

# CAPITALE EUROPÉENNE DE L'INNOVATION

*L'Europe récompense des villes innovantes, inclusives et réflexives.*

| Source d'information |

[http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/2019\\_CitiesAction\\_Antwerp.pdf](http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/2019_CitiesAction_Antwerp.pdf)

Le prix annuel de la Capitale européenne de l'innovation a été lancé pour la première fois en 2014. Les villes de plus de 100 000 habitants des Etats membres de l'UE et des pays associés à Horizon 2020, le programme cadre de recherche et d'innovation de l'UE, peuvent y participer. Le prix est décerné à la ville européenne qui est la mieux à même de démontrer sa capacité à mettre l'innovation au service de l'amélioration de la vie de ses citoyens. Le prix est accompagné d'une prime de € 1 million financée par Horizon 2020.

La ville d'Anvers est arrivée finaliste de l'édition 2019. En 2016, après 20 ans de blocage, la ville a choisi d'expérimenter un mode de gouvernance innovant afin de dépasser l'opposition des habitants à la construction d'une tronçon de rocade au coeur de la ville, et d'en faire un projet collectif améliorant la qualité de vie et l'économie de la ville. La construction d'un tunnel (en cours) s'est assortie du développement de nouveaux projets faisant d'Anvers une ville plus cohésive et plus connectée. L'édition 2020 est actuellement en cours.

## ANVERS, THE BIG LINK

### CONTEXTE

L'actuel périphérique d'Anvers (Ring R1) est au cœur du réseau de transport transeuropéen. Sa partie Nord-Ouest n'a pas encore été achevée et l'infrastructure pose des questions de sécurité, car elle est congestionnée et polluante. Afin de répondre à ces préoccupations, la création d'une troisième jonction, « la liaison Oosterweel », est devenue incontournable. Or, depuis depuis une vingtaine d'année, le gouvernement flamand et le conseil municipal se sont trouvés dans une impasse, repoussant le bouclage du périphérique et se heurtant à une opposition publique majeure. C'est pourquoi de nouveaux modes de gouvernance ont vu le jour afin de faire de ce projet de mobilité un vaste projet collectif d'aménagement urbain.

### INFORMATIONS CLES



#### Population

Ville centre : 523 591 hab.  
Aire urbaine fonctionnelle : 1 111 919 hab.  
(Eurostat, 2018)



#### Produit Intérieur Brut

Région flamande, 2018 : 88 015,24 M€  
Par tête, en indice basé sur le PIB en PPA par rapport à la moyenne UE28 : 133,94  
(Eurostat)



#### Secteurs économiques clés

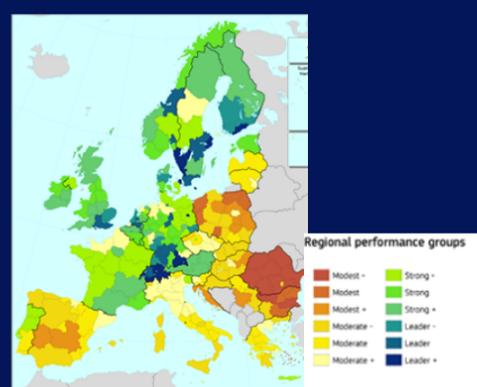
Activités maritimes et portuaires, production d'électricité, industrie chimique, commerce du diamant. Essor des activités tertiaires.



#### Taux de chômage

Région flamande, 2019 : 3,6% (Eurostat)

La Région flamande, "strong innovator +", une performance en hausse (+2,2%)



Source : Regional Innovation Scoreboard

# STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE D'INNOVATION ET RECHERCHE

## Pourquoi cette stratégie ?

Les **mouvements citoyens** d'Anvers, *StRaten-generaal* et *Ademloos*, ont alimenté le débat public sur les questions de la **mobilité** et de la **qualité de l'air**. De nombreuses actions ont été menées à l'encontre du projet Oosterweel (référendum local, actions en justice). En 2014, un troisième regroupement de citoyens d'horizons divers (architectes, ingénieurs, enseignants, etc.) propose de redéfinir le projet : l'ONG « Ring Genootschap », à l'initiative de la société civile, suggère le **recouvrement du Ring** afin d'améliorer durablement la mobilité et les conditions de vies des résidents en y aménageant de nouveaux espaces récréatifs et verts. La campagne « Ringland » a rapidement pris de l'ampleur grâce à une **communication active** et à l'organisation de **débats publics**, de **festivals** et autres manifestations.

## Comment s'est-elle mise en place ?

En 2016, un **administrateur externe**, désigné par la Ville d'Anvers et le gouvernement flamand, est chargé de **trouver un consensus** sur le sujet et de **suivre les projets**. Après 10 mois de consultations et de collaborations renforcées avec les différents acteurs (les trois principaux mouvements de citoyens, la Ville d'Anvers et le gouvernement flamand), l'administrateur rédige une déclaration d'intention pour le recouvrement du Ring, suite à une intense période au cours de laquelle plus de 50 ateliers et 100 sessions de travail ont été organisés, avec la participation d'environ 3500 experts et décideurs politiques, 3000 citoyens, des entreprises et diverses organisations. Résultat : une **coalition fondée sur une vision commune** voit le jour, et un accord historique sur le tracé du dernier tronçon du Ring, intitulé « **Traité pour le futur** », engage la Ville d'Anvers et le gouvernement flamand à contribuer au financement du projet.

## Quel est son mode de gouvernance ?

Ce projet d'envergure illustre le bon fonctionnement d'un mode de gouvernance horizontal. La **phase de concertation** évoquée ci-avant montre l'implication de l'ensemble des parties prenantes dans la définition du projet en amont. La **phase opérationnelle** du projet systématise une gouvernance collaborative, en impliquant trois groupes d'acteurs autour des objectifs de mobilité 2030 :



### Communauté de travail

- Composition : gouvernement flamand, Ville d'Anvers, mouvements citoyens, représentants d'entreprises.
- Rôle : discuter et élaborer des projets innovants d'aménagement, de mobilité, de santé publique etc.



### Conseil régional

- Composition : représentants de la Ville d'Anvers et des villes voisines, gouvernement flamand, administration régionale.
- Rôle : apporter son soutien politique et celui des localités voisines par une communication stratégique.



### Plateforme de travail

- Composition : acteurs du secteur des transports et de la mobilité.
- Rôle : améliorer et soutenir la transition vers une mobilité durable.

Sur 31 projets proposés pour l'aménagement du tunnel, 18 ont déjà été retenus, encore au stade embryonnaire car les travaux lourds de recouvrement ont débuté en 2019, jusque 2026.

## Quelles sont les actions phares et innovantes ?

L'appropriation du projet par les différentes communautés est une démarche innovante pour deux raisons :

- Les citoyens ont organisé et financé la recherche autour de l'impact du projet, via du **crowd-braining** (mobilisation des scientifiques) et du **financement participatif**, qui a permis de convaincre les politiques.
- Le nouveau tronçon a été découpé en 6 sections, avec à la tête de chacun une **équipe projet multidisciplinaire**.

## Quels impacts ?

1) **Impact politique** : le soutien politique et financier de la Ville d'Anvers (300 M€), du gouvernement flamand (2 M€), pour le recouvrement du tunnel.

2) **Impact social** : amélioration des conditions de vie des résidents autour du Ring, avec la création de nouveaux espaces verts, des projets immobiliers plus durables, de l'agriculture urbaine, un projet de pont reliant les deux rives de l'Escaut à vélo.

3) **Impact environnemental** : des espaces verts, des initiatives de recherche sur la détection des inondations, le filtrage de l'air, les nouvelles mobilités, mais aussi la séparation du trafic urbain et extra-urbain sur la voie elle-même.

## Les points clés à retenir

1

Une mobilisation citoyenne organisée qui s'est rapidement adjointe des expertises scientifiques

2

Une approche multidisciplinaire et ultra-localisée dans la définition des actions à mener

3

Une bonne coordination de la Région et de la Métropole qui ont été à l'écoute des citoyens