



I Les étudiants, les environnementalistes, les pacifistes et les militants anti-nucléaires ont encouragé le développement du concept qu'une ville devrait être un laboratoire de démocratie

## POUR DES VILLES PROGRESSISTES EUROPÉENNES

Interview par Alain Bloëdt, Redacteur en chef du Progressive Post, avec Charlotte Halpern

La majeure partie des villes de l'union européenne est dirigée par des maires progressistes. Avec Charlotte Halpern nous avons essayé d'analyser pourquoi et comment cette tendance a évolué ces dernières années.

**The Progressive Post :** Depuis quand les villes européennes ont tendance à devenir progressistes ?

Charlotte Halpern - Il y a un tournant dans les années 1970 avec une concentration des classes moyennes et de personnes avec des niveaux de diplômes et de richesse plus élevés, jumelés à la croissance

d'intérêts communs pour la culture, le sport, la qualité de vie. En parallèle, on observait une désindustrialisation qui a pris des formes et rythmes différents, selon les pays européens.

**Comment pourrait-on définir cette tendance progressiste alors ?**

Au-delà du vote, c'est l'émergence de nouveaux mouvements sociaux urbains. Dans

les villes en Allemagne et Pays Bas, étudiants, écologistes, pacifistes, anti-nucléaires émergent et revendiquent de nouvelles formes de démocratie et de planification urbaine. Se développe l'idée de la ville comme laboratoire de la démocratie et du développement urbain, même si, attention, les inégalités restent très présentes.

**Comment les villes luttent-elles aujourd'hui contre les inégalités ? Et le font-elles différemment des États ?**

Elles ne le font pas toutes, loin de là. Mais disons que depuis cette période, les villes européennes ont accumulé davantage de capacités d'action, en lien avec les réformes de décentralisation. Elles



**#Migrants and  
#Car sont deux  
enjeux pour  
#EuropeanCities**

**@CharlotteHalpern**



disposent de davantage de moyens que par le passé pour définir les agendas politiques, initier leurs propres projets, dans les domaines du logement, de la culture, du sport, de l'éducation. Leur capacité à définir un projet urbain, métropolitain permet de territorialiser les politiques publiques nationales, en matière de renouvellement urbain, de mobilité, de développement économique, pour localiser ces équipements à distance des cœurs de ville. Il

ne s'agit pas uniquement des grandes métropoles, je pense ainsi à Valenciennes, à Nijmegen ou Kassel.

### **Dans quels domaines, les villes s'opposent aux États ?**

Il y en a beaucoup, pour des raisons de compétition politique, mais aussi des logiques institutionnelles, sur le partage des compétences et la fiscalité. Mais si je devais choisir un thème, le climat, la mobilité, la pollution, lesquels sont des thèmes liés, dans les grandes villes, à la transition énergétique. En effet, les gouvernements urbains sont de plus en plus interpellés et ne se limitent plus seulement à des actions symboliques, ils développent des solutions pionnières au sein de leur espace national, ou de l'UE.

### **A quelles villes songez-vous ?**

A Berlin, par exemple, qui a été la première à introduire, en 2008, une « zone environnementale », et ce manière pionnière en Allemagne. Dès le début des années 2000s, Malmö a développé des normes d'efficacité énergétique du bâtiment qui ont ensuite été reprises dans les standards nationaux. Cela s'explique certes par la couleur politique du gouvernement mais aussi le besoin oppressant de faire face à ces enjeux de pollution urbaine, de production élevée de CO2 dans un environnement contraint.

### **Considérez-vous que les villes-monde (Paris et Londres pour l'Europe)**

## **et les villes capitales (Vienne, Lisbonne, ...) ou de tailles similaires (Milan, Manchester, Rotterdam, Constanza...) influencent la société ?**

Longtemps, on croyait que les capitales étaient des villes trop dépendantes de leur États pour se positionner de manière autonome, sur la scène internationale. Elle étaient soi-disant ingouvernables ! Mais en étudiant de près ces villes-capitales, on observe qu'il se passe énormément de choses. Sur la mobilité urbaine, par exemple, alors que c'est un bazar administratif et institutionnel, où la rivalité politique est intense, on observe, plus qu'ailleurs, une réduction de la voiture la plus importante et la plus significative.

### **Comment expliquez-vous cette évolution ?**

Les maires mènent avec d'autres villes, mais aussi avec leurs États nationaux, une compétition pour mettre à l'agenda un certain nombre de sujets. Mais attention, cela ne veut pas nécessairement dire qu'ils peuvent traiter directement ces sujets et/ou qu'ils n'ont encore d'énormes problèmes à les traiter, en attestent les crises récentes d'infrastructures dans le S-Bahn à Berlin, le RER à Paris ou les transports ferroviaires bruxellois !

### **Est-ce que cette compétition est bien saine pour nos démocraties ?**

On peut s'interroger si ce décrochage n'est pas l'expression d'un entre-soi, une société urbaine qui se poserait en autonomie par

“

**LES GOUVERNEMENTS  
URBAINS SONT  
DE PLUS EN PLUS INTERPELLÉS.  
ILS DÉVELOPPENT  
DES SOLUTION PIONNIÈRES**

”

rapport aux choix qui se font au niveau national et qui pose, de fait, la question de la solidarité entre rural et urbain, au niveau national voire européenne.

**Quelle est la part d'influence des résidents de ces villes ?**

Elle est essentielle bien sûr. Mais il faut ajouter l'ensemble des utilisateurs non-résidents qui les impactent. Paris, par exemple, compte 2 millions d'habitants et un nombre plus important encore d'utilisateurs au quotidien que ce soit des touristes ou travailleurs. Cela pose le problème de la représentation de ces différents intérêts, de savoir qui finance ces interventions

urbaines et comment les bénéfiques, les nuisances sont répartis.

**On a pu encore constater, lors des dernières élections nationales en Hongrie et Autriche, que les habitants de Budapest et Vienne ne votaient pas comme leurs compatriotes. Comment expliquez-vous cette dualité ?**

IL y a de nombreux facteurs, notamment liés à l'évolution de la structure économique nationale, aux réformes des politiques sociales, du logement etc. Le statut, le rôle de

ces villes est un rapport de force continu et ce bras de fer peut se crispier sur certains sujets. À Vienne, par exemple, il y a eu, il y a quelques années, une discussion fascinante de par les proportions que cela a pris au niveau national sur la piétonisation d'une rue célèbre. A partir de là, cette décision a été reprise dans les discours politiques et la presse nationale, en lien avec des enjeux de patrimoine historique, d'identité et des budgets alloués à la ville de Vienne.

**Cette opposition se cristallise-t-elle dans tous les domaines ?**

Dans des registres très différents, l'accueil des migrants et la place de la voiture ont beaucoup cristallisé ces dernières années à Vienne, Budapest, Milan et Copenhague. Mais d'autres sujets pourraient naître.

**Qui l'emporte en général entre l'Etat et la ville ?**

Cela dépend de la capacité de la ville à accumuler des ressources suffisantes mais aussi à négocier cette autonomie avec sa banlieue, précieux relais d'influence et partenaire.



**Charlotte Halpern**, chercheuse en science politique, Sciences Po, Ecole urbaine et Centre d'études européennes et de politique comparée, CNRS, Paris, France. Elle vient de co-éditer *Villes sobres. Nouveaux modèles de gestion des ressources* aux éditions Presses de Sciences Po