elle passe sur les seules hauteurs de l'agglomération, les coteaux de Hausbergen et longe la Souffel, rivière au nord de l'agglomération. Un cheminement cyclable est programmé le long de cette ceinture afin de matérialiser cette limite d'agglomération et de renforcer le maillage d'espaces de loisirs paysagers avec les Parcs naturels urbains.

Enfin, il s'agissait de définir un plan de réaménagement des gravières. La connaissance de la trentaine de gravières existantes sur la C.U.S. a été approfondie. A partir de leur situation dans l'agglomération en site naturel ou urbain, et de leurs caractéristiques physiques, chaque gravière s'est vue attribuer ou confirmer une vocation propre: quartier au bord de l'eau, baignade, pêche, plongée, loisirs nautiques, promenade...

Trouver un équilibre

Les différents projets cités ici, conçus en réseaux interconnectés, renforceront dans l'agglomération les espaces de respiration nécessaires pour équilibrer la densité de la ville, enjeu particulièrement important lorsque, comme à Strasbourg, est retenu le principe d'une urbanisation dense, pour une ville compacte écologique et économique. Garantir la qualité du cadre de vie dans un espace urbain dense passe par la recherche d'un équilibre à la fois à l'échelle locale et à l'échelle de l'agglomération entre le minéral, le végétal et l'eau, ainsi qu'entre l'espace bâti et l'espace libre. Or, garantir à long terme cet équilibre à l'échelle de l'agglomération ne peut se faire que par un transfert de statut des zones naturelles, agricoles ou inondables identifiées. Elles devront passer du statut de réserve foncière vouée au mitage progressif à un statut pérenne d'espace à dominante végétale et à vocation multifonctionnelle, à préserver pour des réseaux de circulation douce, des continuités écologiques, des activités agricoles et divers loisirs compatibles. Ce nouveau statut ne deviendra vraiment pérenne que s'il est largement justifié, compris et partagé par les habitants.

Pour conclure, précisons que l'étape de concertation avec les élus et les associations locales a été essentielle pour l'enrichissement de cette approche et que le projet d'agglomération 2000-2010 de la Communauté Urbaine de Strasbourg a confirmé l'engagement de la collectivité dans la mise en œuvre de ces projets.

Claude Lienhard

Docteur en Droit

Adjoint au Maire, chargé de l'environnement

Communauté Urbaine de Strasbourg

1 place de l'Etoile

BP 1049-1050

F-67070 Strasbourg

E-mail: lienhard@cybercable.tm.fr

Les espaces non bâtis et leur gestion dans la ville de Zurich, Suisse

Avec 380 000 habitants, Zurich est la plus grande ville de Suisse. L'ensemble de la conurbation du «grand Zurich» compte pour sa part plus de 2,5 millions d'habitants.

Evolution de la ville et des espaces non bâtis

Jusqu'au début du siècle, la ville comptait, comme toutes les autres, suffisamment d'espaces non bâtis. A partir de la seconde guerre mondiale, elle a été soumise à une urbanisation intensive et les terres agricoles encore non occupées ont vite été classées en zones à urbaniser. Les communes environnantes se sont étendues et les accords visant à ménager des corridors de verdure entre les communes n'ont malheureusement pas été respectés. Les signes d'une urbanisation trop intensive n'ont pas tardé à s'accumuler et la nécessité de gérer les terrains encore disponibles de manière plus stricte a commencé à se faire sentir.

Plusieurs concepts en présence

Entre 1984 et 1986, un modèle de gestion des espaces non bâtis a été élaboré à partir de plusieurs études. Celles-ci faisaient le point sur les différents types de terrains disponibles dans les zones résidentielles et les zones d'activité économique ainsi que sur les objectifs de la politique d'aménagement des espaces verts. Une politique agricole est ensuite venue définir le statut des terres agricoles, en partant du constat que les 37 exploitations agricoles encore existantes jouent un rôle majeur pour l'entretien des grandes zones de loisirs ceinturant la ville. En conséquence, de nombreuses terres agricoles ont été exclues des zones constructibles et l'existence des exploitations agricoles a été assurée pour l'avenir. Cette politique agricole s'est achevée en 1989. Avec le passage de la société industrielle à une société de services, les espaces de détente linéaires ont gagné en importance sur les parcs, géographiquement délimités. L'état des berges des lacs et des cours d'eau a été examiné. Les zones boisées, qui s'étendent sur les collines environnant la ville, étaient heureusement protégées, depuis le début du siècle dernier, par la loi nationale sur les forêts. Afin de relier plus efficacement les collines boisées aux zones de détente situées sur les berges des cours d'eau, une politique de mise à découvert des ruisseaux a été entreprise. Il a été proposé de dégager la moitié des 150 km de ruisseaux enfouis dans des canalisations. A peu près 50% sont d'ores et déjà dégagés.

Zones de développement

Depuis 1990, de très fortes pressions s'exercent pour la réaffectation des zones industrielles et de production. A Zurich-Nord, la restructuration d'une zone de 71 hectares située à proximité de l'aéroport international est en cours. Elle comprend la création de cinq parcs d'une superficie totale d'environ cinq hectares. Dans l'ancienne zone industrielle de Zurich-Ouest, une nouvelle zone de développement, dotée de parcs, est aussi en cours de réalisation. En dehors de ces deux zones, l'Office de l'horticulture et de l'agriculture (OHA) travaille à l'amélioration des abords des futures zones d'habitation et d'activité économique dans sept autres secteurs.

Adaptation des techniques d'entretien

Les espaces verts de la ville de Zurich sont gérés par l'Office de l'horticulture et de l'agriculture (OHA). Ils représentent 16 km² (parcs, terrains de sport, espaces verts scolaires

et routiers, cimetières, terres agricoles et affermées) pour une superficie communale totale de 91 km².

A partir de 1989, un cours d'écologie en sept parties a été proposé aux 300 jardiniers de l'OHA pour les former à des méthodes d'entretien de l'espace plus respectueuses de la nature. Les nouvelles techniques sont parfois très différentes de celles qui étaient enseignées auparavant dans les écoles d'horticulture. Depuis cette date, trois cours sont organisés en moyenne chaque année. Ont été traités jusqu'ici des sujets tels que la flore sauvage, les amphibiens, les oiseaux, les insectes, les microorganismes, les prairies maigres, les bandes herbeuses, les haies, les types de sol, l'entretien des terrains de sport, les parterres de fleurs saisonniers, etc.

Les deux derniers sujets concernent l'entretien intensif. Ils témoignent de l'effort fait pour réactualiser aussi les connaissances horticoles traditionnelles des agents de la collectivité. L'entretien différencié montre tout le spectre du savoir horticole. Il permet d'offrir aux citoyens la plus grande variété possible d'espaces verts et de prendre en compte au mieux les besoins des utilisateurs et les contraintes inhérentes au milieu concerné.

Trois principes

En 1995, le Conseil municipal a défini trois principes applicables à tous les services municipaux:

- réutiliser autant que possible sur place l'eau et les matériaux;
- économiser l'énergie et les matières consommables auxiliaires;
- dans le cadre de l'exploitation prévue pour une zone donnée, préserver et améliorer le biotope des espèces animales et végétales locales.

L'OHA a eu un rôle essentiel à jouer pour la transmission des connaissances nécessaires à cet égard. Pendant quatre ans, il a proposé un programme de formation spécifique à quelque 1 000 employés d'autres services (concierges et gardiens, personnel technique, responsables des espaces verts) qui interviennent d'une manière ou d'une autre dans l'entretien des espaces verts. Par ailleurs, l'ensemble de la population a aussi pu découvrir et comprendre les nouveaux objectifs de l'entretien des espaces non bâtis au travers de brochures, d'excursions et de conseils dans les journaux. Cette approche pragmatique a, par la suite, été adoptée par des sociétés privées et d'autres villes.

Jörg Villiger et Alex Borer

Office de l'horticulture et de l'agriculture de la ville de Zurich

Case postale

CH-8023 Zurich

E-mail: alex.borer@gla.stzh.ch; joerg.villiger@gla.stzh.ch

Regards

La forme d'une ville change plus vite, on le sait, que le cœur d'un mortel. Mais, avant de le laisser derrière elle en proie à ses souvenirs – saisie qu'elle est, comme le sont toutes les villes, par le vertige de métamorphose qui est la marque de la seconde moitié de notre siècle – il arrive aussi, il arrive plus d'une fois que, ce cœur, elle l'ait changé à sa manière, rien qu'en le soumettant tout neuf encore à son climat et à son paysage, en imposant à ses perspectives intimes comme à ses songeries le canevas de ses rues, de ses boulevards et de ses parcs.

Extrait de Julien Gracq (1985), *La forme d'une ville*, éd. José Corti, p. 1

L'environnement urbain et l'économique

Les péages urbains

L'exemple des rocadés à péage à Oslo, Norvège

On sait que les automobilistes qui circulent sur des routes encombrées ne payent pas l'intégralité des coûts sociaux. D'un point de vue social, le prix d'un trajet en voiture devrait inclure le coût marginal du trajet. Sur des réseaux routiers saturés, la différence entre le prix que paie effectivement l'automobiliste en termes de coûts d'exploitation du véhicule et le coût social marginal peut être extrêmement élevée. Tel est le cas même après la mise en place de rocadés à péage, comme à Oslo.

Ce système, mis en place en 1990, comprend 19 points de péage situés sur tous les axes de liaison vers ou traversant le centre d'Oslo. Le prix moyen d'un trajet sur les rocadés est de 9 couronnes norvégiennes (NOK)¹. Le système concerne plus de 85 millions de véhicules par an et les recettes d'exploitation sont de 800 millions de NOK. La licence du péage arrivera à échéance en 2007.

A la base, le projet se fondait sur les éléments suivants:

- la nécessité de collecter des fonds pour la construction de routes dans la région d'Oslo, notamment un nouveau grand axe routier traversant le centre d'Oslo;
- un flux de circulation non satisfaisant, avec des retards importants pour tous les usagers;
- des subventions publiques pour les transports dans la région d'Oslo relativement peu élevées depuis un certain temps;
- les discussions des élus locaux qui avaient abandonné l'espoir de recevoir davantage de subventions de l'Etat et commencé à discuter d'autres possibilités pour financer un grand axe traversant le centre-ville.

Les rocadés à péage furent très mal accueillies par la majorité des automobilistes qui estimaient payer déjà trop de taxes pour l'utilisation de leurs véhicules. Afin de mieux faire accepter le système, le tunnel passant sous le centre-ville d'Oslo - premier projet faisant partie du «plan d'ensemble» - fut ouvert en même temps que les rocadés à péage. Cela «prouvait» aux automobilistes qu'ils «en avaient pour leur argent» dès le premier jour du paiement. Il était également important pour eux que l'argent soit collecté par le biais d'un système électronique moderne. Les voitures pouvaient ainsi passer rapidement sans devoir s'arrêter.

Effets sur l'environnement

Les 5% de baisse de la circulation enregistrés suite à l'entrée en fonctionnement des rocadés à péage ne devaient pas durer puisque le niveau antérieur se rétablit quelques mois plus tard. La taxe représente une part trop minime de la dépense totale des automobilistes pour avoir une influence significative sur la circulation.

Le «programme d'Oslo» a eu pour conséquences:

- d'améliorer le réseau de grands axes routiers, avec la création de nombreux tunnels;
- de dévier la circulation des rues et des voies résidentielles vers les axes principaux ayant une bonne capacité d'écoulement du trafic;

- de diminuer la circulation de 20% dans le centre-ville;
- d'améliorer la qualité des routes et de leurs alentours suite à l'accroissement des ressources financières;
- de mieux protéger la population contre le bruit et la pollution.

Reste encore à freiner l'augmentation du trafic, surtout aux heures de pointe, les limites de capacité du réseau routier étant pratiquement atteintes.

Une tarification en fonction du trafic

Le coût marginal des encombrements pour un trajet moyen de navette entrepris aux heures de pointe dans cette zone est estimé à 42 NOK. Il existe donc un écart énorme entre le coût individuel et le coût social des trajets pendant les heures de pointe dans cette zone.

Une étude a été menée sur la façon de concevoir un système payant pour les automobilistes, en supposant que les rocade à péage actuelles seraient maintenues. Afin d'analyser les effets des différentes stratégies de tarification pour la circulation routière dans la région d'Oslo, un modèle de transport global en fonction de tranches a été élaboré. Ci-dessous, la description d'une des solutions qui a fait l'objet d'une simulation et d'une comparaison avec le système actuel.

Les différents montants du péage liés à cette solution:

- 25 NOK durant les 3 heures de pointe du matin et de l'après-midi;
- 9 NOK à l'heure du déjeuner, soit l'équivalent du prix actuel en vigueur;
- passage gratuit pendant les périodes à faible trafic.

Par ailleurs, la capacité des transports publics est renforcée de façon à pouvoir faire face à une circulation plus importante.

Résultats de la simulation

Variations annuelles dans le volume de la circulation routière de la région d'Oslo par rapport au système actuel

Heures de pointe (matin)	-7,7%
Après-midi	-6,6%
Heure du déjeuner	-0,6%
Heures creuses	+0,2%
Bilan	-2,5%

Variations annuelles dans la demande de transports publics

Heures de pointe (matin)	+9,7%
Après-midi	+10,5%
Heure du déjeuner	+3%
Heures creuses	-0,6%
Bilan	+5,3%

La vitesse moyenne (voies à forte circulation) passe de 27km/h à 32km/h.

Variations du temps de trajet en empruntant les rocade à péage aux heures de pointe le matin

Sur les rocade	-3,5%
En venant de l'ouest	-7,5%
En venant du nord-est	-8,1%
En venant du sud	-7,9%

La réduction de la consommation d'essence pour toute la zone se situe, d'après les estimations, entre 10 et 14% pendant les heures de pointe. La réduction annuelle pour toute la zone est d'environ 4%.

Calcul du bénéfice social

Le bénéfice social résultant de différentes politiques des transports peut se mesurer en millions de NOK comme suit:

«Surplus du consommateur» + recettes de la «facturation selon le trafic» – coût des transports publics: $-18 + 212 - 40 = 154$

Cela montre que la différenciation des péages est profitable d'un point de vue social. Néanmoins, certains usagers seront mieux servis que d'autres. Le tableau ci-dessous présente les variations du «surplus du consommateur», c'est-à-dire le bénéfice du consommateur, y compris les coûts en temps à différentes périodes de la journée (en millions de NOK):

Heures de pointe du matin	-134
Heure du déjeuner	22
Heures de pointe de l'après-midi	-143
Heures creuses	+237
Total	-18

Il résulte qu'aux heures de pointe, les navetteurs sont les plus mal lotis en raison de l'augmentation du péage. L'effet négatif est plus important que l'effet positif d'une meilleure accessibilité du réseau routier (vitesse plus élevée aux heures de pointe) et d'un meilleur système de transports publics. Toutefois, pour certaines personnes ayant des «coûts élevés en temps» - comme celles qui travaillent dans les affaires ou le transport de marchandises -, l'effet total sera positif, même aux heures de pointe.

Naturellement, les effets négatifs pendant les heures de pointe ont pendant longtemps rendu ce type de politique inacceptable pour les hommes politiques, les autorités et l'opinion publique.

Dans sa forme initiale, le système de rocade à péage d'Oslo était destiné à collecter des fonds pour financer des équipements routiers. L'accroissement des problèmes environnementaux causés par le trafic routier pose la question de savoir si les automobilistes doivent payer la totalité du coût social de leurs déplacements. En particulier, on se demande si l'adoption d'un tarif plus élevé aux heures d'affluence générerait des avantages dignes

d'attention. Notre étude a montré qu'une telle solution engendrerait des bénéfices sociaux considérables.

En effet, une tarification plus élevée pendant les heures d'affluence augmente le coût d'utilisation de la voiture et diminue, par conséquent, le volume de la circulation, d'où un accroissement de la demande de transports publics et une réduction du temps de trajet pour le trafic routier subsistant aux heures de pointe.

L'accroissement de la demande de transports publics induit une augmentation des recettes et une augmentation plus importante encore des dépenses pour les transports collectifs. La population dispose d'un meilleur système de transports en commun. La diminution du trafic routier ainsi qu'une meilleure circulation aux heures de pointe améliorent l'environnement. Les automobilistes circulant pendant les heures de pointe doivent payer. Cependant, cela est tout à fait équitable. C'est en effet le trafic aux heures de pointe qui oblige à augmenter la capacité du réseau routier. Le trafic aux heures de pointe à Oslo ne contribue que pour un tiers aux recettes collectées.

Nos expériences et nos analyses à Oslo nous amènent à conclure que nous avons besoin d'un ensemble d'outils permettant de contribuer à améliorer la situation de l'environnement. L'amélioration des transports publics est certes importante mais pas suffisante. Les routes payantes peuvent être efficaces mais font peser une charge plus importante sur les transports en commun. Pour que les péages soient acceptés, il faut que de l'argent soit investi au bénéfice des automobilistes. Une ville comme Oslo a besoin d'un réseau efficace de grands axes routiers, qui, en étant de très bonne qualité, attireraient davantage d'automobilistes que les rues des zones résidentielles.

Ivar Sørli

Directeur des transports

Ville d'Oslo

Radhuset

N-0037 Oslo

E-mail:ivar.sorlie@radhuset.oslo.kommune.no

¹ 1 euro ≈ 8,3 NOK

De l'impôt à la redevance tarifaire

Comment encourager la réduction et la réutilisation des déchets

Origines de la redevance tarifaire

Le Décret Ronchi a intégré la législation européenne en matière de traitement des déchets dans le système juridique italien. Le principe général consistant à recourir à des instruments économiques pour encourager le traitement correct des déchets a été adopté, de même que des instruments spécifiques réservés aux pouvoirs locaux (communes et groupements de communes).

L'ancienne «taxe» (calculée en fonction de la surface et qui ne couvrait en moyenne que 60% des frais de traitement des déchets) a été remplacée par une «redevance tarifaire» qui devrait financer la totalité des coûts et favoriser la réduction et la réutilisation des déchets, conformément au principe du pollueur-payeur (art. 49 du Décret-Loi 22/9, DPR 158/99, Circulaire du Ministère de l'Environnement du 07/10/99).

La gestion de la redevance tarifaire incombe aux municipalités, en tant que responsables de l'organisation de la collecte des déchets. La redevance tarifaire se compose d'une partie fixe, qui couvre les frais généraux de mise en place et d'entretien des services, et d'une partie variable, qui varie en fonction du volume des déchets produits. Des allègements fiscaux et des réductions de la redevance devraient être consentis dans les cas de collectes de déchets triés. L'entrée en vigueur du nouveau régime, initialement prévue pour le 01.01.1999 au plus tard, a été repoussée à une date comprise entre 2003 et 2008, mais des expériences sont envisageables entre temps.

Premières expériences

Un certain nombre d'expériences réalisées dans des communes de la Vénétie se sont avérées fort encourageantes et ont ainsi prouvé que les différents systèmes de collecte sont déterminants pour le fonctionnement de la redevance tarifaire.

Une collecte par porte-à-porte permet d'évaluer le volume et le type de déchets produits par chaque usager et de récompenser, de ce fait, ceux qui réduisent et/ou trient leurs déchets. Dans les systèmes prévoyant une collecte sélective, la partie variable de la redevance est établie en fonction de la production moyenne par type d'usager, ce qui empêche cependant de récompenser au cas par cas les individus qui le méritent. Les municipalités peuvent toutefois recourir à des indicateurs de production pour évaluer la production de déchets par catégorie d'usager, en attendant de pouvoir calculer la production de chaque membre de la catégorie.

Dans la commune de Sommacampagna (Province de Vérone – 13 000 habitants), depuis 1998, la partie variable est financée par l'achat des sachets réservés aux ordures sèches résiduelles et humides. Chaque usager est encouragé, d'une part, à réduire les déchets non triés et à composter personnellement la partie humide, ce qui lui permet d'économiser sur la partie variable et, d'autre part, à maximaliser la collecte sélective des déchets recyclables (imputée à la partie fixe de la redevance, payée par tous). Ainsi, la municipalité a obtenu une réduction du volume global des déchets (grâce au compostage domestique et à l'absence de faux déchets - décombres, déchets industriels - par suite de la suppression des poubelles; les déchets traités par des systèmes inadéquats - incinération et exportation - ont également

diminué) et a atteint, en 1999, un pourcentage de tri de 70%. Les problèmes de fraude ont été réglés en octroyant d'office un nombre minimum de sachets par usager.

Dans le Consortium VE4 (17 communes, 220 000 habitants), le nouveau système de redevance est entré en vigueur, à titre expérimental, en l'an 2000. Dans les communes prévoyant le tri des ordures, la redevance est appliquée en fonction des indicateurs de production de déchets établis pour chaque catégorie d'usager; chaque commune récompensera par la suite les catégories ou les quartiers ayant contribué dans une mesure significative à la sélection des déchets (et/ou à leur réduction).

Dans les communes ayant mis en place un service de collecte par porte-à-porte, le montant de la partie variable de la redevance incombant à chaque usager est calculé à l'aide d'un mécanisme d'enregistrement automatique des déchets. La fixation *a priori* d'un montant moyen de la partie variable et sa révision *a posteriori* (donnant lieu à des ajustements positifs ou négatifs) permet d'éviter toute fraude et de couvrir la totalité des coûts.

Venise a été, en 1999, la première grande ville à appliquer cette nouvelle méthode, complétée par un système de pondération des catégories d'usagers et par des bonus décernés aux quartiers mettant en œuvre une collecte sélective. L'expérience a prouvé qu'il était possible de passer de l'impôt à la redevance (qui encourage la collecte sélective) quelles que soient les situations existant en Italie.

Incitations économiques

En Italie, outre ce nouveau système tarifaire, plusieurs mesures économiques visant à encourager la réduction et la réutilisation des déchets sont appliquées à titre expérimental, à savoir:

- augmentation de l'éco-taxe sur les décharges lorsque les objectifs minimums de ramassage sélectif fixés par la loi ne sont pas atteints (région de Toscane);
- sanctions à l'encontre des collectivités qui n'atteignent pas les objectifs minimums établis dans les plans de réduction du volume par personne des déchets portés à la décharge (Consortium VE4).

Mario Santi

Professionnel indépendant

Membre du Conseil d'Administration de la Société Amav spa Venise

S. Croce 2148

I-30135 Venise

E-mail: mario.santi@libero.it

La Banque de Développement du Conseil de l'Europe

La Banque de Développement du Conseil de l'Europe (CEB) est une banque multilatérale de développement à vocation sociale créée en 1956 par le Conseil de l'Europe pour apporter des solutions aux problèmes des réfugiés. Elle compte actuellement 35 Etats membres¹. Son principal objectif, précisé dans son statut, est de contribuer à la solution des problèmes sociaux que pose aux pays européens la présence de réfugiés, de personnes déplacées, de migrants ou de victimes de catastrophes naturelles ou écologiques. La Banque finance, par ailleurs, des projets dans des secteurs tels que la création d'emploi dans les petites et moyennes entreprises, le logement social, la santé, l'éducation, la protection de l'environnement, la modernisation du monde rural, la rénovation des quartiers urbains défavorisés et la réhabilitation du patrimoine historique.

La Banque accorde des prêts à ses membres ou à des institutions publiques ou privées agréées par ces derniers. Elle dispose pour base financière d'un capital de 1,4 milliards d'euros souscrit par ses membres et de réserves accumulées. Une augmentation de capital d'environ 60% a été décidée en novembre 1999. Les fonds nécessaires au financement des projets sont empruntés sur les marchés des capitaux où sa réputation lui vaut un accès privilégié: la CEB a, en effet, obtenu de tous les grands organismes d'évaluation financière la meilleure notation possible en matière de crédit (AAA).

Le bilan de la Banque au début de cette année s'élevait à près de 13 milliards d'euros. En 1999 le total des prêts approuvés se montait à plus de 2 milliards d'euros et les décaissements dépassaient 1,7 milliards, soit une augmentation de 60% par rapport à l'année précédente. Le bénéfice net est passé de 81,4 millions en 1998 à 91,4 millions en 1999.

La Banque et l'environnement urbain

La protection de l'environnement et la réhabilitation des quartiers urbains défavorisés comptent parmi les domaines d'activité de la Banque.

En 1999, des prêts d'un total de plus de 300 millions d'euros ont été accordés à des projets de protection de l'environnement (18% des prêts consentis). Sous cette rubrique, la CEB a financé des projets portant sur les réseaux d'assainissement, l'épuration des eaux usées et le traitement des déchets solides dans plusieurs Etats membres. Parmi les projets susceptibles d'être retenus, on peut citer également le nettoyage de cours d'eau, la dépollution et la protection du sol et des eaux souterraines, la protection contre les nuisances sonores et la production d'énergies renouvelables, non polluantes.

L'aide aux victimes de catastrophes naturelles ou écologiques fait aussi partie des priorités statutaires de la CEB, de même que les mesures de prévention. Le prêt de 12 millions d'euros à la Communauté autonome d'Andalousie (Espagne) pour la décontamination des sols et des eaux pollués en avril 1998 par des boues toxiques offre un bon exemple de ce type d'activités.

La réhabilitation des zones urbaines défavorisées ne figure que depuis peu parmi les secteurs d'activité de la Banque. Elle offre toute une gamme de possibilités de financement d'investissements publics ou privés dans l'infrastructure sociale de quartiers souffrant de maux tels que le chômage, l'insalubrité, l'absence d'équipements de base. La Banque s'efforce de suivre une démarche globale intégrant les divers facteurs qui déterminent les

conditions de vie d'un quartier, comme la qualité du logement, l'emploi et les équipements collectifs - culturels et sportifs par exemple. Le règlement de la Banque donne des exemples d'équipements d'infrastructure pouvant être financés dans ce contexte: projets relatifs à l'alimentation en eau potable, en électricité et en gaz; voirie et égouts; ainsi que des projets concernant des équipements de caractère social et culturel: services médicaux de base, écoles, centres de formation professionnelle, centres communautaires, centres sportifs, aires de jeu, espaces d'exposition, projets de création d'emploi, etc. Dans le cadre d'un programme global de rénovation urbaine, la Banque pourrait également financer des projets concernant l'environnement, la création ou le réaménagement de parcs et jardins publics, de «ceintures vertes», etc.

La Banque de Développement du Conseil de l'Europe est donc toute prête à financer à peu de frais des projets contribuant à la protection de l'environnement. Quant aux Etats membres, il ne tient qu'à eux de soumettre plus de projets propres à influencer directement et de manière positive sur le bien-être des populations locales. N'est-ce pas, au fond, l'essence même du rôle social qui est la raison d'être de la Banque?

Günter Schirmer

Secrétaire Exécutif Adjoint des Organes de la Banque

Banque de Développement du Conseil de l'Europe

E-mail: guenter.schirmer@coe.int

Web: <http://www.coebank.org>

¹ Albanie, Allemagne, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, «l'Ex-République yougoslave de Macédoine», Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Saint-Marin, Saint-Siège, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie

Nouveaux défis de l'aménagement urbain

Revitalisation d'importants quartiers d'habitation et de villes en Europe centrale

Le concept «Open building»

En juillet de cette année, le Centre nippo-allemand de Berlin (www.jdzb.de) a organisé une conférence sur le thème «Revitalisation d'importants quartiers d'habitation et de villes en Europe centrale» en association avec le Groupe de recherche W104: «Open Building Implementation» (réalisation de la construction dans un cadre ouvert) du CIB¹, en invitant plus de 120 experts de la construction et du logement du monde entier. Y ont été présentés des exposés sur la Russie, le Bélarus, la Bulgarie, la Hongrie, la République tchèque, la Pologne et l'ex-Allemagne de l'Est, traitant essentiellement de l'entretien et de la rénovation de quartiers d'habitation vieillissants jadis construits en bordure de vastes complexes industriels. Les rapports des villes où existent 70 millions d'appartements de ce type ont souligné l'urgente nécessité de diversifier et de moderniser les unités d'habitation et de reconstruire l'écosystème de façon à accompagner le passage actuel de l'industrie lourde à l'industrie légère. La conférence s'est centrée sur l'application de l'approche «Open building» c'est-à-dire d'un nouveau concept pour les entreprises d'architecture et de construction qui intègre l'environnement bâti (c'est-à-dire un ensemble complet de bâtiments et d'éléments urbains) dans un système global de production industrielle et de gestion du bâtiment. Initialement proposé par un réseau international du Groupe CIB W104, le concept «Open Building» a été effectivement adopté dans un certain nombre de projets visant à améliorer les espaces et paysages communaux tout en revitalisant et soutenant la communauté. Des rapports sur de telles réussites ont éveillé l'intérêt de l'assistance.

L'exemple du projet de rénovation de Leinefelde

Le cas le plus remarquable peut-être, signalé à la conférence, a été le projet de rénovation en cours d'un quartier d'habitation situé dans une ville de l'ex-Allemagne de l'Est, Leinefelde.

Il y a environ 45 ans, la population de Leinefelde est passée soudainement d'à peine 3 000 habitants à 40 000, après l'implantation d'industries textiles et de cimenteries. A la fin de la guerre froide, toutefois, il y a une dizaine d'années, la ville s'est retrouvée face à de nombreuses difficultés. Etant donné que 85% de la population habitait dans les immeubles d'Etat, il était vital pour la ville de procéder à la rénovation complète du parc d'habitations, en envisageant principalement, non plus le travail, mais la qualité de la vie, et en reconstruisant l'écosystème de manière à offrir en abondance de l'eau et des espaces verts.

Le maire, Gert Reinhardt, a fait appel à un bureau d'urbanisme compétent pour élaborer un plan-cadre, tout en attirant de nouvelles industries et en créant 3 000 emplois au centre de logistique d'une grande société. Lors de la présentation du plan-cadre, la ville a surveillé de près l'état et la possibilité d'utilisation de l'«environnement bâti», des espaces verts et de l'eau.

Sur la base de cet examen et de certaines prévisions quant à l'avenir immédiat de la ville, a été élaboré un plan visant à convertir l'espace vide plat et monotone en un environnement résidentiel souple et conscient de l'écologie, en conservant la plupart des bâtiments mais aussi en supprimant quelques constructions périphériques.

En effet, pour répondre à la diminution de la population, il fallait également une «diminution d'échelle» de manière à créer un nouveau paysage attrayant. La ville a tenu de nombreux débats avec ses citoyens pour évaluer l'environnement bâti et la manière de le rénover, avant d'adopter les divers projets de logements et un nouveau tracé du paysage.

Le projet Sureuro

Les quartiers d'habitation construits dans les régions industrielles au cours de la période de croissance économique, après la seconde guerre mondiale, vieillissent aujourd'hui rapidement dans tous les pays avancés, y compris au Japon. Le cas de Leinefelde et sa réaction rapide aux changements sociaux devraient constituer un précieux exemple pour ces pays. Dans l'Union européenne, un projet appelé Sureuro (Rénovation durable en Europe²) a été lancé cette année.

Il vise à créer des programmes de remise en état des quartiers d'habitation construits dans les années 1950, dans lesquels on se préoccupe raisonnablement d'améliorer les normes en matière d'environnement et d'économie de l'énergie sans dépasser le budget prévu. Afin de créer des communautés durables, il serait grandement utile d'y incorporer la méthode d'urbanisme qui place le concept d'«environnement bâti» dans sa juste perspective.

Seiji Sawada

Dr Ing., architecte

CIB W104: Open Building Implementation

Shimizu Corp. Building Research Institute

Setagaya-ku

Daizawa 3-9-12, 305

Tokyo

155-0032 Japon

E-mail: bxk01676@nifty.ne.jp

¹ CIB: Conseil international pour la recherche et l'innovation dans le bâtiment et la construction (www.cibworld.nl)

² Sureuro: (www.sureuro.com/conf.htm)

Vers un nouveau modèle de coopération en matière de développement

Durant les années 1980, les idées relatives au rapport entre l'environnement et le développement ont considérablement évolué. Ainsi, en 1992, lors du Sommet de la Terre (à Rio), l'idée selon laquelle la protection de l'environnement et le développement devaient aller de pair et s'équilibrer était largement reconnue. On devait, en d'autres termes, s'orienter vers un développement durable.

Dans le même temps, alors que les Etats préparaient le Sommet des villes de 1996 (Sommet d'Istanbul), les conceptions de base sur le développement économique et l'urbanisme étaient également en mutation. On a pris conscience que l'obstacle majeur au développement durable, n'est pas dû, en règle générale, au manque de technologie ou au manque de capitaux mais aux capacités restreintes de gestion, ce qui implique de changer de stratégie, de politique et de méthode de gestion des affaires publiques.

Cette prise de conscience générale a permis l'émergence d'idées et d'actions nouvelles dont, en matière de développement, la création d'un nouveau modèle de coopération, axé sur la mobilisation des ressources, le renforcement des partenariats et de la participation ainsi que le partage des connaissances afin de développer les savoir-faire collectifs.

La réalité est que les villes sont de plus en plus déçues par l'ancien modèle d'aide au développement et ses solutions, élaborées par les experts et imposées d'en haut, ayant généralement pour moteur la technologie ou l'investissement et reposant sur des plans directeurs dépassés et inadaptés. Elles savent, à présent, que ce sont elles qui doivent concevoir de nouvelles stratégies.

Après tout, c'est dans les villes que les problèmes d'environnement sont ressentis le plus directement et c'est grâce à leurs expériences que de nouvelles stratégies efficaces et des programmes réalistes peuvent et sont actuellement mis en œuvre avec succès.

Le Forum de l'environnement urbain

Stimulée par son dynamisme interne, cette évolution des mentalités a conduit tout naturellement à la création du Forum de l'environnement urbain, résultat d'un partenariat mondial en matière de gestion de l'environnement urbain, dans lequel le Centre des Nations Unies pour les établissements humains (CNUEH-Habitat) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) jouent un rôle de facilitateur et de catalyseur.

Le Forum de l'environnement urbain est un réseau mondial de villes et de programmes internationaux, animé par des acteurs toujours plus nombreux et variés qui souhaitent disposer de moyens plus accessibles et efficaces d'échanger des informations, de développer leurs connaissances mutuelles et de collaborer dans le domaine de la planification et de la gestion de l'environnement urbain.

Ce forum est donc un mécanisme puissant auquel les villes et les programmes du monde entier peuvent collaborer efficacement et directement, pour trouver des moyens adéquats de régler les problèmes liés à l'environnement urbain.

On voit ainsi se dessiner un nouveau modèle de coopération en matière de développement, centré sur l'amélioration des savoir-faire collectifs plutôt que sur l'apport de solutions toutes

faites, acceptant la nécessité fondamentale d'adopter une stratégie participative large, et fondé sur l'expérience locale acquise par la pratique. L'idée centrale est celle de partenariat, de coopération véritable, d'aide mutuelle et du plus large partage possible de l'expérience.

Cette nouvelle stratégie n'a pas le monopole de la sagesse et ne prétend pas non plus détenir toutes les réponses aux problèmes délicats et complexes que les villes rencontrent aujourd'hui. C'est, cependant, la voie la plus prometteuse vers un développement urbain durable.

Jochen Eigen

Conseiller spécial auprès du directeur administratif

CNUEH (Habitat)

BP 30030

Nairobi - Kenya

E-mail: habitat@unchs.org

Web: <http://www.unchs.org>

Le CPLRE et la protection de l'environnement

Le Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe (CPLRE) est l'assemblée politique du Conseil de l'Europe qui réunit des responsables locaux et régionaux des Etats membres pour échanger des informations, débattre de questions d'intérêt général, et, dans la mesure du possible, parvenir à un consensus à ce sujet.

Il encourage, d'une part, le renforcement de la démocratie locale, en faisant appel à sa Charte européenne de l'autonomie locale, et, d'autre part, l'organisation d'une collaboration entre municipalités sur une série de questions.

Pour poursuivre ces objectifs, le CPLRE a été récemment restructuré, ce qui a abouti à créer un petit nombre de nouvelles commissions spécialisées avec de larges responsabilités. Ces commissions se sont réunies pour la première fois en octobre 2000 dans le but d'élaborer leur programme de travail pour les deux à trois années à venir.

La Commission du développement durable

Parmi les commissions du CPLRE figure la Commission du développement durable, chargée principalement du travail du CPLRE sur l'environnement et la ville.

Son futur programme de travail, défini lors de la réunion d'octobre, comprend les points suivants:

- effet de la déréglementation du marché de l'énergie sur les collectivités locales;
- rôle des pouvoirs locaux dans l'établissement des réseaux de téléphonie mobile et leurs responsabilités en matière de risques éventuels pour la santé;
- aide à la mise en œuvre de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement;
- contrôle démocratique par les collectivités locales de l'octroi de services de base (eau, électricité, gaz et traitement des déchets);
- application de la notion de développement durable aux transports, notamment aux transports publics urbains.

En ce qui concerne les questions d'urbanisme, la Commission élaborera un rapport en vue d'une conférence, prévue à Kiev en 2001, sur la gestion des capitales européennes, notamment les relations entre d'un côté, la capitale et, de l'autre, la région environnante, le gouvernement central et les arrondissements qui la constituent.

Ayant réussi à lancer une Association européenne des villes et régions historiques, qui rassemble les associations ou réseaux de villes historiques afin de mettre en valeur les politiques qui visent à assurer leur viabilité, le CPLRE continuera de défendre les intérêts de l'Association et, le cas échéant, de collaborer avec elle, dans le cadre, par exemple, des préparatifs de la prochaine conférence qui doit se tenir à Kazan (Russie).

La Commission continuera aussi à promouvoir la prise en considération des principes de la Charte urbaine européenne dans la pratique des pouvoirs locaux en ce qui concerne tout un éventail de politiques urbaines.

La Charte urbaine européenne

La Charte urbaine européenne, adoptée il y a 10 ans par le CPLRE, est un document qui s'intéresse à certains grands problèmes liés à l'environnement physique et social auxquels les collectivités locales sont confrontées. Elle met véritablement l'accent sur les mesures qualitatives qui aident à faire ressortir la dimension humaine dans la vie quotidienne des villes, ce qui la situe dans le droit fil des principes du Conseil de l'Europe et des idéaux de protection des droits de l'homme, du respect du droit et de l'importance de la dignité humaine.

Ainsi, un travail considérable a été réalisé dans les domaines suivants:

- protection de l'environnement;
- protection des minorités et respect des différences ethniques et religieuses;
- traitement de l'exclusion sociale;
- encouragement des programmes visant à favoriser l'emploi, notamment l'emploi des jeunes;
- amélioration de la qualité architecturale;
- encouragement de politiques locales destinées à combattre la toxicomanie;
- participation et développement communautaire;
- régénération de zones industrielles par le biais de mesures sociales, culturelles et environnementales.

En 2002, la manière dont les principes de la Charte ont été repris dans la théorie et la pratique des collectivités locales des Etats membres sera examinée.

Collectivité, criminalité et environnement

Il conviendrait de citer aussi le travail du CPLRE en matière de réduction et de prévention de la criminalité, qui a porté récemment, lors d'une conférence tenue en octobre 2000 à Szczecin (Pologne), sur les relations entre la qualité des logements, la qualité de l'environnement physique urbain et la réduction des comportements criminels et anti-sociaux.

Les pouvoirs locaux ont été invités à reconnaître que l'état de l'environnement urbain peut contribuer à atténuer la criminalité et les facteurs criminogènes et que la stabilité sociale des villes grandes et moins grandes est influencée par l'environnement.

D'une part, il leur a été conseillé de décourager la construction de logements monotones et fortement concentrés, souvent accompagnés d'espaces ouverts, lugubres et balayés par le vent, ainsi que de vastes lotissements sans âmes, souvent situés en banlieue, car ces deux types d'habitat favorisent le désespoir, la solitude et la violence. D'autre part, il faudrait éviter la destruction de vieux bâtiments familiers et leur remplacement par des constructions sans grand intérêt social ni architectural, car cela ruine la continuité historique.

En conséquence, les pouvoirs locaux ont été invités à prendre en considération le volet «sécurité des communautés» dans les politiques d'urbanisme et de logement:

- en mêlant les fonctions d'habitation et de commerce;
- en installant des espaces commerciaux dans les zones résidentielles;
- en aménageant des espaces publics agréables comportant de la végétation et un mobilier urbain attrayant;

- en favorisant un environnement plaisant de nuit comme de jour et par tous les temps, en faisant particulièrement attention à la taille, à la forme, aux couleurs, au paysage, aux matériaux et à l'entretien des bâtiments et de l'espace.

Il ressort de ce bref aperçu du travail futur du CPLRE sur l'environnement urbain que la préférence est donnée à une analyse des questions environnementales dans le contexte de l'aménagement urbain dans son ensemble. Il n'est guère possible non plus de séparer les questions d'environnement en milieu urbain de l'environnement social quand on en vient à l'objectif global du CPLRE qui consiste à définir des politiques à l'intention des responsables locaux, en vue d'adopter une approche commune de l'amélioration des conditions de vie dans les villes.

Moreno Bucci

Président de la Commission du développement durable, CPLRE

Piazza Buonconsiglio 1

I-55049 Viareggio

Web: <http://www.coe.fr/cplre>

Infos du Conseil de l'Europe

La Convention européenne du paysage: un nouvel instrument juridique pour les paysages

La Convention européenne du paysage a été ouverte à la signature le 20 octobre 2000 à Florence (Italie). Elle a été signée par les 18 Etats suivants, tous membres du Conseil de l'Europe: Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Norvège, Portugal, Roumanie, Saint-Marin, Suisse et Turquie. Elle entrera en vigueur lorsque 10 Etats l'auront ratifiée, processus qui peut encore prendre un ou deux ans.

La Convention, dont la première version a été établie par le Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux de l'Europe, est le premier traité international consacré exclusivement à la protection, à la gestion et à l'aménagement des paysages; c'est donc, du point de vue juridique, un instrument prospectif. Elle essaie d'apporter une réponse aux souhaits des citoyens européens concernant la qualité de leur environnement.

Nous sommes fiers de certains paysages qui suscitent en nous des sentiments positifs et auxquels nous nous attachons. Les paysages sont le cadre de notre vie quotidienne et nous réagissons négativement à leur dégradation. Autrement dit, la qualité des paysages influe sur la qualité de la vie quotidienne des citoyens. L'un des objectifs de la Convention est de protéger notre environnement culturel et physique immédiat en essayant de placer la protection des valeurs paysagères au cœur des politiques qui ont une action sur les paysages: politique d'aménagement de l'espace, politique de l'environnement, politiques économique et sociale.

Le paysage intègre des aspects naturels et culturels de la réalité. Une région donnée se caractérise par ses spécificités physiques et écologiques, ses montagnes, ses fleuves, la végétation qui recouvre son sol et par l'empreinte de l'action humaine qui a modelé son territoire au cours des siècles. Tous ces facteurs – la perception, les traits culturels et naturels de notre paysage – sont pris en compte dans la Convention.

La Convention a pour objet «de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine.» Pour mettre en œuvre la protection, la gestion et l'aménagement des paysages, les Etats signataires sont priés de reconnaître juridiquement le paysage, puis d'adopter des politiques et des mesures aux niveaux local, régional, national et international en sa faveur. Ces mesures comprennent la mise en place de procédures de participation du public à la définition de ce qu'on appelle des «objectifs de qualité paysagère», destinés à orienter les politiques. La Convention ne vise pas seulement à protéger quelques paysages exceptionnels mais aussi à guider la transformation des paysages quotidiens dans les espaces naturels, ruraux, urbains et péri-urbains. Beaucoup de zones rurales et péri-urbaines figurent parmi celles qui connaissent les transformations les plus profondes et qui doivent donc faire l'objet d'une plus grande attention de la part des autorités et du grand public.

La Convention vise également à accroître la sensibilisation de la société civile et des autorités publiques à la valeur et au rôle des paysages. Elle encourage la formation de spécialistes de la connaissance et de l'intervention sur les paysages dans les secteurs public et privé ainsi qu'un enseignement abordant les questions liées aux paysages pour les autres professionnels ayant à prendre des décisions techniques influant sur les valeurs attachées au paysage. Il peut s'agir

du personnel des administrations locales et régionales, des gestionnaires de l'environnement ou du patrimoine, aussi bien que d'autres personnes ayant à prendre des décisions concernant l'utilisation des terres agricoles, le tourisme, l'industrie et la construction d'infrastructures.

La Convention traite aussi de l'identification et de la qualification des paysages. Il est demandé aux Etats signataires d'identifier et de qualifier leurs paysages, et d'analyser les dynamiques et les pressions qui les modifient, de manière à pouvoir les maîtriser plus efficacement. La Convention ne prétend pas «geler» des paysages – même ceux qui sont remarquables – dans leur état actuel, mais se propose, au contraire, de guider et d'influencer leur modification afin de préserver les valeurs paysagères qui sont tant appréciées du public.

La Convention prévoit également une coopération européenne sur tous les aspects évoqués ci-dessus, en particulier les zones transfrontalières. Le Conseil de l'Europe est chargé du suivi et de la mise en œuvre de la Convention. A cette fin, la nouvelle Direction de la Culture et du Patrimoine Culturel et Naturel aura pour tâche d'exécuter, en coordination avec les Etats signataires, d'autres organes du Conseil de l'Europe et des partenaires extérieurs, un programme commun d'activités sur les paysages européens.

Comme tout nouveau-né, la Convention suscite de grands espoirs. Son succès dépendra de la manière dont les Etats réussiront à mettre les paysages au centre de leurs politiques de l'environnement et de l'aménagement de l'espace. Ils sauront certainement le faire.

Résultats du 1^{er} Prix du Paysage du Conseil de l'Europe

Le Prix du Paysage du Conseil de l'Europe a été attribué pour la première fois cette année, le 21 novembre 2000. Institué dans le cadre de la Campagne «L'Europe, un patrimoine commun» et de la Convention européenne du paysage, ce prix vise à récompenser les autorités locales et régionales ainsi que les ONG qui ont pris des initiatives concrètes et ponctuelles en matière de qualité du paysage.

Le Prix dans la catégorie «pouvoirs locaux et régionaux» a été décerné au Vale of Glamorgan (Pays de Galles, Royaume-Uni) pour le projet «Travaux de paysage pour le Vale of Glamorgan», distingué par le jury pour l'étendue de son champ d'action qui couvre de nombreux aspects de l'aménagement du paysage à partir d'un excellent système d'analyse régionale. Le jury a également apprécié la possibilité de reproduire la méthode de travail utilisée dans d'autres contextes régionaux ainsi que la forte implication de la population dans le projet.

Dans la catégorie ONG, le Prix est revenu à l'Institut écologique pour le développement durable (Hongrie) pour son action dans le village de Gömörzólós au nord du pays. Par ce choix, le jury a voulu souligner l'originalité du projet ainsi que son adaptation à la réalité et aux ressources naturelles et humaines. Les paysages y sont reconnus dans leur particularité et leur diversité. De plus, le projet est facilement transposable dans d'autres communautés villageoises.

Enfin, une mention spéciale a été attribuée au projet tchèque «Jardin de l'Europe» dans la catégorie «Pouvoirs locaux et régionaux» et au projet polonais «Amis de Podkowa Leśna pour leur ville jardin» dans la catégorie ONG.

Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe

Que recouvrent aujourd'hui les notions de rural et d'urbain? A quelles transformations socio-économiques, environnementales et culturelles leurs évolutions correspondent-elles? Comment ces changements s'articulent-ils au processus de globalisation de l'économie qui s'instaure à l'échelle européenne et mondiale?

Deux Commissions de l'Assemblée parlementaire – celle de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux et celle de l'agriculture, du développement rural et de l'alimentation – ont organisé à Strasbourg du 10 au 12 mai 2000 un colloque international sur les différents aspects de ces questions. Le Colloque «Nouvelles urbanités, nouvelles ruralités en Europe», qui a bénéficié notamment de la coopération des Universités françaises Paris I et Paris X, a structuré ses travaux autour de séances plénières et de quatre ateliers spécifiques sur les thèmes suivants:

- l'évolution des modes d'habiter: un révélateur des mutations des sociétés urbaines et rurales;
- réorganisation des systèmes productifs et nouvelles formes de travail;
- du local à l'Europe: pouvoirs, territoires, citoyenneté;
- l'environnement: enjeux matériels, politiques, sociaux, symboliques.

Les actes de ce colloque seront publiés par les organisateurs. Pour plus de renseignements, veuillez vous adresser au Secrétariat de l'Assemblée parlementaire.

Tourisme durable, environnement et emploi

Une importante conférence internationale réunissant des spécialistes du tourisme, de l'environnement et des ressources humaines s'est tenue à Berlin (Allemagne) du 11 au 13 octobre 2000, à l'invitation du ministère allemand de l'Environnement et de l'Agence fédérale de l'environnement, en vue de soutenir et de promouvoir toutes les initiatives européennes en faveur du développement des formes durables du tourisme, respectueuses de l'environnement naturel, culturel et humain et créatrices au plan local de ressources économiques et d'emploi.

La réunion a offert une plate-forme de discussion avec des intervenants d'horizons très divers: hauts fonctionnaires des ministères concernés par le tourisme durable, l'environnement et l'emploi des pays européens, représentants des institutions mondiales et européennes, des parlements nationaux, des organisations professionnelles du tourisme, des institutions internationale et européenne de financement, gestionnaires d'espaces protégés, spécialistes en matière de développement d'emploi, etc.

S'inscrivant dans le cadre de la Campagne du Conseil de l'Europe «L'Europe, un patrimoine commun», les travaux de la Conférence ont apporté une contribution à l'intégration des valeurs défendues par le Conseil de l'Europe dans les processus de développement touristique en Europe, notamment en Europe centrale et orientale. Le respect de l'individu, le maintien de la cohésion sociale, le développement local, la préservation des cultures régionales et locales et de la diversité biologique et paysagère de l'Europe doivent, en effet, représenter des éléments essentiels dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques nationales et européennes du tourisme.

Une déclaration finale ainsi que des conclusions ont été adoptées par les participants à l'issue de leur rencontre. Ces textes devraient appuyer les activités futures du Conseil de l'Europe dans ce domaine et être portés à la connaissance des manifestations internationales futures, notamment des prochaines conférences ministérielles traitant des questions de diversité biologique et paysagère, d'environnement, d'aménagement du territoire ainsi qu'aux manifestations qui marqueront 2002, l'Année Rio+10.

Les actes de la Conférence sont en cours de préparation aux Editions du Conseil de l'Europe et seront publiés dès 2001.