

# Voyage d'études dans l'Øresund

*Dossier des participants*



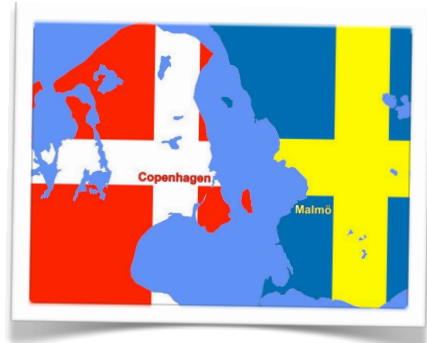
Croissance verte et aménagement  
transnational

Copenhague et Malmö  
du 4 au 8 avril 2011

# Introduction

## Le détroit de l'Øresund, lieu conflictuel et stratégique dans l'histoire

Le détroit de l'Øresund a été pendant des siècles le théâtre de conflits entre les peuples danois et suédois pour la domination de ce point de passage essentiel du commerce maritime entre la Mer du Nord et la Mer Baltique. Longtemps dominées par les danois, les deux rives du détroit sont maillées par des installations militaires. En 1658, la reconquête de la rive nord par les suédois ne permet pas le développement d'échanges économiques importants, en raison des guerres fréquentes entre les deux nations jusqu'au XVIIIe siècle. Si des projets de liaison fixe à travers le détroit existent depuis le XIXe siècle, l'idée d'une région économiquement intégrée n'apparaît qu'à partir des années 1950.



## La naissance d'une coopération transnationale

À partir des années 1980, le développement de l'Union européenne et la fragilité des pays face aux crises économiques successives amènent une prise de conscience progressive des avantages d'une coopération poussée entre les territoires.

Un projet de liaison fixe entre la Suède et le Danemark est envisagé par les deux États, et le choix de l'Øresund (plutôt que d'une liaison plus au nord, que refusait la ville d'Helsingør) est dû à l'engagement des élus de Malmö. En outre, la présence sur ce territoire des deux métropoles de Copenhague (1,6 millions d'habitants) et de Malmö (métropole de plus de 500 000 habitants, troisième ville de Suède et première ville de Scanie) fait considérer aux élus locaux le potentiel d'un développement économique concerté.

Un accord signé en 1991 par les gouvernements suédois et danois insiste sur leur volonté de coopération culturelle et économique, et sur le développement concerté du marché du travail et de l'immobilier dans la région de l'Øresund. L'ouvrage de liaison retenu est un pont-tunnel routier et ferroviaire, avec une île artificielle au point de rencontre des deux structures. Par la suite, les deux États créent des institutions pour cette région, afin de susciter une réelle intégration régionale et de concrétiser une « nouvelle région compétitive en Europe du Nord ». L'adhésion de la Suède à l'Union européenne en 1995 permet ensuite à des projets profitant du financement INTERREG de promouvoir l'identité commune de cette région binationale et de créer des conditions d'intégration.

## Quelle réalité binationale ?

Une véritable stratégie de marketing territorial est mise en place dès 1997 par les acteurs institutionnels, avec le projet « Naissance d'une région ». Il vise à construire une image de région intégrée et à en soigner l'image de marque. Le pont-tunnel constitue un lien, réel et symbolique, entre les territoires. Ce projet reçoit le soutien de nombreuses organisations locales

(institutions publiques, associations et entreprises privées) : l'existence d'une société civile est ainsi mise en avant. Toutefois ce sont bien les Etats qui restent les initiateurs cet ensemble régional intégré.

**Quelle est l'appropriation par les acteurs locaux de cette démarche, initiée par les instances nationales ? Comment se structure et se vit la coopération ? Quels en sont l'identité vécue, les symboles ?**

## Quelle place réservée à la croissance verte ?

Avant la construction du pont-tunnel, la région de Copenhague et la Scanie étaient en phase de déclin économique, et l'alliance de ces deux entités a permis de créer un dynamisme territorial propice à l'implantation de nouvelles activités, comme l'installation de sièges d'entreprises pharmaceutiques ou du siège régional de Microsoft.

Dans les années 1990, des clusters existent déjà autour des éco-matériaux, de la gestion de l'eau et des déchets, des énergies renouvelables. En 2001, la notion d'éco-technologies apparaît officiellement avec la création de l'*Øresund Environment Academy*, cluster regroupant toutes ces compétences. Il s'agit du premier pas vers la « croissance verte » vantée par la région de l'Øresund. Celle-ci vise à la fois l'adoption de modes de production respectueux de l'environnement et du climat par les filières économiques existantes et le développement de nouvelles filières liées à la production d'énergies renouvelables et à la protection de l'environnement. Dans une période de faible croissance, l'économie verte semble être une autre piste pour le développement du territoire.

A la même période, des éco-quartiers ont été construits sur à Copenhague et à Malmö. Une dynamique territoriale en faveur du développement durable aurait-elle émergé ? Cette idée doit être nuancée puisque le pont-tunnel, symbole de la région, ne comporte pas de référence à la croissance verte, si ce n'est le respect des normes environnementales en vigueur et la création d'une réserve naturelle sur l'île artificielle.

**Qu'est-ce qui a favorisé l'émergence de la filière des *cleantech* en Øresund (impulsion des Etats, ressources naturelles présentes sur le territoire, stratégie de marketing territorial) ? La croissance verte se limite-t-elle aux perspectives de développement de la filière des technologies propres uniquement, ou influe-t-elle les modes de production de l'ensemble du tissu économique régional, voire les principes d'aménagement et de développement du territoire ?**

*La rencontre des acteurs de la coopération transnationale et de l'économie verte de la région, ainsi que les visites de terrain, permettront d'apporter un éclairage sur ces questions. L'objectif de ce voyage d'études est de confronter la réalité du territoire visité à l'image donnée par la communication autour de ce territoire vert et transnational.*

# Scénario du voyage

## **LUNDI 4 avril** Copenhague

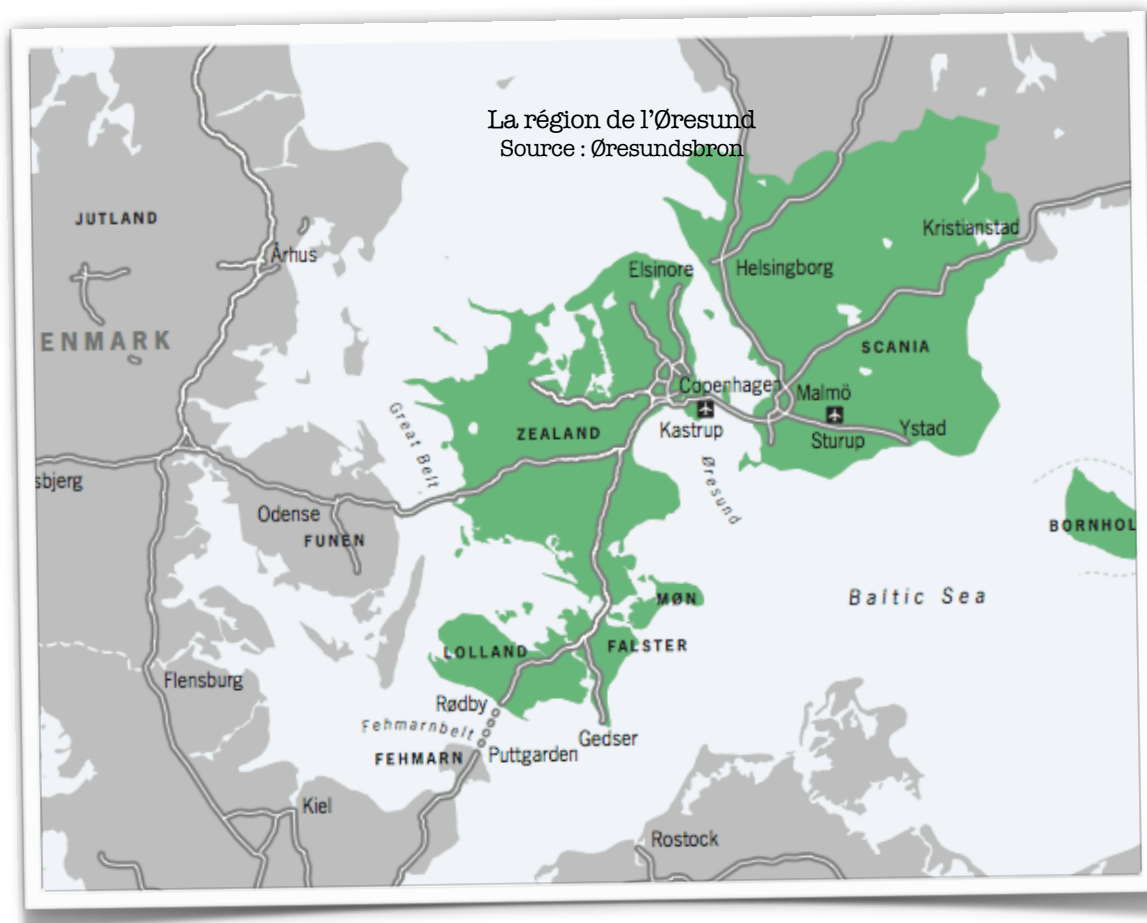
Le fonctionnement institutionnel d'une région transnationale : quelles stratégies «top-down» ?

La journée sera consacrée à la vision de l'Øresund par les institutions danoises (accueil au ministère de l'économie et présentation de différentes institutions régionales). Une présentation des enjeux européens de l'économie verte sera réalisée par l'Agence européenne pour l'environnement (AEE). Enfin, une visite de quartier offrira un aperçu du nouveau Copenhague.

## **MARDI 5 avril** Copenhague

La société civile et les acteurs privés : quelles stratégies «bottom-up» ?

Pour comprendre les initiatives privées en matière de croissance verte, différents intervenants présenteront leurs contributions architecturales et entrepreneuriales en matière de *cleantech* (technologies propres). Une visite en bateau du parc éolien de *Middelgrunden*, géré par une coopérative d'habitants, clôturera la journée.





## **MERCREDI 6 avril** Malmö

### **Le pont-tunnel et le port de Malmö : des infrastructures facteurs de développement vert et de construction identitaire ?**

Percevoir la réalité du lien fixe entre Copenhague et Malmö, tel est l'objet de la matinée, avec traversée et visite de l'ouvrage d'art qu'est le pont-tunnel. L'après-midi permettra de comprendre comment le marketing territorial se construit autour du pont, mais aussi du port de Copenhague et de Malmö. Une discussion s'ouvrira avec un biologiste pour en saisir la réelle portée écologique et durable.

## **JEUDI 7 avril** Malmö

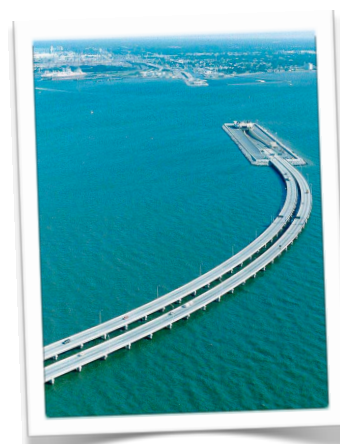
### **Quel développement régional autour de l'économie verte ?**

Les défenseurs de l'économie verte mettent en avant d'intéressantes réalisations, au premier rang desquelles les éco-quartiers. Les auditeurs choisiront de visiter l'un des deux éco-quartiers de Malmö : Bo01, le plus architecturalement novateur, ou Augustenborg, géré par les habitants eux-mêmes. Une conférence sur le développement immobilier et la planification urbaine réunira des acteurs de la ville de Malmö et de la région Scanie, pour clôturer la matinée. L'après-midi sera libre à Malmö, avec la possibilité de retourner à Copenhague, située à 35 minutes en train.

## **VENDREDI 8 avril** Malmö & Copenhague

### **Bilan et réflexion sur les enseignements du voyage.**

Deux professeurs de l'université de Lund nous accueilleront pour apporter un éclairage de plus long terme sur le tournant au développement durable en Suède, et pour analyser plus précisément le rôle de la société civile. De retour au Danemark, nous prendrons le temps de déjeuner en bateau et de faire un point sur ce voyage, la croissance verte et la coopération transnationale. Nous rejoindrons ensuite l'aéroport, pour un décollage en fin d'après-midi.



De gauche à droite  
Projets d'immeubles – Quartier Ørestat, Copenhague.  
Vastrå Hamnen et Turning Torso, Malmö.  
Pont de l'Øresund et île de Peberholm, Sund.

# Dossier documentaire

## **ØRESUND TRENDS 2010** Tendens Øresund

Présentation de la région et de sa situation en Scandinavie

Economie, géographie et identité culturelle de l'Øresund depuis la construction du pont (extraits).

<http://www.tendensoresund.org/en>

## **LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LA RÉGION DE L'ØRESUND** Richard Ek

La création marketing d'une région... et d'une société civile

Extraits de l'article de Richard Ek, professeur à l'université de Lund, département de gestion des services.

In *L'Information géographique* vol. 73, Armand Colin, 2009.

## **INDUSTRIALIZATION AND ENVIRONMENTAL DEVELOPMENT AROUND THE ØRESUND** Stefan Anderberg

A long term perspective on the regional development

Extraits de l'article de Stefan Anderberg, professeur à l'université de Lund, département de géographie économique et sociale.

In F. Björk, P. Eliasson, B. Poulsen (eds.): *Transcending boundaries. Environmental histories from the Øresund Region. Skrifter med Historiska Perspektiv 9*, Université de Malmö, 2009.

## **À MALMÖ, DES ÉCOLOS MALGRÉ EUX** terraeco.net

Le quotidien des habitants de Vastrå Hamnen, éco-quartier de Malmö

Un article des journalistes Antoine Louchez et Thibault Schepman.

In *Terra Economica*, juillet 2010.

## **THE ØRESUND BRIDGE, A REGIONAL SYMBOL** Øresundsbro Konsortiet

Un bilan de dix ans d'exploitation du pont-tunnel

Extrait du rapport *10 years : The Øresund Bridge and its Region* d'Øresundsbro Konsortiet, 2010

## **SCHEMA: ØRESUND LINK AS A THREAT TO FERTILE EARTH**

Publication du *Scanian Environmental Action Group* (SEAG), association écologiste.

## **LA CROISSANCE VERTE** Alain Ayong Le Kama

Le point sur une difficile définition

Alain Ayong Le Kama est Professeur à l'Université de Lille 1 et conseiller scientifique au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.

Disponible sur le [site](#) des Sciences sociales de l'ENS Lyon LSH, publié le 21 septembre 2009.

## Status

### **Öresund region ten years after opening of the Öresund Bridge**

2010 marks ten years since the opening of the Öresund Bridge. During these ten years, the Öresund region has been characterised by a surge of integration. Every year we have seen this increased integration within the areas of tourism, business cooperation, education and not least the housing and labour markets. The inhabitants in the area travel to a considerably greater degree across the Öresund Bridge to work, explore and experience life the other side. Many people take advantage of the opportunity to shop and enjoy cultural activities on the other side of the Sound, and in the last ten years we have also seen that many choose to live on one side of the Sound and work on the other.

### **Trends since 2000**

After several years of the economic slump following the new millennium, the Öresund region enjoyed sharp growth between 2003 and 2006. The economy was booming on both the Danish and Swedish sides of the Öresund region, and commuting to and from work on the other side increased. Many Danes chose to take advantage of lower housing costs on the Swedish side by settling in Skåne and commuting to well-paid jobs in Copenhagen. Likewise, many Swedes found work on the Danish side of Öresund region. 13 000 persons have moved permanently from Öresund DK to Öresund SE. When migration culminated during 2006 and 2007, more than 4 000 persons moved from Öresund DK to Öresund SE each year, while 1 500 persons moved in the opposite direction.

This has resulted in a sharp upswing in the number of commuters. The number of daily commuters to and from work and home across the Sound has increased from less than 3 000 persons before the Öresund Bridge opened to about 20 000 persons in 2009. As many as 97% of these commuters live in Sweden and work in Denmark. Traffic across Öresund has also increased dramatically. During the 1990s, between two and three million cars crossed Öresund every year. In 2009 the number of vehicles increased to 9.3 million; at the same time, 35.6 million travellers crossed Öresund by car, bus, train or ferry.

### **Economic downturn**

In 2008 a clear slump in the economy was observed, especially on the Danish side of the Sound. The downturn was due to both a reduced demand and an increased shortage of labour, which limited economic growth. The international economic downswing also became clear during 2008, and in 2009 the economy grew even worse. In the wake of the international financial crisis, the Öresund region also experienced much weaker development. However, several economic forecasts predict that the global economy will slowly recover during 2010. Nevertheless, it should be noted that the economic situation is difficult to predict.

This slowdown influences several areas that are taken up in Öresund Trends 2010. Examples of these areas are the labour and housing markets, and their effects on migration and commuting across Öresund. But the statistics do not reveal the entire downturn in all areas, since some of the statistics are released with a certain time lag.

After a period of record low unemployment 2006-2008, unemployment has again increased in the Öresund region.

Migration across Öresund has followed price development on both sides of Öresund, and after many years with a considerable increase in the number of moves from Öresund DK to Öresund SE, many Danes are now moving home again, at the same time as a number of Swedes have

begun to move to Öresund DK. However, there is still a slight net surplus of moves from Öresund DK to Öresund SE.

### **Öresund region competes internationally**

The Öresund region is a highly competitive region in many areas. The region itself accounts for 26% of Denmark's and Sweden's combined GDP. Every third person aged 25-64 in the Öresund region has a university education - this is above the national levels in both Sweden and Denmark. From an international perspective, the region has a well-educated labour force, but there will be a shortage of qualified labour in the future.

About 3.9% of GRP (Gross regional product) is used in the region on research and development, which is more than in regions such as Berlin and Vienna, but less than in the Stockholm region. Economic growth in the Öresund region is also considerably behind regions such as Stockholm and Helsinki, regions that the Öresund region is normally compared with and regions that are increasingly becoming competitors. The Öresund region is also behind these regions when it comes to productivity development.

It will be a challenge for the region to assure a good infrastructure and mobility in the future, both to and from the region, as well as within the region. The Öresund region's international accessibility is highly dependent on the region's only international airport Kastrup in the Copenhagen area.

### **The future**

Ten years after the opening of the Öresund Bridge, the Öresund region has experienced increased integration. This integration may have slowed down somewhat by the economic downturn, but in the long perspective it is expected to increase and will with all likelihood continue to do so in the future. Integration is necessary if the Öresund region also wants to be an internationally competitive region in the future.

### **Geography**

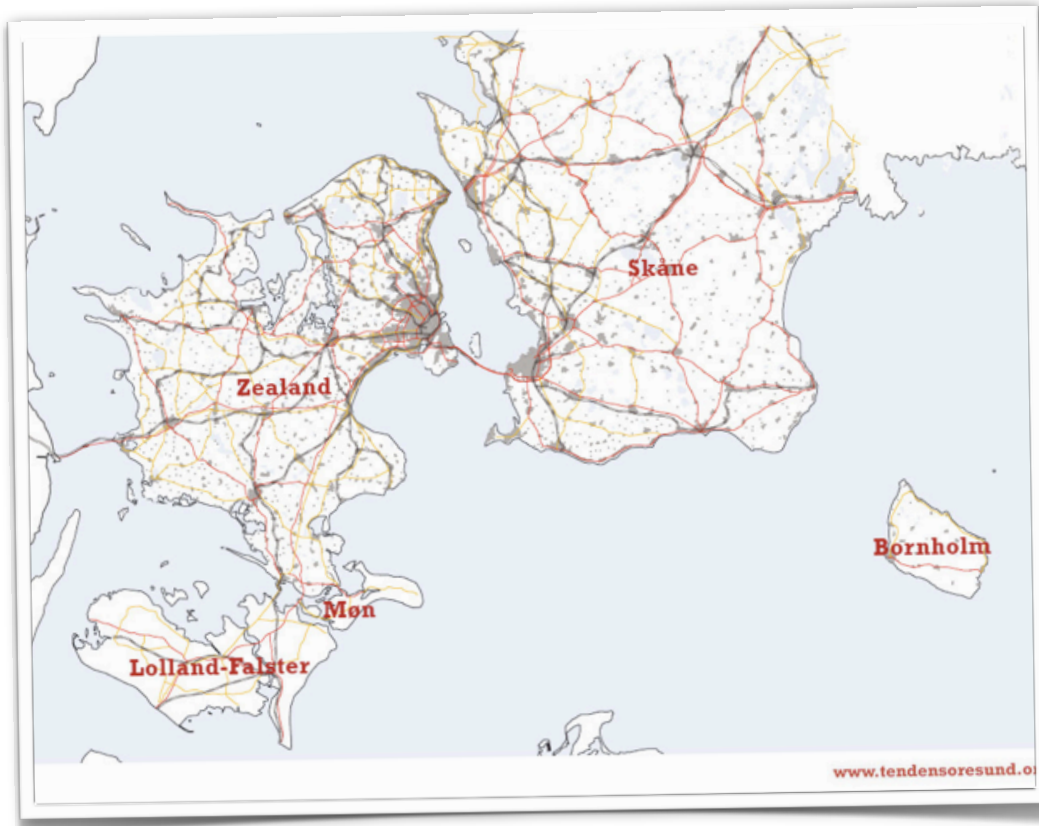
The Öresund region consist of Skåne on the Swedish side of Öresund and of Sjælland (Zealand), Lolland, Falster, Møn and Bornholm on the Danish side. The region has a total area of 21 203 km<sup>2</sup>, of which 11 369 km<sup>2</sup> is on the Swedish side and 9 834 km<sup>2</sup> is on the Danish side. There are 3.7 million people living in the region, most of them on the Danish side. The average population density is 176 inhabitants per km<sup>2</sup>, but the population density is greater on the Danish side of Öresund with 254 inhabitants per km<sup>2</sup> compared to 108 inhabitants per km<sup>2</sup> on the Swedish side of Öresund. Geographic variation is considerable, from relatively sparsely populated rural communities in Lolland and in eastern Skåne to dense urban areas such as Copenhagen and Malmö. The largest municipalities on the Danish side are Copenhagen (528 000 inhabitants), Frederiksberg (97 000 inhabitants), and Roskilde (82 000 inhabitants). The largest municipalities on the Swedish side are Malmö (294 000 inhabitants), Helsingborg (128 000 inhabitants) and Lund (109 000 inhabitants).

The Danish and Swedish parts of the Öresund region are linked together by the 16 km long Øresund Bridge in the south, between Copenhagen and the Greater Malmö area, as well as ferry lines that run in northern Öresund between Helsingør and Helsingborg.

Regional administration is made up on the Swedish side by Region Skåne (Skåne County) and 33 municipalities. On the Danish side the regional administration is made up of the Capital Region of Denmark, Region Zealand and 46 municipalities. On January 1, 2007 a new Danish municipal reform was enacted and a number of municipalities were combined to larger and smaller units. The number of municipalities has decreased from an earlier 99 to a present 46 municipalities. At the same time as the municipal reform, the earlier counties were annulled and replaced by two larger regions, the Capital Region of Denmark and Region Zealand. The Capital



Region of Denmark consists of 29 municipalities and Region Zealand consists of 17 municipalities.



Le pont-tunnel assure la continuité des infrastructures de transport entre les deux pays  
Source : Région Skåne

### Culture

The Öresund region is the largest metropolitan region in the Nordic countries; at the same time it binds Denmark and Sweden together. The meeting of the two countries' related but still different traditions and languages results in a particular cultural strength and diversity. This also involves a number of challenges and opportunities for culture to function across Öresund, creating a common identity for the entire region.

The identity of the Öresund region is marked by increased diversity, openness and accessibility. Knowledge about the region and a feeling of belonging is now greater on the Swedish side than on the Danish side of the sound. An entire 79 percent of the Swedes identify themselves completely or partly with the Öresund region, while the same figure for the Danes is only 44 percent. However, this common identity is strengthened by the many different cultural activities across the sound, such as the common network for the museums of the Öresund region. Concerning the significance of the area of culture, the inhabitants on the one side do not give culture as high priorities as other areas, but on the other hand, it is the area that they are most satisfied with.

Culture means identity, traditions and expressions; it includes creativity and consumable activities in connection with business and the labour market. A stimulating cultural life is also an important factor when companies decide where to localise.

## La région de l'Øresund

Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, on commença à dessiner des plans en vue de la construction d'une liaison qui enjambrerait le détroit pour relier l'est du Danemark (l'île de Sjælland) au comté de Skåne, dans le sud de la Suède. L'idée et la représentation d'une région fonctionnellement intégrée n'apparurent cependant pour la première fois qu'à la fin des années 1950, après l'avènement du Conseil nordique, créé pour travailler à une meilleure intégration entre les pays scandinaves. Sur la recommandation du Conseil, les gouvernements suédois et danois se lancèrent de conserve dans des études sur la construction d'une liaison au-dessus de l'Øresund. Plusieurs acteurs locaux et régionaux de la région les imitèrent, notamment les municipalités de Copenhague et de Malmö dans le sud de la région, et celle de Helsingborg dans le nord. Des représentations d'ØreCity, une mégapole qui aurait regroupé Copenhague, Malmö, Landskrona et Lund apparurent dans les projets ou furent discutés parmi les théoriciens de la planification, les géographes et autres universitaires spécialisés en urbanisme. Dans le conflit d'intérêts qui se fit jour entre les collectivités locales du Sud et du Nord, la constellation du Sud était la plus puissante. Les représentants du Nord, se référant à une vision nationale du futur pont, affirmaient que, d'un point de vue logistique, leur option était la meilleure pour le pays, et même pour la Scandinavie tout entière. Ceux du Sud se plaçaient dans une perspective régionale et soutenaient que leur solution était la plus fonctionnelle dans la mesure où Malmö et Copenhague, rassemblées, constitueraient le centre de la « Mégapole du Nord ». Ce furent finalement les arguments du Sud qui retinrent l'attention des gouvernements centraux, lesquels décidèrent de construire la liaison traversant l'Øresund entre Copenhague et Malmö.

Mais la situation politique et la crise financière qui frappa la Suède comme le Danemark empêchèrent le rêve de devenir réalité. Du côté suédois, il manquait à l'État la volonté politique pour faire finalement accepter la construction d'un pont dans la lointaine périphérie du Sud. Au Danemark, pays à l'époque politiquement très décentralisé, il était difficile de favoriser à ce point la capitale. On décida en fin de compte d'accorder la priorité à la construction d'un pont reliant les îles de Sjælland et de Fyn afin de donner davantage de cohésion au territoire danois. La crise pétrolière de 1973-1974 faisait en outre peser de lourdes contraintes sur l'économie des deux pays. C'est ainsi que la volonté politique se volatilisa au cours des années 1970, même après que furent lancées plusieurs enquêtes, et qu'on eut créé de nouveaux organismes destinés à soutenir l'idée d'interaction transfrontalière. Des acteurs locaux et régionaux continuèrent à défendre la construction d'un lien fixe entre les deux pays, mais leurs voix furent étouffées au cours d'une décennie où dominaient la stagflation et la prise de conscience des problèmes environnementaux.

Dans les années 1980, la situation changea à l'échelon européen, facilitant la « renaissance de la région de l'Øresund ». Au milieu de la décennie, la Table ronde européenne des industriels, influent lobby de puissants hommes d'affaires, présenta une série de mesures qu'elle jugeait nécessaires pour renforcer la compétitivité de l'Europe. Les frontières nationales y étaient considérées comme des barrières institutionnelles qu'il convenait de réduire, et le document plaidait également pour la poursuite des investissements dans les infrastructures nécessaires à la communication et aux transports. Un des « chaînons manquants » pointés du doigt par la Table ronde était l'absence de lien permettant de traverser l'Øresund. Nombre d'acteurs locaux et régionaux, telle la Chambre de commerce de la Suède du Sud, furent stimulés par l'importance que prenait l'échelon européen en tant que cadre stratégique de développement local et régional. L'idée d'une région intégrée les amena à penser à la Scanie, la province la plus proche géographiquement parlant du continent européen (en l'occurrence une île, Sjælland). La perspective d'un pont jeté vers le continent devint le symbole fort d'un avenir

où la région de l'Öresund apparaissait comme la région la plus riche en ressources et la plus compétitive économiquement de l'Europe du Nord. Du côté danois, Copenhague avait traversé une grave crise financière due à une importante émigration, à un taux de chômage et à des coûts sociaux élevés, et avait vu fermer une bonne partie de ses industries. La municipalité, à la recherche d'une image plus attrayante, commença à envisager la ville comme un grand centre européen pour l'industrie médicale, ainsi que pour la recherche et l'éducation. Au début des années 1990, Copenhague tentait de jouer un rôle plus actif afin d'améliorer sa position économique dans la zone de la Baltique qui venait de s'ouvrir de façon si inattendue.

Au cours de la décennie, l'institutionnalisation de la région de l'Öresund s'accéléra et un grand nombre d'organismes furent créés. D'après Christian Tangkjær, on peut dire de ces créations qu'elles suivaient une « stratégie de la maison ouverte » : toutes les organisations désireuses de « contribuer à l'intégration » étaient les bienvenues, à condition de suivre quelques « règles de base », par exemple ne jamais remettre en question l'idée d'intégration régionale en soi. La mobilisation des organisations était entre autres sous-tendue par la volonté de recruter le plus de soutien possible à la vision qui avait été élaborée, et elle passa souvent par diverses mondanités, cérémonies et autres manifestations symboliques. La vision était devenue un simple instrument contribuant à la création d'une nouvelle région compétitive en Europe du Nord.

Au même moment, on commença à se mettre en quête d'une nouvelle identité régionale. Le projet de marketing « Naissance d'une région » fut simultanément un processus de façonnage d'identité. La région fut qualifiée de « réservoir de capital humain », en référence à son climat social profondément convivial et tolérant, mais cette image de marque ne connut jamais un franc succès auprès des autochtones. Les tentatives pour imposer à la population une identité estampillée Öresund prirent également d'autres formes. Plusieurs projets (en partie financés grâce à l'initiative INTERREG) virent le jour, qui visaient à faire état de la parenté ethnique et culturelle des populations danoise et suédoise. L'histoire de la région commune aux deux peuples fut mise en avant et embellie, éclairant d'une lumière nouvelle l'histoire traditionnelle de chacun d'eux, nettement plus nationaliste (la Scanie avait fait partie du Danemark avant 1658). Plusieurs projets destinés à améliorer les compétences linguistiques des uns et des autres dans la langue du partenaire furent lancés, en particulier dans les écoles, et l'université de Lund ouvrit un centre d'études danoises où les cours étaient dispensés en suédois, afin d'aider les étudiants à mieux connaître leurs voisins. Cartes géographiques et statistiques régionales s'ingénierent à présenter comme une réalité ce qui n'était encore qu'une ébauche. On dressa un portrait-robot du citoyen type de la région : il était aisé financièrement, mobile et cosmopolite, jouissait d'un capital culturel élevé et était ouvert sur le vaste monde et sur l'Europe en particulier, dernier trait qu'il avait hérité de ses ancêtres les Vikings, qui étaient comme chacun sait de grands voyageurs non moins que de grands commerçants (Ville de Copenhague et Ville de Malmö, 1999). Le lien entre le projet alors en cours et une histoire que l'on faisait remonter jusqu'aux Vikings fut établi à plusieurs reprises, bien que la région soit aujourd'hui réellement multiculturelle.

En 2000, le pont fut achevé. Son inauguration fut soigneusement mise en scène pour donner le meilleur effet sur les écrans de télévision, puisque l'objectif avéré des organisateurs était d'obtenir une couverture de trente secondes sur CNN. Dès le lendemain, le désenchantement de la région s'apparentait à une gueule de bois. Les créateurs de la région se mirent à creuser patiemment la mesure d'intégration la plus tangible qu'ils eussent sous la main : le nombre de véhicules qui empruntaient le pont (opération somme toute aisée puisqu'il s'agit d'un pont à péage). Le consortium de l'Öresund (composé des États danois et suédois), propriétaire de l'ouvrage, avait fait des prévisions concernant le trafic, mais on ne tarda guère à s'apercevoir qu'il avait péché par excès d'optimisme. Il avait annoncé une moyenne de 12 000 véhicules/jour pour la première année (Öresundskonsortiet, 1999) ; en 2001, elle ne fut en

réalité que de 7 000. Elle a ensuite augmenté chaque année pour atteindre en 2005 le chiffre prévu six ans auparavant (SDS, 16 mars 2006).

## **Les visions spatiales de la région de l'Öresund**

Par visions spatiales nous entendons un ensemble, ordonné ou structuré comme un tout cohérent, formé d'images réelles et imaginaires de l'avenir d'un territoire donné. Plus spécifiquement, ces vues traduisent un intérêt pour une question qu'elles ambitionnent de résoudre, à savoir : comment la répartition dans l'espace des différentes activités sociétales liées aux infrastructures, au logement, à l'éducation, à l'industrie, à la politique, etc. doit-elle être conduite ? (Devra-t-on dans l'avenir faire passer en premier les transports ? les logements coûteux devront-ils être une priorité, et, dans l'affirmative, où sera-t-il le plus judicieux de les construire (en bord de mer ?) ? quel type de partenariat public-privé est-il souhaitable pour la bonne gouvernance de la région ou de la ville ? la région doit-elle s'efforcer d'être une locomotive dans la compétition interrégionale ? En un sens, toute pratique de développement comporte une dimension spatiale, ainsi que l'illustrent les termes allemand *Raumordnung* ou français *aménagement du territoire*. Elle ne se contente pas alors d'être une pratique, mais devient une fabrique de concepts, une représentation du monde visant à la fois à obtenir l'adhésion et à se doter de la capacité d'agir.

[...] En Suède, tous les grands projets d'aménagement du territoire sont censés être discutés avec les populations concernées, mais les réunions de consultation restent purement formelles : comme leur nom l'indique, elles ne sont que des occasions de consulter les habitants sur un projet préétabli. Les institutions ne sont en aucun cas obligées de prendre véritablement en compte les opinions exprimées ; elles sont seulement tenues, pour la forme, de prétendre avoir examiné sérieusement les différents points de vue qui leur sont parvenus.

En Suède comme au Danemark, la région de l'Öresund a souvent été présentée par ses porte-parole comme un projet profondément enraciné dans la société civile. Il s'agissait de créer une région de façon « parfaitement démocratique ». La vision de la région s'axait autour d'un récit postindustriel, avec un début (son histoire passée), une partie centrale (l'inauguration du pont) et une fin (l'avenir). [...]

## **La construction de l'image de la région de l'Öresund**

Aujourd'hui, la promotion commerciale, ou marketing, et le soin apporté à l'image de marque sont devenus une priorité pour un certain nombre de villes et de régions, pratique qui empiète bien souvent sur la vision que celles-ci peuvent avoir de leur avenir. Les villes et les régions cherchant à se défaire d'une identité et d'une image traditionnelles liées à l'ère industrielle pour s'ouvrir à un avenir plus attrayant ont été particulièrement actives sur ces deux fronts. Copenhague et surtout Malmö y sont parvenues avec succès.

Le projet « Naissance d'une région » a été lancé en avril 1997 : le comité de l'Öresund a alors réuni divers acteurs institutionnels pour mettre sur pied une stratégie de marketing. Au mois de juin de la même année, la décision fut prise de lancer les opérations – tous les acteurs impliqués étaient issus de différents échelons du secteur public, les seules exceptions étant les deux Chambres de commerce, celle de la Suède du Sud et celle du Danemark. Durant l'été, un groupe de travail plus restreint composé de représentants de cinq organisations (toutes les cinq institutionnelles) mit au point une stratégie de marketing qui devait être discutée avec l'agence Wolff Olins, société de conseil spécialisée basée à Londres. Le groupe prit également l'initiative de créer un atelier auquel plusieurs intervenants furent spécialement invités à participer (tous, là encore, issus du monde institutionnel, l'Université notamment, la société civile demeurant



invisible), et qui se donnait la tâche d'accoucher d'un document sur la région de l'Öresund en 2008, lequel serait publié sous la forme d'un supplément à la revue britannique *Life*. À l'automne 1997, une version revue de ce même document fut envoyée à cent trente individus ou organisations – l'une des très rares phases du projet où la société civile (principalement des associations de défense de l'environnement opposées à la construction du pont pour des raisons de protection du détroit et de la Baltique) eut l'occasion d'exprimer son avis. Dix-neuf seulement des opinions exprimées furent déclarées recevables.

Cette carte fut réalisée par le géographe Christian Wichmann Matthiessen afin de soutenir l'argument que la partie méridionale de la Suède et la partie orientale du Danemark étaient de plus en plus étroitement connectées, plus proche d'un point de vue fonctionnel, grâce à la réalisation de pont de l'Öresund. Les lignes montrent des communications par train ou par bateau (ligne en pointillés). Cette carte, sans rigueur cartographique, doit être considérée comme une représentation visant à convaincre du bien fondé de la réalisation du pont, une sorte de propagande cartographique.

Le projet reçut un soutien massif, et un grand nombre d'organisations exprimèrent leur désir d'y participer. [...]

De toute cette effervescence naquit un concept d'image, consistant essentiellement en un nom et un logo. Un certain nombre de thèmes de campagne virent le jour et furent discutés avec le panel d'experts, qui en retint quelques-uns et les peaufina jusqu'à obtention d'un résultat prêt à être publié. [...]

En fin de compte, le logotype, accompagné de son registre, reçut l'aval des experts ; il fut copieusement critiqué, voire tourné en ridicule, mais il lui arriva aussi de plaire au grand public, ainsi que l'atteste l'abondant courrier des lecteurs dont fut abreuvée la presse. Il n'en reste pas moins que l'effet du projet demeura limité, phénomène prévisible dans la mesure où il n'avait aucun ancrage dans la société civile. Les organisations qui s'étaient impliquées dans son élaboration se contentèrent elles-mêmes d'un intérêt poli. Il ne fallut guère que quelques années pour que le logotype tombât presque complètement dans l'oubli. L'organisme créé afin de veiller sur l'identité de la région (et qui avait pour nom Réseau pour l'identité de l'Øresund) finit par fermer ses portes.

### **Conclusion : les visions spatiales régionales comme instruments de pouvoir**

[...] En Suède, et nous avons déjà insisté sur ce point, la production des visions spatiales est l'apanage desdits docteurs de l'espace ; la société civile en est généralement exclue. Parallèlement, ces visions sont politiques au sens où elles visent à transformer en profondeur le point de vue des citoyens, et au sens où, d'un même mouvement, elles dessinent l'avenir de la société tout en excluant d'autres futurs possibles. Cependant, il semble parfois que les planificateurs et les instances régionales qui utilisent le plus l'instrument des visions spatiales refusent de prendre en compte cette dimension politique et ses implications en termes de pouvoir. Ils semblent considérer leur travail comme une tâche de planification purement technologique, sans aucun lien avec la sphère politique. Dans le cas qui nous occupe, les défenseurs de la région de l'Öresund ont plus d'une fois exprimé leur frustration en voyant que leurs représentations de la région n'étaient pas acceptées, diffusées et ancrées parmi les citoyens de ladite région. Les gens, demandent-ils, sont-ils incapables d'envisager les bénéfices qu'ils pourraient retirer de la création d'une région transnationale ? ne voient-ils pas comment leur vie quotidienne pourrait être enrichie par les possibilités qu'offre la région ? Combien de fois n'ai-je pas entendu ce genre de déplorations au cours des débats sur le sujet ! On a bien avancé une explication qui voudrait que les représentations de la région, même exprimées de manière à être comprises par tous, soient trop abstraites, trop éloignées de la vie quotidienne des citoyens, mais je doute que ce soit là une explication satisfaisante.

Peut-être la véritable explication est-elle ailleurs ; peut-être les gens, les représentants

de la société civile, se sont-ils aperçus qu'ils n'avaient pas véritablement leur mot à dire dans l'élaboration des représentations de l'espace. Et qu'il en était peut-être ainsi parce que les docteurs de l'espace, à l'instar des hommes politiques, ne prenaient pas en considération les aspects politiques de leur travail, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut. Le concept de « post-politique » apportera peut-être ici quelques lumières à notre propos. [...] La post-politique (ou politique postmoderne) est une dénégation du politique, l'omission de l'idéologie et l'avènement d'une collaboration entre une « technocratie éclairée » et un consensus universel. Le processus politique devient une simple gestion technocratique dans laquelle on considère la société civile – les organisations non institutionnelles et le grand public – comme des acteurs avec lesquels il n'est pas nécessaire d'instaurer un dialogue : il est bien suffisant, dans cette conception, que la société civile adhère aux visions spatiales déjà élaborées en amont. Lorsque les choses ne se passent pas ainsi et qu'elle élève des objections, c'est elle qui est montrée du doigt comme posant problème ; les représentations de l'espace produites par l'institution ne font, elles, jamais l'objet de remises en question. Elles s'enferment ce faisant dans un piège dont elles ne parviennent pas à sortir puisqu'elles continuent d'être imposées du sommet vers la base alors que, pour être véritablement efficaces et pérennes, elles auraient besoin du soutien d'une société civile qui a dès le départ été exclue de leur genèse. Elles deviennent à elles-mêmes leur propre obstacle, qui les empêche de donner leur pleine mesure.



*Toits végétaux et récupération de l'eau de pluie*  
Eco-quartier d'Augustenborg, Malmö  
Source : Scandinavian Green Roof Association

# **INDUSTRIALIZATION AND ENVIRONMENTAL DEVELOPMENT AROUND THE ØRESUND** Stefan Anderberg

In F. Björk, P. Eliasson, B. Poulsen (eds.): *Transcending boundaries. Environmental histories from the Øresund Region. Skrifter med Historiska Perspektiv 9*, Université de Malmö, 2009.

## **INTRODUCTION**

During the last 15 years, the Øresund region has become one of the most dynamic city regions in Europe. Economic revitalization characterized by expansion of the private service sector and increasing regional integration have contributed to this development. This region is characterized today by several current trends among major city regions in the world. It has been strongly influenced by the trends of “ecological modernization” and green “branding”. Since the early 1990s, environmental efforts are no longer viewed as only important for health and environment, but also for stimulating regional economic growth and attractiveness. The Environmental Programme for the Øresund Region states that:

“ A good environment [...] is also one of the most important preconditions for a positive and dynamic development. With this environmental programme it is our intention not only to take a first step towards breaking the relation between wealth and negative environmental impact, but to establish that a good environment is a prerequisite for desirable development in the Øresund region.”

Sustainable development efforts signal that this is an advanced region and encourage environmental innovations that may result in exports of products and services! Particularly Copenhagen and Malmö have been successful in their efforts to develop their profiles as innovative eco-city forerunners, and they often achieve high rankings in international comparisons. The aspirations of Copenhagen to become the environmental capital of Europe were already rendered some legitimacy with the location of European Environmental Agency in the city in 1994. According to the present vision, by 2015 Copenhagen will be an important environmental centre in the world and the city will have shown that environmental care gives development dynamism. Malmö does not have such grandiose visions, but in recent years has received attention all over the world for its sustainable city-inspired urban renewal projects.

The history of environmental degradation and industrial pollution in the region, and the dramatic pollution trend-break and clean-up in recent decades are very important assets for the green branding of the Øresund region. Not long ago, the major cities had a long-standing reputation as polluted and unhealthy, and the effects of the intensive agriculture, urban sprawl and traffic growth in the region seemed overwhelming. This article focuses on the long-term industrial and environmental development of the Øresund region with particular emphasis on structural changes in employment, settlement, pollution and resource flows. Comparisons are made between the two parts of the region, and the Øresund region is also to some extent put in relation to other parts of the two countries as well as other parts of Europe. This contribution is based on earlier studies in the region that have particularly addressed the long-term development of resource flows and recent sustainable development efforts.

## **Two areas in different countries**

The impressive recent growth of cross-border exchanges such as the number of Sound crossings, migration, and commuting, has taken place from very low levels of interaction, and essentially the Øresund region still consists of two distinct parts. The Danish part is dominated by the island of Zealand (Sjælland) with Greater Copenhagen, but also includes the other islands in eastern Denmark (Lolland, Falster, Bornholm and Møn) and has 45% of the Danish population. The Swedish part includes the province of Scania (Skåne), which has 13% of the population in the country. There are many similarities between these two parts of the region, most significantly in terms of nature and landscape and agricultural conditions, but there are also some parallel historical and industrial developments. A fundamental difference is, however, that

while Scania is a peripheral region in Sweden, Copenhagen is the national capital, and in many areas the most important city in Scandinavia. The economy in the Danish metropolitan area has always been more diversified, and recent developments in finance, industrial services, research, and tourism, which characterize the region, are much stronger in Denmark. The growth in Greater Copenhagen, which in 2008 even had the highest salary level in the world, has fuelled Øresund integration by providing jobs for thousands of Swedes. [...]

## **Conclusion**

During the last 200 years, the Øresund region has undergone dramatic transformations, which have not only changed the economy, settlement patterns and daily lives of its inhabitants but also fundamentally transformed its environment and landscapes. The structural changes can be viewed as regional outcomes of global megatrends that have influenced the region, but these have been shaped by the particular regional historical and geographical context. Industrialization and urbanization transformed the region from an agrarian society in the nineteenth century to an urban welfare society, dominated by industrial manufacturing during most of the twentieth century, and later increasingly by the service sector. Landscapes have been reshaped by the agricultural revolution, urbanization, and continuous modernization of agriculture and forestry as well as more recent developments of recreation and landscape protection. Improved transports have increasingly influenced settlement patterns, and a polycentric urban structure with increasingly interconnected labor markets in the region is emerging. Flows of natural resources and goods have not only grown by several dimensions, but also expanded geographically and diversified with more complex products, and over time generated large amounts of waste in connection with both production and consumption in the region. Direct losses to the environment of most traditional pollutants have decreased dramatically in recent decades and particularly urban environment has improved considerably, but traffic and transports, waste generation, the effects of intensive agriculture, and the use of a multitude of chemicals in various products remain important challenges. The international exchanges of the Øresund region have also grown enormously but varied in importance and character. In recent years, the international exchange of the region has become more diversified by increasing immigration, tourism, trade in services and a wider spectrum of goods, and all forms of professional and private exchanges.

Despite the national frontier and rather limited exchange between the Danish and the Swedish parts of the region during most of the industrial period, and despite the fact that they have had very different positions within their countries, the similarities in the development are predominant. The similarities in the industrial process can to a large extent be explained by the beneficial agricultural conditions, which not only stimulated agricultural development but also very diversified development of industry. Similar regional specializations have continuously developed on both sides of Øresund from traditional industry, including food, brick and cement, agricultural machinery and inputs, over shipbuilding and pharmaceuticals to current Øresund clusters of biotech, IT, environmental technology, and more traditional food and transports. There have also been differences, mostly because the economy in the Danish part always has been larger and more diversified in terms of manufacturing, administration and services. In Scandinavia, however, the historical diversity of manufacturing in Scania can only be matched by capital regions.

Different national policy developments between the two countries have created some differences between the two parts of the Øresund. The most important national difference has probably concerned food and agricultural policies. The Swedish reintroduction of agricultural trade barriers in the late nineteenth century and the aspiration for self-sufficiency had the result that the equally important food sector on both sides of Øresund for centuries had totally different market and competition conditions.

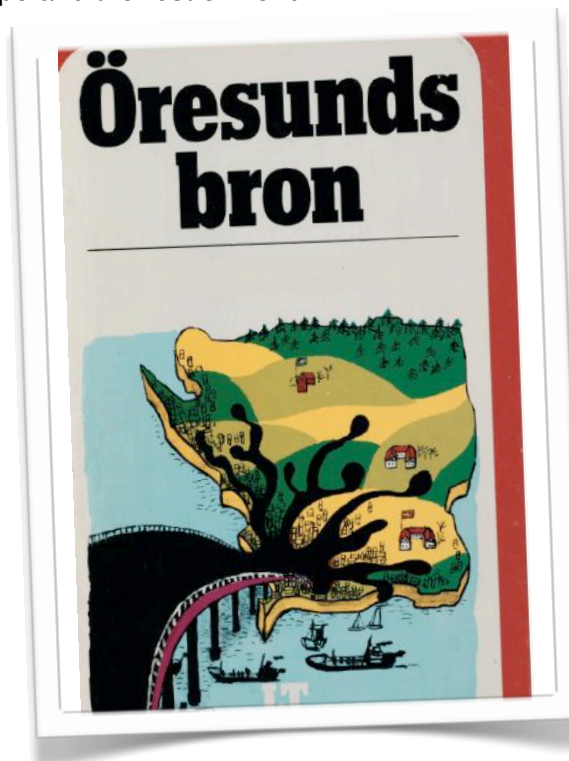
An important difference between the two countries concerns the energy system and its



development. Denmark is still totally dependent on fossil fuels for electricity production, which in Sweden relies on waterpower and nuclear power. Electricity consumption is also traditionally much higher in Sweden. Recent developments, particularly with wind power in Denmark and biomass in Sweden, are also rather country-specific.

In other areas, differences in national economic and policy developments have mostly concerned timing. Industrialization and urbanization started earlier in Denmark, but was much slower than in Scania and Sweden. During the post-war period Sweden was long a wealthier country, and ahead of Denmark in the development of the welfare society. This may also have influenced the introduction of environmental policy. The early development of almost fully comprehensive tertiary wastewater treatment in Sweden was far ahead of all other countries. The concern for the environmental costs of modern agriculture received attention earlier in Sweden, but in Denmark it has become the dominant theme in the environmental debate. Other environmental developments have been rather parallel in time and to some extent followed similar trends to other Northern and Central European countries such as Germany, Britain, Netherlands, Austria and Switzerland. This concerns e.g. the improvement of the urban environmental quality, the implementation of environmental legislation, the development of urban district heating and stagnation in energy use and decreasing emissions of traditional pollutants.

With its recent development, the Øresund region is increasingly characterized by trends similar to those in the most dynamic city regions in different parts of the world, including increased qualified services, international orientation and tourism, large-scale immigration, regional enlargement and increased long-distance commuting, demand on the built environment and land for urban development. While the trends in energy and water use in Northern Europe differ from what is found in many other big city regions, problems with increasing traffic and waste seem general. This also concerns problems of increasing social disparity and tensions in current metropolitan regions. The regional water pollution problems are shared with intensive agricultural areas in Europe and the rest of world.



*The Øresund link as a giant octopus*  
Source : SEAG, 1974

**Reportage - On vient du monde entier pour visiter l'éco-quartier du port ouest de Malmö (Suède). Mais les habitants de Vastrå Hamnen semblent être les moins concernés par le projet et ses évolutions.**

18 juillet, 14 heures.  
Température extérieure : 28 degrés. Nous sommes bien à Malmö, en Suède. C'est probablement la meilleure époque de l'année pour découvrir Vestrå Hamnen, l'éco-quartier construit il y a dix ans sur le port ouest de la ville. Difficile de croire qu'il n'y avait là à l'époque que déblais, grues et usines abandonnées. Un jour d'été comme celui-ci, plusieurs milliers de personnes parcourent en 20 à 30 minutes la distance qui sépare le centre



ville du port Ouest. Ils flânent, profitent de la longue digue. De jeunes hommes plongent dans la mer Baltique devant l'Øresund, pont qui relie la Suède au Danemark. D'autres promènent leurs enfants ou somnolent dans les immenses jardins. La *Turning Torso*, deuxième plus grande tour habitée d'Europe, surplombe toute la zone. Si la ville de demain, comme le dit le prospectus, ressemble à Vastrå Hamnen, il y fera bon vivre. Mais les habitants de cette ville, à quoi ressemblent-ils ?

Ceux que nous avons rencontrés ont entre 30 et 40 ans - hormis les quelques têtes grises qui vivent dans la maison de retraite du quartier - vivent en couple, et ont souvent une ou deux voitures, qu'ils peinent à garer. Beaucoup arborent de grandes lunettes de soleil et leur bronzage sent le centre de beauté. Ont-ils conscience d'être perçus, fantasmés, comme les « urbains de demain » ? Non. Cette question entraîne même un étonnement amusé. « *Je crois que les architectes de notre bâtiment ont fait attention aux matériaux de construction qu'ils utilisaient* », avance simplement Joakim Lindstrom, qui reconnaît s'être très peu informé sur ces questions depuis son arrivée en 2008.

**« Comme un singe dans un zoo »**

Derrière le front de mer trône une rangée de petites maisons tout droit sortie d'une revue d'architecture. Chaque bâtiment a eu un concepteur différent : allemands, tchèques, hongrois ont participé au projet. Un ruisseau sépare les deux rues, qui se font face.

Charlotte Hellsen habite ici depuis cinq ans. « *La seule chose qui me fait sentir que je vis dans un endroit particulier, confie-t-elle, ce sont les touristes. A part peut-être l'hiver, cela grouille ici. Je pense changer la fenêtre de ma cuisine car, parfois, j'ai l'impression d'être observée comme un singe dans un zoo* ». « *Je ne me sens pas plus proche de la nature, j'habitais autrefois en forêt, ce qui est très courant en Suède, et les arbres me manquent. Ce qui me plaît ici, c'est l'architecture et la qualité de vie. Ce cours d'eau par exemple m'est très important* ». Elle avoue ne pas savoir comment est produite son électricité, et n'a jamais entendu parler de l'éolienne du quartier. « *Je crois que la municipalité a voulu impulser une démarche écologique mais je ne sais pas trop ce que ça a donné* ».

Une unanimité se dégage des personnes interrogées. Ce qui attire les gens ici n'est pas de vivre dans un éco-quartier ou de mener un train de vie plus durable. C'est le confort, la qualité de vie

et, surtout, la mer. « *A part le fait que je recycle, je n'ai pas l'impression de vivre dans un immeuble durable* », lâche même Magnus Larsson, sac de déchets en papier à la main, qui vit au 28<sup>ème</sup> étage de la Turning Torso.

### **L'écologie malgré eux**

« *Le but est clairement d'amener des gens à l'écologie alors qu'ils ne l'auraient pas fait autrement, c'est notre stratégie* », affirme Tor Fossum, responsable département Environnement au sein du Conseil de la ville de Malmö. L'éco-quartier fonctionne en arrière-plan de la vie des gens, sans vraiment les impliquer. Ainsi, le papier recyclé de Magnus va, sans qu'ils le sachent, servir à fabriquer du biogaz pour alimenter les voitures et camions de la déchetterie du quartier. Toutes les mesures écologiques ne sont pas tellement mis en avant par la ville, ce qui explique que les gens interrogés aient cette impression de manquer d'informations.

Tor Fossum avance lui de nombreux chiffres :

« *le quartier BoO1 – le plus vieux, né en 2001 – fonctionne totalement à l'énergie renouvelable : solaire, éolienne, géothermique. L'éolienne située sur le port alimente mille appartements. Nous ne voulons pas éduquer les gens, poursuit-il, notre projet n'est pas pédagogique, nous ne voulons pas les forcer à changer leur style de vie* ». Sauf sur la question de la mobilité.

« *Nous avons construit des places de parking pour seulement 0,7 voiture par foyer en moyenne. Les gens doivent donc d'eux-mêmes apprendre à se déplacer autrement* ».

Charlotte Hellsen nous a avoué avoir un problème de parking avec ses deux voitures, ce qui était aussi le cas de ses voisins. Nous avons vu des voitures garées un peu partout, jusque dans des endroits improbables. S'attendait-il à une telle demande d'espace ? « *Non* », avoue Tor Fossum avec une certaine déception. « *Beaucoup s'obstinent à avoir plus de voitures qu'ils n'en ont besoin, alors que l'on aurait pu s'attendre à ce qu'ils choisissent le vélo. Mais, au final, c'est leur problème !* », reprend-il.



### **« Pour vivre ici, vous devez mettre les moyens »**

Erik s'amuse au skate-parc du quartier, l'un des plus grands de Scandinavie : « *Les gens qui vivent ici sont ceux qui ont de l'argent. Quelques retraités, et classes moyennes, qui cherchent la qualité de vie, c'est tout* ». Il réside à l'extérieur de la ville. Tout comme Tommy et Grant MacInnes dont les enfants gambadent sur le terrain de jeu écolo du quartier. « *C'est leur endroit favori, nous venons souvent. Mais si vous voulez vivre ici, il faut être prêt à mettre les moyens* ». Ce que confirme Stina Srahlin, qui travaille à l'agence immobilière Bocenter. L'achat d'un logement en plein centre de la ville coûte au maximum 2 800 euros le mètre carré, contre 3 200 à 4 500 euros pour les logements de l'écoquartier. Un ghetto pour riches ? Tor Fossum s'en défend fermement : « *Il y a une réelle diversité dans le quartier* », assure-t-il. Les habitants, eux, sont moins convaincus. « *Il y a beaucoup moins de mixité dans le quartier que dans le reste de la ville car les prix sont plus élevés. Il y a surtout ici des Suédois ou des Danois alors que Malmö dans son ensemble compte au moins 30% de personnes immigrées dont une bonne partie vient d'Afrique du Nord* », analyse Joakim Lindstrom [...].

Lors de notre reportage, nous avons aperçu quelques personnes de couleurs dans le quartier, en ce jour de repos dominical. Mais aucune le jour suivant. D'après plusieurs habitants, la mixité est beaucoup plus grande dans le quartier écologique d'Augustenborg, dans le sud de Malmö.

A decade has passed since the Øresund Bridge opened to traffic and much has happened since the first vehicles drove across the bridge on that starlit summer's evening.

When, on 1 July 2010, the Øresund Bridge celebrates its tenth anniversary, the barriers at the toll station at Lernacken will have been raised 51 million times to allow a vehicle through. On the bridge's lower deck, 76 million train passengers have journeyed across Øresund. In all, 194 million travellers have enjoyed a quick and easy journey across the Øresund Bridge by car or train. This corresponds to the combined populations of Denmark and Sweden crossing the Øresund Bridge 13 times, or the population of the Øresund Region visiting the other side 52 times during the past ten years. Not everyone, however, is an equally frequent traveller. Some people never make the journey to the other side, whilst others experience Øresund when they commute to and from work. One thing all travellers have in common, however, is that they have all helped to make the Øresund Region what it is today.

The toasts were many and expectations high when traffic, after nine years of planning and construction work, began to flow. The successful opening of the Storebælt bridge two years earlier had raised expectations for traffic and regional development. But the fixed link across Øresund only laid the foundation for realising the vision of a common housing and labour market. The physical bridge would not in itself turn the vision into reality – spiritual bridges needed to be built as well. The Scanians knew well what Copenhagen had to offer, but the Zealanders were more hesitant. The Swedish playwright Strindberg's comment "Asia begins in Malmö" expressed the

Zealanders' attitude. Mentally, it took significantly longer than 35 minutes to get from Copenhagen Central Station to the central station at Malmö. Today, the picture is significantly different. 25,000 Danes currently live in Scania, 20,400 commuters cross Øresund every day to go to work on the other side, 68 per cent of Zealanders and 44 per cent of Scanians have family, friends or colleagues across the waterway. In other words, the Øresund Region has become part of daily life for many as Danes and Swedes become ever closer.

Across the region, many people now regard themselves as Øresund citizens. But what does it mean to be an Øresund citizen? What is the identity of those who live there? What is the soul of the Øresund Region? Perhaps we can find it in the commitment and dynamism that many people have invested in making their daily life function just as smoothly across national borders as it did before in the two parts of the region – those who feel passionate about the region and have never given up.

Although many issues have been resolved, challenges still remain before the two countries' systems and regulations can work together. The future is knocking and there is much building to be done. We will soon be building a fixed link across the Fehmarnbelt between Denmark and Germany as well as the ESS and MAX IV facilities in Lund and probably high-speed rail links from Stockholm to Malmö. How to successfully exploit these opportunities is one of the major challenges facing the Øresund.



## SCHEMA: ØRESUND LINK AS A THREAT TO FERTILE EARTH

Publication du *Scanian Environmental Action Group* (SEAG), association écologiste.

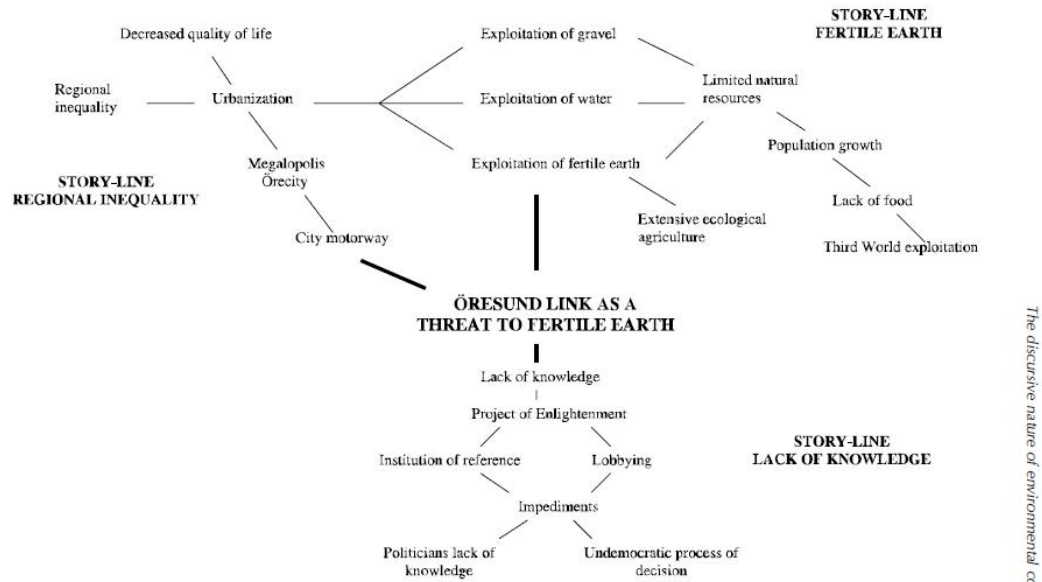


Figure 1 Discursive 'map' of Fertile Earth. The figure illustrates how story-lines can be represented graphically

The discursive nature of environmental conflicts 395

Ce schéma a été publié par SEAG, association conservatrice écologique qui considère que modernité et protection de l'environnement sont incompatibles. Pour cette association, le pont de l'Øresund est un des nombreux exemples d'infrastructures servant l'urbanisation extensive qui menacent les ressources naturelles locales et globales, créant des environnements inhumains.

« Une problématique [...] qui demeure encore somme toute assez floue et très complexe à appréhender. »

Les différents plans de relance, mis en œuvre dans de nombreux pays pour lutter contre la crise actuelle, ont permis de remettre à l'agenda politique la nécessité d'une croissance dite «verte». Le diagnostic, partagé par la majorité des parties prenantes, étant que cette crise devrait constituer une opportunité pour construire un nouveau modèle de développement qui soit durable ; rien ne doit plus être comme avant. C'est à ce titre que le secrétaire général des Nations Unies a réclamé un «Green New Deal», demandant aux chefs d'Etats d'utiliser de manière privilégiée l'environnement comme levier pour sortir de la crise. Malgré cette volonté, largement partagée, de construire une croissance plus respectueuse de l'environnement et moins consommatrice de ressources naturelles, la problématique de la croissance verte fait encore l'objet de nombreuses controverses, tant scientifiques qu'idéologiques, entre les experts, les scientifiques, les décideurs et le public ; et que ce soit sur son contenu et même sa définition, qui sont loin d'être stabilisés, partagés.

Au début des années 1970, les travaux du Club de Rome, avec la publication d'un rapport au titre assez évocateur «Les limites de la croissance», ont contribué à tirer la sonnette d'alarme sur l'état périlleux de la planète et de ses ressources. [...] Le débat sur les limites de la croissance a culminé à la Conférence sur l'homme et son milieu, tenue à Stockholm en 1972 pour donner naissance à la notion de «croissance durable/soutenable», c'est-à-dire une croissance économique de long terme respectueuse de l'environnement et moins consommatrice des ressources naturelles.

[...] En stigmatisant ainsi la croissance économique, ce mouvement est à l'origine de la volonté forte que l'on observe depuis une trentaine d'années chez certaines parties prenantes de donner toute la priorité, non plus à une croissance économique durable, mais à la seule dimension environnementale. C'est ce mouvement qui est en partie à l'origine du (relatif) changement de paradigme qui veut que l'on ne parle plus de «croissance durable», mais plutôt d'une «croissance verte» ; que l'on ne recherche plus des sentiers de croissance de long terme ayant le moins d'impacts sur l'environnement et les ressources naturelles, mais que l'on essaie de trouver les leviers d'action pour transformer l'économie à long terme en une «économie écologique». Il n'est pourtant pas possible de construire notre futur au seul prisme de l'environnement, au risque de voir les générations futures nous reprocher d'avoir pénalisé leur potentiel de croissance, leur capacité à se créer des richesses, indispensables pour le maintien de la cohésion sociale. [...]

Il est en conséquence nécessaire d'appréhender la problématique de la croissance verte dans une perspective plus large intégrant de façon équilibrée, outre les dimensions environnementale et économique, la dimension sociale. Même si cela ne permettra sans doute pas d'épuiser les nombreuses controverses qui continuent d'exister sur le niveau de contrainte de durabilité qu'il faut imposer pour atteindre cet objectif de long terme : durabilité forte vs durabilité faible. Enfin, quelque soit le type de durabilité retenu, la transition vers une croissance verte à long terme ne sera pas sans conséquences sociales à court et moyen termes. [...]

Pour déterminer un objectif collectif de croissance future, fut-elle verte ou durable, il est nécessaire de choisir au préalable, et le plus démocratiquement possible, le niveau de contrainte de durabilité que la société s'impose. De ce choix dépendra le type de développement, de société, que nous léguerons aux générations futures. Cela n'exclut néanmoins pas la nécessité de se préoccuper de ce qui passe pour les générations actuelles, notamment en matière sociale. [...]

# Glossaire

**Cleantech :** technologies propres en français. Modes de production offrant des solutions compétitives aux défis globaux, pour les investisseurs et les consommateurs. Ces technologies utilisent des ressources naturelles de manière responsable dans une perspective d'amélioration de la productivité pour un coût moindre, créant moins de déchets et de toxicité que les technologies traditionnelles tout en assurant une performance identique ou supérieure et une amélioration du profit.

**Croissance verte :** « Par croissance verte, on entend la poursuite de la croissance et du développement économiques en veillant à prévenir un certain nombre de problèmes qui coûtent cher: dégradation de l'environnement, changement climatique, érosion de la biodiversité et utilisation non viable des ressources naturelles. Le but est de combiner des politiques économiques et environnementales qui soient complémentaires. En tenant compte des risques environnementaux susceptibles d'entraver le progrès économique et social et en améliorant les conditions de concurrence au sein de l'économie, les politiques de croissance verte favoriseront des transformations fondamentales et permettront de faire en sorte que l'investissement dans l'environnement suscite de nouvelles sources de croissance économique. » Définition donnée par un groupe de travail de l'OCDE.

**Eco-quartier :** l'objectif d'un éco-quartier est de proposer des logements pour tous dans un cadre de vie de qualité, tout en limitant son empreinte écologique.

**INTERREG :** programme européen, financé par le FEDER qui vise à renforcer la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale en Europe. Le programme Øresund-Kattegat-Skagerrak, qui concerne la Suède, le Danemark et la Norvège, soutient et encourage la coopération dans le sud ouest de la Scandinavie depuis 1996 (INTERREG II). Pour la période 2007-2013 (INTERREG IV A), environ 242 millions d'euros lui ont été attribués. Le territoire concerné couvre 125 588 km<sup>2</sup> et 9 millions de Scandinaves, le long des côtes du Kattegat, du Skagerrak et de l'Øresund.

**Øresund :** détroit séparant le Danemark de la Suède. Il donne son nom à la région transnationale créée avec la construction du pont-tunnel. « Sund » signifie « détroit » en suédois et en danois, en français on désigne parfois l'Øresund comme le « détroit de Sund ». En suédois, le nom est orthographié Öresund, Øresund en danois. Il sépare au sud Copenhague de Malmö, et au nord Helsingør (Elseneur en français) d'Helsingborg.

**Øresund Committee :** comité rassemblant les dirigeants politiques de Scanie pour la Suède, et de Zélande pour le Danemark, indépendant des appartenances politiques, pour tenter de répondre aux problèmes concernant les infrastructures, le marché du travail et la culture de la région.

**Øresundregionen :** région transnationale de l'Øresund, composée de la région de Copenhague et de la Zélande-du-nord danoises, ainsi que de la Scanie suédoise. L'ensemble du territoire de l'Øresund était danois jusqu'en 1658, date du traité de Roskilde attribuant la Scanie à la Suède. En 2009, l'Øresund comptait 3 732 000 habitants.

**Øresundsbron :** nom commercial du pont tunnel reliant la Suède et le Danemark via Malmö et Copenhague, et nom de la société privée d'exploitation, dont les actionnaires sont les Etats danois et suédois. Composé de « Øresund », écrit avec la lettre danoise « Ø » (« Ö » en suédois), et « bron », pont en suédois (« broen » en danois).

**Øresundsinstituttet :** Institut d'association dano-suédoise créé dans le but d'encourager l'intégration dans l'Øresund des deux villes (Copenhague et Malmö) et des deux régions (Zélande et Scanie). L'Institut réalise dans ce but des analyses, études et organise des débats transnationaux sur des problèmes de politique économique.

**Peberholm (Île de) :** île danoise artificielle construite pour relier le pont et le tunnel de l'Øresund, elle mesure quatre kilomètres de long. C'est aussi une réserve naturelle.

# Pour aller plus loin...

## **Øresund, généralités**

Øresundsregion : portail officiel de la région Oresund

[http://www.oresundsregionen.org/?sc\\_lang=en](http://www.oresundsregionen.org/?sc_lang=en)

Øresund Trends 2010

<http://www.tendensoresund.org/en>

## **Coopération transfrontalière**

INTERREG IIIA Øresundregionen : site du programme Interreg

<http://www.interreg-oresund.dk/interregenglish>

## **Développement durable et croissance verte**

Portail du développement durable en Suède et en Scandinavie

[www.lasuededurable.com](http://www.lasuededurable.com)

ROTILLON, Gilles. La Croissance verte est-elle la solution ? Le site des sciences économiques et sociales, 2009.

[http://ses.ens-lyon.fr/1253550986277/0/fiche\\_article/](http://ses.ens-lyon.fr/1253550986277/0/fiche_article/)

## **Cadre européen**

Politique européenne de l'énergie :

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/energy/european\\_energy\\_policy/index\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/energy/european_energy_policy/index_fr.htm)

Energies renouvelables :

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/energy/renewable\\_energy/index\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/energy/renewable_energy/index_fr.htm)

Développement durable :

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/sustainable\\_development/index\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/index_fr.htm)

Intermodalité et réseaux transeuropéens :

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/intermodality\\_transeuropean\\_networks/index\\_fr.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/intermodality_transeuropean_networks/index_fr.htm)

## **Questions environnementales**

Øresund Environment : site dédié aux questions environnementales

<http://www.oresund.org/environment>

## **Marketing territorial**

HOSPERS, G-J Place marketing in Europe. The branding of the Oresund Region. Intereconomics, September/October 2004, p.271-279.

<http://www.intereconomics.eu/downloads/getfile.php?id=375>