# Voyage d'études
# Dublin & Belfast

29 mars – 2 avril 2010

IHEDATE
Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe

**Les auditeurs - 2010** 1

**Dublin** 3

**Acte 1 : la parole des acteurs** 3

« En avoir plus pour moins d'argent » 3
Pas d'obsession verte en Irlande 4
"Villes-portes" et polycentrisme 5
L'économie pour gommer les frontières 5
3200 water systems 6
Business to authorities 9
Irlande du Nord / Dublin 10
Dublin, les Docks 10

**Acte II : la parole des experts** 12

L'Irlande, un modèle anglo-américain en Europe 12
Les apports de l'Europe 14
Transports publics ? 16
Le marché, au-delà de ses capacités 16

**Belfast, ville divisée** 18

Un modèle institutionnel complexe 21
Consensus ? 22

**Etonnements, enseignements !** 26

**Chiffres clefs** 28

République d'Irlande 28
Irlande du Nord 28

**Dates clefs** 28

*contributions des auditeurs*

*éléments de débat*

# Les auditeurs - 2010

**Dans la verte Irlande, l'Ihedate aura privilégié les villes, la capitale du sud, Dublin, et celle du nord, Belfast. Une semaine pour apprendre, comprendre, se laisser désarçonner par des modes de vie, des institutions, des façons de penser qui, pour être européennes, n'en sont pas moins marquées par une histoire singulière, violente, compliquée. Une histoire marquée par sa géographie, c'est-à-dire ici l'insularité et la ruralité. Optimisme en pleine crise à Dublin, équilibre politique encore fragile à Belfast. « Homme malade » de l'Europe pendant des décennies, l'Irlande, au nord comme au sud, a connu un développement rapide… que la crise économique et financière met à mal.**

**Écouter les acteurs et les experts, les questionner, ouvrir l'œil et tendre l'oreille : exercice stimulant pour les soixante auditeurs de l'Ihedate qui ont courageusement affronté la pluie, la neige… et la Guinness !**

# Dublin

## Acte 1 : la parole des acteurs

**« Cent mille saluts ! La pluie est forte : vous êtes chez nous… Nous distribuons l'eau efficacement ». Martin Mansergh, à la suite de Yvon Roé d'Albert, ambassadeur de France en République d'Irlande, accueille l'Ihedate à la « Chartered Accountants House » de Dublin. Il rappelle qu'en fondant l'École des Ponts & Chaussées, Trudaine fondait aussi l'époque moderne en France. Vue par les yeux d'un ministre irlandais en charge de l'aménagement, la France mérite compliment, pour le TGV, le métro, le RER, le tramway, même si l'expérience récente des inondations pointe du doigt quelques défaillances.**

## « En avoir plus pour moins d'argent »

Dr. Martin Mansergh, T.D. est Ministre du gouvernement de la République d'Irlande au département finances, en charge des travaux publics. Il est aussi Ministre d'État au département des beaux-arts, du sport et du tourisme, en charge des beaux-arts. Il est membre du parlement (Dàil Eireann) depuis 2007. Il a été conseiller politique sur l'Irlande du Nord de trois Premiers Ministres (Taoisigh). www.opw.ie

L'Irlande est grande ! Troisième île européenne après la Grande-Bretagne et l'Islande. La République d'Irlande a connu une croissance démographique forte, passant de trois millions d'habitants en 1960 à quatre millions et demi actuellement.. Cette population s'est installée où elle voulait, a construit où elle voulait, mais depuis dix ans les permis de construire sont plus difficiles à obtenir, car qui dit habitat dit aussi services associés. La stratégie d'aménagement de l'espace est en cours de révision, favorisant les « villes-portes » et la décentralisation. Dublin concentre 40 % de la population… Il est prévu de moderniser le réseau routier – le réseau autoroutier sera au point dans douze ans – et si possible de rattraper le siècle de retard pris pour les transports publics. Dublin vient de créer deux lignes de tramway. Mais la crise contraint à en rabattre : Martin Mansergh

*« Avant, j'étais étonné des retards que nous prenions : les gens se préoccupaient du passage des escargots ! Mais c'est un point de vue : nous ne pouvons en effet pas éradiquer les escargots. Prenons notre temps ! »*

*Martin Mansergh*

est convaincu que « on peut en avoir plus pour moins d'argent ». La stratégie face à la crise est de contrôler au mieux le destin économique du pays, de protéger sa viabilité économique en réduisant les coûts, mais aussi les revenus, de s'orienter vers le développement durable, la recherche et le développement, l'innovation. Cette vision de l'accroissement de la compétitivité ne rend pas le gouvernement très populaire, mais « une stabilisation de cette politique pourrait remettre l'Irlande sur le chemin de la reprise ». Martin Mansergh remarque que la France a un État fort, et l'Irlande un État central, ce qui n'est pas la même chose : il est compliqué d'imposer des infrastructures. Ce qui se vérifie à travers les difficultés à assurer le transport du gaz des gisements du nord-est de l'île, qui soulève beaucoup d'oppositions.

## Pas d'obsession *verte* en Irlande

Pat Gilroy
Managing director,
Dalkia Ireland

Dalkia, filiale de Veolia Environnement, présente en Irlande depuis 1984, a maintenu une « petite présence » pendant vingt ans, avec deux millions d'euros de chiffre d'affaires annuel. A partir de 2002, Dalkia acquiert des entreprises locales, ouvre un bureau, s'enracine dans le pays : le CA passe à cent dix millions en 2009 ! Les fonds reçus de l'Union européenne sont allés en priorité, en Irlande, à l'éducation et aux universités : les travailleurs sont qualifiés, beaucoup ont trouvé un emploi dans des entreprises américaines.

Mais les infrastructures… c'était un peu le tiers-monde ! Avec beaucoup d'avancées en vingt ans : lignes ferroviaires, aériennes, axes routiers ont permis aux usines de s'implanter. Pour l'avenir, il s'agit de créer une économie intelligente, une économie de la connaissance, utiliser les emplois créés par IBM, Intel, Google et autres pour avoir plus de chercheurs, d'étudiants, de doctorants.

En ce qui concerne l'énergie, le marché s'est ouvert de manière importante. Le point-clé, c'est que les infrastructures restent propriété de l'État. Le gisement de gaz est conséquent, et les énergies renouvelables ne correspondent en rien à la demande en Irlande.

« Écolo », l'Irlande ? Un impôt sur les sacs plastiques a fortement diminué le nombre de sacs en décharge, et à Dublin les citoyens suivent assez bien les ordres concernant le tri des déchets. Tout permis de construire important doit inclure une station de traitement des déchets : les progrès sont importants. Mais pas d'obsession « verte »…

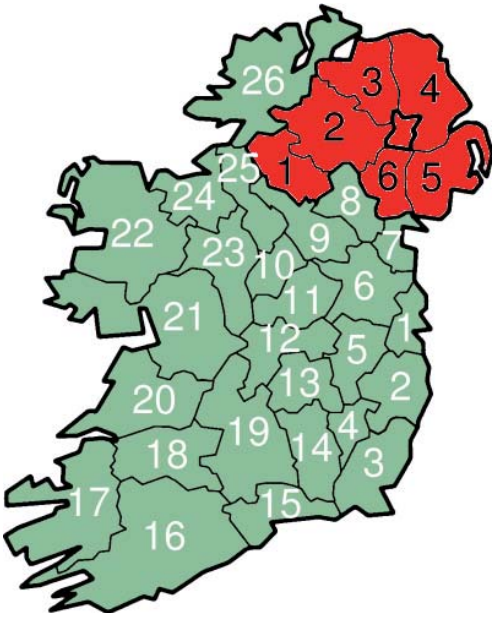
*« C'est l'emploi qui a créé le Tigre celtique. »*
*Pat Gilroy*

# “Villes-portes” et polycentrisme

John Martin,
Principal Planning Adviser, Department of Environment, Heritage and Local Government

L’aménagement en Irlande ? Il a commencé en 1963, avec une politique d’affectation des sols. C’est à partir de 2000 que s’est affirmée une approche plus volontariste, qui a tâché de favoriser la coopération entre les acteurs et s’est plus fortement inquiétée des infrastructures. Beaucoup d’agences sont concernées : la coordination est parfois difficile…

Les objectifs sont d’assurer un développement régional plus équilibré, de faciliter les initiatives publiques et privées de développement durable, de transposer les directives européennes. En effet, les villes sont de faible densité, le véhicule privé est privilégié pour les déplacements ; les paysages sont à préserver. Plans et programmes d’aménagement sont adoptés par les élus, dont l’Union européenne a quelque peu changé la manière de penser, en mettant en avant les concepts de « villes-portes », de développement polycentrique, d’interaction entre villes et campagne. Mais les régions elles-mêmes sont petites et disposent de peu de pouvoir, les collectivités locales, par définition, s’occupent de plans de développement locaux. L’opposition des citoyens est souvent forte quand les projets sont soumis à discussion publique : le « An Bord Pleanála », conseil créé par le gouvernement, a une fonction de juge de paix… Il s’agit d’agrandir les villes, de les aider à se développer, d’inciter à l’utilisation des transports en commun. Pour ce faire sont élaborés des schémas directeurs, traduits dans des programmes locaux, qui précisent les relations entre villes et entreprises, proposent les reconversions de friches industrielles ou de zones abandonnées – par exemple, la zone portuaire de Cork, ou les docks de Dublin, devenus zone mixte où vivent et travaillent quarante mille personnes – et s’efforcent de résister aux fortes pressions qui s’exercent pour transformer des terres agricoles en zones constructibles.




# L’économie pour gommer les frontières

Liam Connellan,
Président de Dalkia, Veolia Transport et Veolia Waters

Dans quel cadre exécutif et juridique se prennent en Irlande les décisions ? C’est par le traité de 1922 avec la Grande-Bretagne que la partition de l’île a été entérinée. La constitution écrite, elle, date de 1937 et formalise l’organisation des pouvoirs. Le Président de la république est élu pour sept ans, mais dispose essentiellement d’un rôle protocolaire. Le Parlement (Dáil Éireann) est composé de 166 députés et élit le Premier ministre. Les représentants du Fianna Fáil (parti de centre-droit nationaliste) et du Fine Gael (parti de centre-droit, affilié au Parti populaire européen) sont les plus nombreux. Le gouvernement, lui, est une coalition entre le Fianna Fáil, le Labour et les Verts.

L’organisation économique attribue à l’État la responsabilité de la production de gaz, les aéroports, et des entreprises non commer-

ciales assurent la gestion des routes, de la santé, du tourisme… Les trente-quatre collectivités régionales, financées par l'État, sont responsables des plans d'aménagement, de la distribution de l'eau, de la gestion des déchets.

Au dernier recensement, la république d'Irlande comptait 4 142 000 habitants, pour une densité de 59 habitants/km² - densité qui, à Dublin, atteint les 4400 habitats au km² (quand celle de Lyon est de 9 500 habitants/km² ou celle de Barcelone de 16 000 !), et qui devrait atteindre 6 000 habitants/km².

En matière d'aménagement, Liam Connellan fait preuve d'un optimisme à toute épreuve, et développe un point de vue géopolitique où s'estompe la frontière qui coupe l'Irlande en deux : les projets d'aménagement incluent Belfast, les deux capitales de l'île étant vues comme indissociables…

Les liens entre Dublin et Belfast devraient se resserrer : entre les deux villes, un couloir de 150 km pourrait à terme agréger la moitié de la population de l'île, couloir du coup repérable au plan international. En train, le trajet devrait durer 1h15, avec un train toutes les demi-heures. L'aéroport de Dublin ? Son avenir passera par une plate-forme internationale, avec un trafic de cinquante millions de passagers par an ! En somme, l'avenir de l'Irlande est prometteur : le changement climatique lui-même, pour des villes essentiellement construites en bord de mer, sera l'occasion de la construction de digues, de quais et de barrières.

Réunifier le nord et le sud : ce que la politique a défait, l'économique serait en mesure de le refaire ? Liam Connellan reste prudent, reconnaissant que son point de vue et celui du gouvernement peuvent diverger : « C'est la population qui décidera »[1] . Les coopérations annoncées par les acteurs des secteurs de l'eau, de l'électricité et des transports semblent donner raison à Liam Connellan.

## 3200 water systems

Pierre Eymery,
Senior
Vice President
Veolia Waters

Comment gère-t-on l'eau dans un pays aux rapides fluctuations démographiques, de faible densité, avec peu de centres urbains, une multitude de villages et de petites agglomérations, une économie rurale très présente et un secteur high tech impressionnant ?

Il existe sur le territoire environ 3200 « water systems », dont moins de 30 % relèvent du service public. Les égouts recueillent seulement 68 % des eaux usées, les 32 % restant disparaissant dans les fosses septiques.

Depuis 1994, les foyers des particuliers sont exonérés du paiement de l'eau : comment faire marche arrière ? Un travail législatif a permis de réintroduire progressivement le comptage de la consommation et la facturation pour les entreprises, mais si le système est au point, il reste qu'un quart des factures restent impayées, ce qui vaut aux collectivités locales un important manque à gagner. Les finances publiques, qui avaient beaucoup compté sur un immobilier désormais en panne, ne sont pas au meilleur de leur forme : il est donc envisagé de revenir sur l'exonération de 1994, et d'installer

*« Un réseau d'eau s'amortit sur plusieurs générations, on le renouvelle sur un siècle : ici, il faudra trois siècles ! Mais les gens sont pragmatiques, ils sont sur une île et savent ne devoir compter que sur leurs propres forces »*
*Pierre Eymery*

1 Pour des précisions, voir le site de The Irish Academy of Engineering : http ://www.iae.ie/

Niall Gleeson,
Managing
Director,
Alstom Ireland

*« Les difficultés économiques pèsent lourd : il faudra du temps, et attendre une dizaine d'années avant de retrouver un taux de croissance solide »*
*Niall Gleeson*

1 250 000 avant la fin de 2011. Encore faudra-t-il convaincre les gens de payer une ressource qui, au propre comme au figuré, tombait du ciel, les sensibiliser à l'utilisation d'une ressource rare (les Irlandais consomment deux fois plus d'eau que les Français). Encore faudra-t-il remettre en état un réseau en piteux état, pour lequel le sous-investissement a des conséquences graves : le taux de fuites se situe à 27 % (60 % à Limerick !). Et c'est l'État qui prendra à sa charge la part d'investissement correspondant aux particuliers, tandis que l'organisation passera d'un système basé sur les trente-deux comtés à un système de sept bassins versants, dont deux partagés avec l'Irlande du Nord. L'ambition est alors de procurer aux collectivités locales un milliard d'euros de recettes supplémentaires.

La question de l'eau mobilise la formation et la recherche, le pays ne voulant pas continuer à être exposé aux pénalités européennes pour la mauvaise qualité de son eau.

## Discrétion des énergies renouvelables, incertitude pour les transports

L'équipement en installations de production et distribution d'électricité s'est ouvert au marché, et l'ESB (l'EDF irlandais) ne gère plus que 40 % des contrats de distribution. La production voit coopérer les deux Irlande. Mais ici, la question des énergies renouvelables est discrète. Les mesures incitatives en sont encore à l'état de projets, la demande est faible, le secteur privé réticent. Les investissements nécessaires ralentirait la croissance…

En ce qui concerne les transports, les infrastructures routières se sont améliorées, il ne faut plus que trois heures pour rallier Cork depuis Dublin (250 km). Mais le financement d'infrastructures ferroviaires et de métro reste incertain : le modèle irlandais de PPP (partenariat public/privé) ne fonctionne plus très bien, les banques ne jouent pas le jeu. En 2009, l'appel d'offres pour le prolongement vers le nord du métro de Dublin a surtout créé des frustrations : les acteurs du consortium qui s'était créé ont en vain dépensé quinze millions d'euros ! Une nouvelle agence des transports a vocation à coordonner les projets… sans ligne budgétaire.

Dans une approche très conjoncturelle, un observateur français pourrait juger que l'Irlande s'est durablement installée dans une crise financière – qui a coïncidé avec l'éclatement d'une bulle immobilière. Plusieurs indicateurs témoignent que l'Irlande s'est autoadministrée des remèdes de cheval : diminution de 15 % des salaires bruts des fonctionnaires, de nouveaux impôts applicables à l'ensemble des contribuables, réduction des prestations sociales, baisse de 30 % des ressources des collectivités (sachant que la base fiscale était trop orientée sur l'immobilier), des coupes sombres dans les budgets gouvernementaux… Et cette cure d'austérité risque de durer.
Un sentiment général se dégage : pour beaucoup d'irlandais, le pays peut rebondir plus vite qu'on ne le pense. Avec un projet structuré autour du développement des infrastructures (dans un corridor Dublin – Belfast) dont l'objectif de base est de passer à une population de l'île de 6,8 à 8 millions d'habitants d'ici vingt à vingt-cinq ans, Liam Connellan symbolise ce volontarisme – que l'on pourrait juger comme « forcené » en cette période de crise où les fonds privés et publics font défaut.

Franck FANGET
Conseil Régional Basse-Normandie

Deux choses ont ébranlé des images, des options, des opinions qui me semblaient communément admises. La collision de la réalité irlandaise avec ces mots et ces idées a été source d'une dissonance cognitive stimulante ! Longtemps j'ai pensé que la crise du capitalisme financier que nous traversons appelait, même chez ceux qui en ont le plus profité, une réflexion critique, une interrogation éthique sans impliquer que ce questionnement débouche sur une remise en cause fondamentale. La croyance en une croissance forte et infinie serait désormais derrière nous ? Les élites dublinoises ont démontré que, pour eux, le doute n'était pas de mise, et qu'il y avait simplement lieu de reprendre rang dans la grande roulette pour qu'à nouveau la boule du progrès s'arrête sur la bonne case.

Jérôme Baratier
Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours

En République d'Irlande, j'ai été frappé par la présence de la jeunesse dans les rues, à la SANEF, par la capacité d'innovation à la fois technologique et sociale, par le volontarisme, l'optimisme des intervenants : « malgré la crise on va s'en sortir » - ce qui contraste avec notre pessimisme ambiant.

Bruno Dumont, Adjoint au SGAR,
Préfecture de Haute-Normandie

le tire de la République d'Irlande, essentiellement, et des grandes difficultés auxquelles ce pays est confronté, alors qu'il venait à peine de commencer à goûter à une forme d'opulence. Courage des Irlandais qui semblent affronter la crise avec pragmatisme et solidarité, jusqu'à la remise en cause, apparemment sans heurts, d'avantages acquis… Et l'on se dit que l'herbe n'est pas toujours plus verte dans le pré d'à côté et, paradoxalement, pas en Irlande. Et qu'on a bien de la chance de vivre de ce côté-ci de la mer, dans un pays où les communautés cohabitent, quoi qu'on dise, qui n'a pas connu la famine, l'expatriation, la colonisation de son sol, et où les effets de la crise actuelle semblent frapper moins durement la population…

Marthe Steffann
Caisse des Dépôts

# Business to authorities

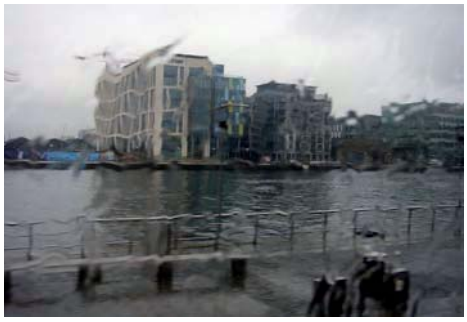
*Rencontre avec Christian Copin, Sanef*

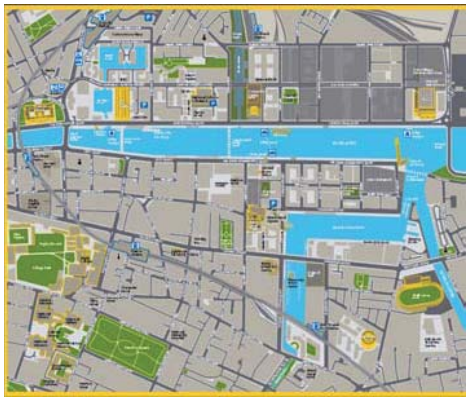
Un portique au-dessus de la M50, la voie de contournement de Dublin, dont la barrière de péage, avant, était réputée être le plus grand parking d'Europe : fini, grâce au tolling (péage) installé en 2008 par la Sanef, à qui les pouvoirs publics ont confié la mission de collecter les contributions des automobilistes. Chaque véhicule passant sous le portique est filmé, chaque plaque minéralogique est analysée : soit le véhicule dispose d'un abonnement « badgé », soit la plaque est déjà enregistrée, soit elle est inconnue des services de la Sanef. La vidéo transite alors via un satellite vers les bureaux de la SANEF, où des équipes de jeunes diplômés décryptent les immatriculations. Précision : la Sanef a accès au fichier des cartes grises. Les cas litigieux sont transmis à un call center occupant cent quatre vingt agents : le nombre d'appels va diminuant, de l'ordre de trois mille par jour actuellement, contre quatorze mille au début. Il en coûte, par passage, deux euros pour les véhicules badgés, trois euros pour les autres, qui devront impérativement régler leur dette avant huit heures le lendemain – les trois euros passent à cent quarante sept un mois et demi plus tard ! Voilà comment la collecte peut être supérieure à la recette théorique !

La logistique à mettre en place n'est pas une mince affaire : au call center il faut ajouter un back office dédié aux réponses aux courriers, un réseau de huit opérateurs de badges et de mille cinq cents points de vente. Sans compter la formation des juges, puisque six mille procédures de contestation sont en cours : jusqu'à présent, la Sanef a toujours gagné.

Sont en circulation 162 000 badges, et 283 000 véhicules ont été repérés par vidéo. Le pré-paiement a été adopté par 20 % des clients, le post-paiement par 80 %. L'opérateur a conçu avec le gouvernement un véritable plan marketing, dans le cadre d'un B to A – *business to authorities* – dont tout le monde devrait sortir gagnant : les automobilistes parce que le trafic est devenu plus fluide, la Sanef du fait d'un beau succès technologique et commercial, les politiques parce qu'il peuvent oublier le stress d'un embouteillage permanant aux portes de la capitale, qui faisait la une des journaux télévisés un peu trop souvent. En 2009, la Sanef a collecté, pour le compte du gouvernement (l'entreprise gère directement le compte bancaire du NRA - *National Roads Authority*) 90 millions d'euros. En un an, le trafic a augmenté de 11 %.

Si le système n'est pas totalement nouveau, il présente des singularités exigées par les pouvoirs publics, en particulier, pour les automobilistes, la liberté du mode de paiement : en espèces, par chèque, par internet…





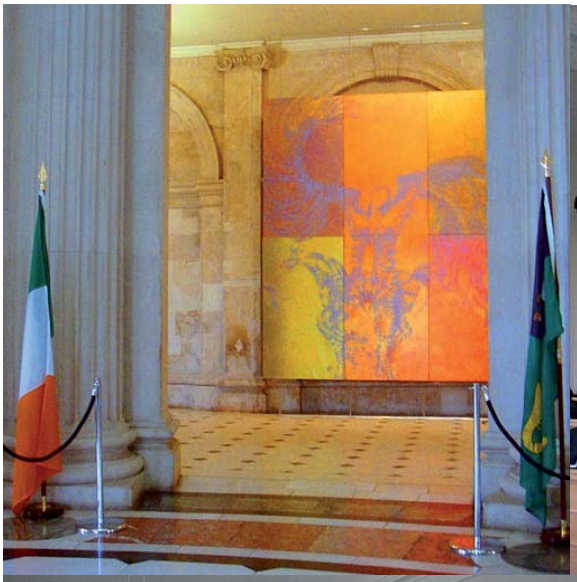
# Irlande du Nord / Dublin

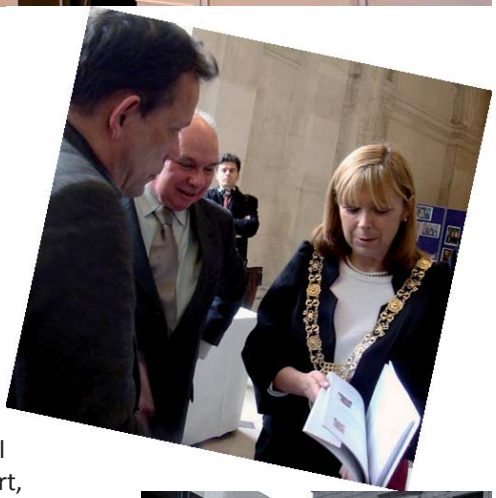
**Organisation**

*La république d'Irlande, c'est 29 conseils de comtés, 5 "city councils", et 80 "town councils". Dublin est à la fois ville et région. Les élections locales sont organisées tous les cinq ans (représentation à la proportionnelle), le maire est élu par les conseillers pour une année.*
*La Ville de Dublin compte 6500 salariés répartis dans plus de 500 services.*
*Le taux de chômage est de 11 % (12 % pour l'ensemble de la république d'Irlande).*
*Les plans d'aménagement, définis par la collectivité locale, doivent recevoir l'approbation de l'autorité d'aménagement. Un plan est un document juridique, un contrat avec les citoyens.*
*En 2007 avaient été déposés 4368 permis de construire, mais seulement 2253 en 2009.*

# Dublin, les Docks

Les Docks de Dublin, vétustes et détériorés, ont été repris en mains par les pouvoirs publics et la Dublin Docklands Development Authority (DDDA). De part et d'autre de la Liffey s'implantent architectures nouvelles et chantiers en attente de reprise.
En 1987 le quartier comptait 19700 habitants vivant dans des conditions difficiles. Friches industrielles, usines à l'abandon, terrains contaminés ont bénéficié d'un plan d'aménagement ambitieux, dont la moitié est réalisée en 2010 : dès 2007 prenait forme le Grand Canal Square. En 2010 ouvraient le Convention Centre et le Grand Canal Theatre. Le nouveau pont dédié à Samuel Beckett raccordait les deux rives. La U2 Tower projetée, 180 mètres de haut, est reportée au mieux à 2011, en raison de la récession. Le quartier a vu s'implanter des entreprises prestigieuses, Facebook et Google. Les bureaux dominent (47000 personnes travaillent dans le quartier), mais le logement occupe 40 % de la surface ; 3000 logements ont été livrés, la part du logement social ne peut être inférieure à 20 % des logements, et des projets communautaires disposant de services « de quartier » voient le jour. A travers trente programmes éducatifs destinés aux enfants défavorisés, la Ville souhaite encourager les familles à rester en ville.
Depuis 1997, les investissements ont été de 5 milliards d'euros, et si le ralentissement de l'aménagement se fait sentir, les pouvoirs publics n'en rabattent pas de leur ambition d'une régénération sociale et architecturale d'un quartier historique de Dublin, tablant sur le tourisme, les événements d'envergure – festival maritime, concerts géants – et la culture pour doper le quartier.
Que conserve-t-il de son identité ? Ce qui pouvait être conservé l'a été : le théâtre est construit sur la « colline de la misère » (référence à la grande famine qui frappa l'Irlande de 1845 à 1849), les entrepôts de tabac ont été préservés, de même que les caves, reconverties en restaurants.





Dublin : City Hall
Yvon Roé d'Albert, ambassadeur de France, Emer Costello, Lord Mayor de Dublin, et Philippe Estèbe

# Acte II : la parole des experts

Niamh Hardiman, University College Dublin

Niamh Hardiman est politiste, diplômée d'Oxford (Dphil). Elle a enseigné au Sommerville College à Oxford. Elle est chargée de recherche au Geary Institute (UCD) et chercheur associée au Dublin European Institute et à l'école de politiques publiques et de relations internationales (SPIRe). Elle dirige le programme de recherche Mapping the Irish State.

Contrepoint aux propos des acteurs, le discours des experts et des universitaires donne à voir une autre Irlande, un Tigre moins triomphant, à la démarche plus incertaine, sommé de trouver à la crise des réponses non seulement économiques, mais surtout politiques.

## L'Irlande, un modèle anglo-américain en Europe

La crise actuelle s'est développée en Irlande sur fond de faiblesse institutionnelle : l'Irlande a connu une diminution drastique de sa production, et une forte augmentation du chômage, surtout des jeunes hommes, pourtant qualifiés.

La toile fond mélange trois facteurs :

• l'échec de la réglementation du système bancaire : les banques ont beaucoup prêté aux promoteurs, et le plan de sauvegarde sera très lourd pour les contribuables ;

• la crise des recettes fiscales : les dépenses ont augmenté sur une assiette fiscale trop étroite, constituée essentiellement de taxes immobilières ;

• les contraintes de l'Union européenne : la monnaie unique a interdit toute dévaluation, tout ajustement doit donc se fonder sur la politique fiscale domestique.

L'Irlande, partie prenante du monde anglo-américain, laisse le premier rôle au secteur privé, l'État n'ayant qu'un pouvoir faible. L'État providence, la protection sociale sont limités. La classe politique n'est pas clairement clivée entre droite et gauche et agit surtout de manière pragmatique.

Depuis quinze ans, les partis politiques ont été ouverts aux pressions des groupes d'intérêt, ont tissé des liens forts avec le secteur immobilier. Dans ces conditions, il est difficile à un parti de porter des critiques à l'encontre d'un autre.

La structure même de la fonction publique est problématique : de nouvelles « agences » ont été créées, mais il s'agit d'un système administratif général, qui ne dispose pas des professionnels ni des compétences spécialisés. Elles sont l'interface, dans le domaine réglementaire, avec l'Union européenne. Elles doivent mettre en action les politiques décidées par les élus, mais le font de manière peu rationnelle. Elles emploient d'innombrables fonctionnaires qui méconnaissent la mobilité et mettent en oeuvre des expertises de plus en plus fragmentées. La combinaison de ces facteurs fragilise le système.

Comment alors élaborer une politique fiscale ? Le ministère des finances a beaucoup de pouvoir, et n'est soumis à aucun contrôle : il en résulte une politique fiscale procyclique peu sage, dépourvue

*« Même la Grèce fait mieux ! »*
*Niam Hardiman*

de mécanismes d'équilibre. L'Irlande s'est ouverte aux investissements

étrangers, en particulier dans le domaine des technologies : les profits sont rapatriés aux États-Unis. Le PNB est encore en hausse, mais les dépenses aussi. Comme les taxes immobilières représente l'essentiel des recettes fiscales, et que l'immobilier était une bulle, les difficultés s'accroissent. Et s'accroissent d'autant plus que l'impôt sur le revenu a été diminué.

Globalement, le pouvoir exécutif a peu de latitude pour débattre les lois et assumer ses responsabilités ; le Parlement ne peut même pas enquêter… Il serait opportun de renforcer les pouvoirs du gouvernement. Malgré tout, des décisions ont été prises : règles budgétaires strictes, coupes dans les salaires et les budgets… ce qui suscite la colère de la population, qui va devoir financer les banques par l'impôt, et l'impopularité du gouvernement.

La gestion des recettes est elle aussi en crise. L'Irlande doit procéder à une sorte de dévaluation interne, qui va passer par une diminution des salaires. Les citoyens sont endettés, hypothèques et emprunts ont beaucoup augmenté, les dettes dépassent la valeur des biens, et c'est toute la culture de la propriété de la maison individuelle qui est maltraitée. La colère est d'autant plus forte que les salaires des hauts fonctionnaires ne sont pas touchés, tandis que les bas salaires le sont. L'Ombudsman lui-même a émis de sévères critiques…

**L'euro comme facteur aggravant : vous ne trouvez aucune vertu à la monnaie unique ?**

Si, les avantages sont évidents : l'Islande, ça aurait pu être nous…

**Quel est le pourcentage de la dette publique ?**

La dette, par rapport au PIB, avait diminué depuis quinze ans, le PIB ayant considérablement augmenté. On a maintenant une dette supplémentaire, qui n'apparaît pas encore dans les comptes officiels. Globalement, la dette a doublé en deux ans, ce qui inquiète les marchés.

Un enseignement que je tirerai de ce séjour, concerne la nécessité de se doter d'outils publics puissants pour mener à bien les politiques d'aménagement du territoire. Ainsi, le faible outillage public des Irlandais en termes d'intervention et de maîtrise foncière, allié à la multiplication (dispersion ?) des agences publiques en charge de l'aménagement et du développement territorial, n'ont pas facilité la maîtrise de l'étalement urbain, source de congestion et de pollution dans la région urbaine de Dublin, et n'ont pas permis de doter l'Irlande de manière complètement satisfaisante en infrastructures performantes de transport, alors même que le pays était en pleine croissance économique.

Grégoire Charbaut
Conseil Général du Val de Marne

# Les apports de l'Europe

Edgar Morgenroth, Economic and Social Research Institute. Edgar Morgenroth est docteur en économie (Université de Keele, Royaume-Uni) et titulaire d'un master en économie et finances (National University of Ireland). Ses travaux portent sur l'économie des transports, le commerce international, la géographie économique et l'économie publique. Il s'est impliqué comme expert dans l'élaboration des plans nationaux de développement irlandais (NDP), dans la détermination des priorités d'investissement (Ministère des finances irlandais), et dans l'évaluation des fonds structurels communautaires.

Les plans de développement nationaux irlandais ont bénéficié des aides européennes, via les fonds structurels, au titre de l'objectif 1 (plus de 20 milliards d'euros entre 1988 et 2006 pour « promouvoir le développement et l'ajustement structurel des régions en retard de développement »,) et au titre de diverses aides à l'agriculture, à la formation, aux conditions de travail (plus de 21 milliards d'euros en vingt ans). En contrepartie, l'Irlande a dû présenter des plans d'investissement, qui ont permis de coordonner la politique gouvernementale et les plans sectoriels. Sans les fonds structurels, l'Irlande n'aurait pas pu investir dans les infrastructures, dont le besoin se faisait sentir plus fortement que l'économie se portait mieux. Actuellement, le problème est que les ressources sont investies dans la construction, à l'exclusion d'autres secteurs, dont l'innovation.

Pour la période 2007-2013, sur 184 milliards d'euros, 80 ont été dévolus aux infrastructures.

- 30 % pour les transports, alors que le trafic baisse ; les besoins en transports publics sont importants ;
- 11 % pour la science et l'innovation, mais sous la menace de coupes budgétaires ;
- 14 % pour l'éducation et la formation ;
- 18 % pour les infrastructures sociales, essentiellement le logement;
- 27 % pour l'inclusion sociale.

Plus de 50 % des dépenses ne sont pas des dépenses en capital.

Évidemment, personne n'a prévenu les Irlandais de la venue de la crise, et un différend a opposé le ministère des finances et les experts, qui recommandaient un peu plus de modestie. On ne peut fonder une économie uniquement sur le secteur public et la construction. Au fil du temps, les dépenses au titre des plans se sont réduites, provoquant le mécontentement, en particulier, du secteur de la construction. La menace, désormais, est de voir s'aggraver le déficit si la croissance revient, et la question est de savoir comment impliquer le secteur privé.

*« Dès 2006, la compétitivité était en baisse, et les conseils d'épargne n'ont pas été écoutés. Résultat : en deux ans, le PIB a chuté de 10 % : voilà comment une économie tombe de la falaise ! »*
*Edgar Morgenroth*

La crise économique irlandaise… vue de plus près, au-delà des articles de presse et autres reportages. La violence de ses impacts, dans la vie quotidienne, bien entendu, et au-delà, une sorte d'obsession dans les propos de la quasi-totalité de nos interlocuteurs : beaucoup d'humilité, et toujours une volonté forte d'en tirer parti et de rebondir. La vitalité irlandaise n'est pas un leurre…

Tamara Primakoff
La Poste

**Qu'en est-il du réseau à haut débit en Irlande ?**

C'est un gros problème. Les télécommunications ont été privatisées, et le nouvel opérateur, soucieux de profits rapides, a peu investi, a fait se succéder les directeurs… et n'a pas voulu reconnaître ses erreurs. Du coup, le gouvernement lui aussi a dû investir, pour des résultats médiocres quant à la qualité du réseau, quant à la couverture du territoire, quant aux tarifs. Là où s'est implanté Google, on a de la fibre otique, et dans les zones rurales… rien.

**Quels espaces de débat en Irlande ?**

Les plans sont peu discutés dans les milieux politiques. Les différences entre les partis sont hérités de la guerre civile (1922). Les gens sont peu informés, les médias ne sont pas de bons relais. En l'absence d'un débat droite/gauche, Il semble difficile de dégager une vision pour le pays. Du coup, l'option choisie est d'avoir un État minimal et des dispositifs conformes au marché, avec peu de protection sociale.

**Quel rôle est attribué aux collectivités locales ? Aux universitaires ?**

Les collectivités locales ont peu de pouvoir, les décisions se prennent de manière centralisée, et au centre, on trouve le ministère des finances – qui alloue des fonds aux collectivités, qui n'ont qu'un pouvoir d'aménagement et de prestation de services. Le système manque de transparence, puisqu'en définitive les décisions sont prises par les agences placées sous l'autorité des ministères. Les fonctionnaires sont des généralistes et manquent d'expertise technique (au ministère des finances ne travaille aucun économiste reconnu). La place est donc laissée libre aux groupes de pression. Quant aux universitaires, ils devraient être plus consultés, ils sont indépendants.

**Où en est le système de santé ?**

Nous aimerions avoir le système français ! L'idéologie actuelle encourage les hôpitaux privés, accessibles seulement aux classes moyennes. Rien n'est fait pour les plus démunis.

**François Loscheider**

A cette situation de croissance - puis de crise - exacerbées, s'ajoute un régime de financement des collectivités locales assis, pour une très large part, sur l'activité du secteur immobilier. Il est pervers en période de croissance (car il rend les collectivités complices des bulles spéculatives). Il est apparemment désastreux en période de crise, entraînant des réajustements de ressources dans des proportions que les collectivités locales en France n'ont – jusqu'à présent ? – pas eu à gérer.
La question posée par Mme Costello, Lord Maire de Dublin, est ainsi essentielle : "A-t-on su investir judicieusement les recettes exceptionnelles générées par la croissance immobilière de la période du Tigre celtique ?" Ces recettes exceptionnelles ont elle été considérées comme telles et affectées à des investissements structurels efficaces sur la longue durée ? Peut-être est-ce le cas. C'est le sentiment qui prédomine quand on parcourt le centre ancien de Dublin, parfaitement rénové et attractif, ou le campus universitaire. Mais on reste perplexe sur cette conclusion après avoir entendu les exposés de nos interlocuteurs sur le système des transports publics urbains, sur celui de l'eau, etc.

# Transports publics ?

Aiofe Ahern, University College Dublin

Aiofe Ahern est Senior Lecturer à l'école d'architecture, du paysage et de génie civil. Elle est diplômée en génie civil de Trinity College, et titulaire d'un PhD (doctorat) de University College London, intitulé : « Les impacts potentiels d'un nouveau transport public sur les comportements de mobilité ». Elle a été Lecturer pendant 3 ans au département de génie civil du Trinity College de Dublin. Elle a rejoint UCD en 2003.

L'Irlande souffre d'une pénurie de moyens de transports collectifs durables. La croissance a eu des effets contrastés sur les modes de transport : les investissements ont permis de rattraper le retard pour le transport ferroviaire, le tramway, les aéroports ; mais la croissance a renchéri le coût du foncier, ce qui a éloigné les populations des centres urbains. Le trafic automobile a faibli, mais la voiture circule encore beaucoup, parce que les gens ne peuvent faire autrement. En 1996, le taux d'équipement était de 382 voitures pour 1000 habitants, en 2006 il était passé à 526. Les transports publics n'attirent que 6 % de la population. Les gares sont éloignées de l'habitat, les temps de transport ont augmenté.

Face à cette situation, que faire ? Quand les ressources ne sont plus disponibles, il est difficile d'inviter les citoyens à adopter un mode de vie plus « doux ». De plus, les investissements prévus ne peuvent être réalisés. Faut-il encourager le télétravail ? Les pouvoirs publics proposent des plans de déplacement, de mettre un frein à la dispersion urbaine, d'interdire l'implantation d'emplois et de logements en dehors des centres urbains, de décourager les gens par une taxe sur les véhicules, de favoriser le vélo… et la marche à pied.

Le rapport est fort entre transports et utilisation des sols : pendant l'essor irlandais, aucune attention n'a été portée à l'usage de l'espace, et désormais les habitudes sont ancrées.

Une expérience est menée à quinze kilomètres au sud de Dublin, à Adamstown : on construit d'abord les infrastructures de transport, on construira ensuite les logements. La gare est en place, et quelques zones résidentielles, qui restent vides.

Les efforts devront porter sur des transports durables et efficaces, aptes à réduire la dépendance à la voiture. Le gouvernement a organisé un appel à projets auprès des collectivités locales. Pour les onze zones sélectionnées, cinquante millions d'euros sont disponibles, sur cinq ans. Maus peut-on se contenter de quelques expérimentations ? Ne faut-il pas penser plus globalemebt l'organisation des mobilités en Irlande ?

# Le marché, au-delà de ses capacités

Le système de gestion urbaine a connu de gros problèmes au moment de l'essor économique, et subira encore des pressions. Les vrais problèmes ne se posent qu'à Dublin, qui s'est doté d'un schéma d'aménagement

Dans les années 90, Dublin a souffert d'une pénurie de logements : à la recherche de logements moinschers, les ménages ont quitté la ville. La génération précédente habitait au cœur de Dublin, la génération actuelle vit à cinquante kilomètres, et compose une population dispersée ne formant pas la masse critique autorisant la

mise en œuvre de transports en commun. La valeur foncière a été multipliée par dix ou par vingt : les exploitants agricoles en sont très heureux !

Ce système d'aménagement a été positif quand tout allait bien, quand IBM venait s'installer et créait quatre mille emplois. Il est plus difficile à admettre quand les pressions génèrent des spéculations. Du fait de la réglementation, n'importe quel groupe de pression peut demander une requalification des terrains. Il est très facile de transformer un terrain agricole en terrain à bâtir, et encore plus lorsque kle marché est en chute libre et qu'à la pénurie succède l'excédent de logements invendus. Ceci qui ne dépend que des collectivités locales, sans contrôle de l'État. D'où de nombreux conflits et la nécessité d'une réforme profonde.

Si l'on veut s'orienter vers une ville plus compacte… il faut faire évoluer le modèle politique.

C'est à l'État de reprendre les choses en mains : le marché est allé au-delà de ses propres capacités, seul l'État peut rester le dernier garant. Ce qui soulève des critiques de toutes parts : mais la stabilité doit prévaloir, et même ceux qui étaient en faveur d'une déréglementation totale sont en train de changer d'avis.

*« L'Irlande a été un brillant exemple de développement, et un brillant exemple d'écroulement ».*

*Brendan Williams*

**Quelle a été la politique du logement ?**

Le sujet est brûlant. Le marché du logement est dominé par les propriétaires occupants : 80 % des logements sont occupés par leurs propriétaires ; 10 % sont du logement social, 10 % du logement locatif. Actuellement, il y a 170 000 logements en excédent, et des propriétaires qui ne peuvent plus rembourser leur emprunt. Au total, il y aurait 300 000 maisons vides, et pas de renouvellement de la politique du logement, hormis un sursis d'une année pour régler les dettes…

# Belfast

**Autre lieu, autre contexte. L'Irlande du Nord a plusieurs appartenances : l'Europe, avec 2,5 millions d'habitants sur 360 millions d'Européens. Le Royaume-Uni, dont elle est l'une des composantes régionales, et l'Irlande… Et c'est une île, la dernière île européenne, avec Chypre, à ne pas être reliée au reste du monde par un lien fixe.**

Dr. Malachy Mc Eldowney, Queens University Belfast

Kenneth Starrett, Kenneth Sterret est Senior Lecturer à la Queen's University Belfast. Ses travaux portent sur l'aménagement régional et urbain et les relations entre l'aménagement et le contexte politique et social d'Irlande du Nord.

Frank Gaffikin, Queen's University Belfast, est professeur d'aménagement. Il a été, pendant 18 ans, codirecteur de l'Institut d'études urbaines à l'université d'Ulster. Auparavant, il a exercé plusieurs fonctions, notamment dans le secteur associatif. Il est, depuis longtemps, conseiller du gouvernement d'Irlande du Nord sur les questions de renouvellement urbain, d'aménagement régional et métropolitain. Il a été professeur invité au Great Cities Institute de Chicago et à la Ken State University (USA).

## Belfast, ville divisée

Belfast est une ville autonome entourée d'une ceinture verte. Fondée en 1675 par des colons écossais, elle s'est développée autour de son fleuve, la Lagan, et compte actuellement 600 000 habitants. La ville a connu un âge d'or grâce à son commerce et à ses chantiers navals. Le Titanic y a été construit : on y verra le symbole qu'on veut.

Pour Malachy Mc Eldowney, la ville peut être lue à travers quatre types d'espaces :

- l'espace ethnique, zones où sévit la ségrégation, avec des murs séparatifs ;
- l'espace neutre : le centre ville et le port ;
- l'espace partagé : l'université, avec les jeunes qui viennent des deux communautés ;
- l'espace cosmopolitain, autour de la grande rue.

La population protestante a été dominante, historiquement, au plan politique et économique. Elle reste majoritaire mais perd ses avantages hérités. La population catholique, ou considérée comme telle, est plus dynamique. Elle pèse 45% de la population d'Irlande du Nord, et sa part augmente régulièrement. Elle investit dans les études supérieures de ses enfants : le niveau d'éducation moyen des catholiques est supérieur à celui des protestants. Les catholiques, enfin, conquièrent dans le privé et dans le secteur public des postes de responsabilité. Face à cette énergie catholique, la population protestante apparaît affaiblie et en perte de vitesse.

La colonne vertébrale de la ville est l'axe qui conduit de City Hall au port, c'est le cœur symbolique de Belfast, qui globalement a la forme d'un Y, avec deux axes se réunissant au sud. Les infrastructures de base, trains, réseau routier, sont correctes, mais la densité est trop faible pour envisager la construction d'un métro ou même des transports publics très développés. La voiture individuelle reste dominante. Les transports publics eux-mêmes, les bus surtout, ont été un enjeu au temps des Troubles : à la fin des années 60, les autobus traversaient la ville, mais ont été d'emblée la cible des premières violences, amenant les chauffeurs à refuser de travailler au-delà de dix-huit heures, voire à ne plus desservir

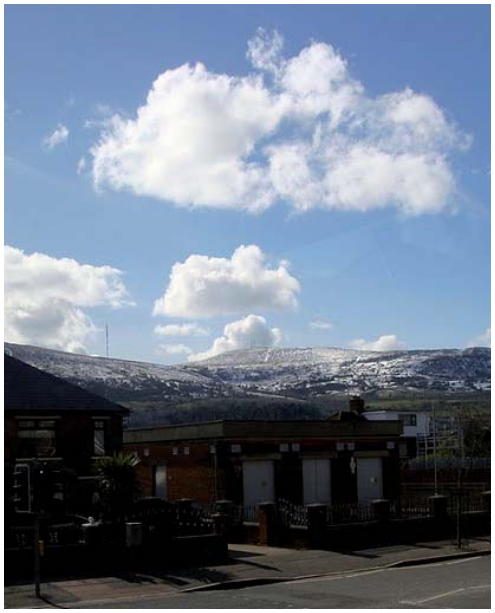
certains quartiers. S'est alors créé un système de transport alternatif, en taxis assurant le service soit pour les catholiques, soit pour les protestants. Le système a perduré. La conséquence en est aussi que les plus pauvres, dans les quartiers séparés, ne se déplacent guère et fréquentent peu la ville.

Ville divisée, ville brisée : les infrastructures peuvent y créer aussi bien du lien que de la division. Les réponses aux Troubles, pour ce qui est du paysage urbain, ont été multiples, avec des espaces défensifs pour assurer la sécurité, des espaces vides, des espaces symboliquement et architecturalement symboliques d'un héritage.

La Belfast moderne est tournée vers le commerce : à l'époque des Troubles, il s'est avéré que le commerce pouvait tenir à distance les problèmes… Si l'Ulster a reçu beaucoup d'argent du gouvernement britannique depuis vingt-cinq ans, les subventions désormais diminuent, comme diminuent les apports de l'Union européenne.

Les industries (textile, chantiers navals) qui avaient fait la fortune de Belfast ont peu à peu cessé leurs activités dans les années soixante. Les années précédant la guerre civile ont vu un redéveloppement économique porté par des investissements étrangers. La guerre a stoppé net ce redécollage. Depuis, l'Irlande du Nord vit sous perfusion de fonds publics, ceux du gouvernement de Whitehall et ceux de l'Union européenne. Les 2/3 des actifs travaillent dans le secteur public au sens large.. Depuis les accords du Vendredi saint (1998), les capitaux américains reviennent. La crise de 2008 a ralenti cet apport, mais l'importance du secteur public a permis d'amortir le choc.

Sur le papier, l'Irlande du Nord s'en sort, mais la situation est fragile : le taux de chômage, de 6,3 %, est plus faible que celui de l'Europe, mais 28 % de la population en âge de travailler est inactive, et quatre chômeurs sur dix sont chômeurs de longue durée. Et puis les chiffres ne disent pas tout, ils ne disent pas la ville pauvre et ghettoïsée face à la ville riche et prospère, la division autant sociale qu'ethnique.



« Pendant longtemps, les questions d'aménagement ont été considérées comme « apolitiques ». Ce n'était pas la bonne démarche. On peut faire des comparaisons mondiales : d'une certaine manière, toute ville est divisée, par les différences sociales, le pluralisme des modes de vie. D'autres villes sont divisées, autour de questions de souveraineté : Jérusalem, Nicosie. Elles deviennent des microcosmes piégés dans les conflits et le théâtre de réelles batailles. D'autres enfin, comme Chicago, font l'épreuve de la séparation raciale. Le maire de Nashville (jumelée avec Belfast) disait de Belfast qu'elle était plus une ville américaine qu'une ville européenne…

Belfast est une ville contenant plusieurs villes, supports de diverses narrations et lectures. Le narratif protestant est celui d'une perte, d'une nostalgie de la domination d'antan. Par tradition familiale, ils travaillaient dans les grandes usines du textile, dans les chantiers navals… qui n'existent plus. Ils ont perdu le pouvoir politique et se sentent abandonnés par la Grande-Bretagne qui se place dans une position d'arbitrage. Quant aux catholiques, s'ils se sentent victimes, c'est avec une pointe de triomphalisme, pour s'être battus.

Sans doute faut-il faire entendre d'autres voix : la ville s'est engagée dans un processus global de ville unie. Ces voix sont encore minoritaires, mais elles existent. Et les institutions qui fondent réellement la ville, les équipements municipaux, les universités, les équipements médicaux, ont un grand impact. Le modèle universitaire est sans doute celui d'une enclave, d'un sanctuaire, mais si nous nous étions trop impliqués, nous aurions été aspirés par le conflit et conduits à nous retrancher. Notre modèle est en même temps celui d'un engagement à collaborer pour une production commune de modèle urbain. »

Frank Gaffikin

**Qu'est-ce qu'une ville durable ?**

Nous pensons ici et avant tout en termes de communauté durable : à cette population séparée par les murs de la paix, retranchée dans ses quartiers, les agences gouvernementales ont répondu en renforçant leur insularité, par des centres commerciaux, des centres de loisirs… qui sont en fait autant d'obstacles à la création d'une ville ouverte.

**Qu'est-ce qu'une ville dense ?**

La densité, avant, était relativement élevée dans la ville, avec une population qui n'a pas aimé y habiter et est partie en banlieue. Le centre ville a été désaffecté par 30 % de ses habitants, ce qui fait de Belfast une ville peu viable, sans population résidentielle au centre. Dans les espaces vides, il serait pourtant possible de loger 50 000 personnes. La densiyé, au centre de Belfast, est deux fois moindre qu'au centre de Dublin…

**Qu'est-ce qu'une ville démocratique ?**

Au début des Troubles a été créé le Forum civique, destiné à renforcer le secteur associatif, à organiser des groupes de pression, à introduire des éléments d'équilibre dans les rapports de force. L'Ulster souffrait d'un déficit démocratique, et pour créer une nouvelle gouvernance, il était nécessaire de reconnaître la société civile comme capital social, et non comme capital ethnique ou tribal. Et puis les politiciens sont revenus, et le Forum civique est devenu une chambre des débats. Mais il n'est pas impossible, avec la crise, qu'il redevienne un organisme « vibrant ».

# Un modèle institutionnel complexe

L'État d'Irlande du Nord est créé en 1922, émergeant de la partition entre le nord et le sud de l'Irlande (le Nord comprend six comtés, le Sud vingt-six). Au nord est instauré le gouvernement de Stormont (banlieue de Belfast). L'unité territoriale de base est calquée sur le modèle municipal du Royaume-Uni du XIXe siècle, avec des conseils régionaux, des comtés, des villes, jusqu'en 1972. Pendant cinquante ans, les services publics se développent, en nombre et en diversité. Au début des années 70, avec les Troubles, la réforme est radicale : les service publics sont retirés du contrôle politique local et administrés directement par le gouvernement de Londres, avec pour conséquence vingt années de déficit démocratique. L'accord de 1998 rend à l'Irlande du Nord son autonomie.

Sur la base de dix-huit circonscriptions électorales, dix-huit députés sont élus au Parlement du Royaume-Uni (sur 546). Sur la même base, tous les cinq ans, sont élus les cent-huit membres de l'Assemblée d'Irlande du Nord. Le pouvoir exécutif, composé du premier ministre, du vice premier ministres et de dix ministres spécialisés (cinq unionistes, cinq nationalistes) est issu de l'Assemblée selon un scrutin proportionnel plurinominal : personne ne peut ainsi avoir le contrôle entier de l'exécutif. Chaque ministre dispose d'un comité réglementaire (Departmental Committee), qui a un rôle de préparation du travail et de conseil, le président du comité étant obligatoirement du parti opposé à celui de son ministre. Onze services publics centraux sont placés sous l'autorité des ministres. Cette organisation a pour principe le « soutien transcommunautaire (cross-community support) qui cherche à dégager l'approbation d'une majorité d'unionistes et d'une majorité de nationalistes (parallel consent) pour toute mesure proposée au vote » [1].

En 2002, et pour cinq ans, cette organisation est suspendue au bénéfice d'une tutelle de Londres, puis réactivée en octobre2006 par l'accord de Saint Andrews : en 2007 renait le gouvernement d'Irlande du Nord, qui doit se plier à des règles précises de coopération entre communautés.

1 Wesley Hutchinson (Université Paris 7-Denis Diderot), Les nouvelles institutions nord-irlandaises :généalogie de quelques idées fixes. - http ://www.paradigme.com/sources/SOURCES-PDF/Pages%20de%20Sources09-1-2.pdf

**Quelle politique éducative est mise en œuvre ?**

90 % des élèves sont scolarisés dans des écoles confessionnelles. La politique éducative est fondée sur la choix parental : les parents peuvent envoyer leurs enfants dans des écoles religieuses, ou dans des écoles intégrées, ou encore dans des écoles en langue irlandaise. Le secteur public reçoit une minorité d'enfants, essentiellement protestants. C'est une organisation très fragmentée, un modèle assez peu efficace, avec trop d'écoles pour le nombre d'élèves. La raison en est sans doute que les familles vivent dans un espace contesté, avec des identités différentes. La question de l'éduction est particulièrement délicate : pour entrer dans l'enseignement secondaire, les élèves passent un concours, et ce concours est très contesté. Il a l'aval des classes moyennes, mais le Sinn Fein pousse la cause de l'égalité sociale et estime le concours superflu.

## Consensus ?

Ce fonctionnement est basé sur le consensus. Mais si une majorité populaire décidait d'un nouveau modèle – par exemple la réunification de l'île – les gouvernements irlandais et britannique auraient le devoir d'aider au changement. L'accord de 1998 a été une manière de concilier tous les points de vue plus qu'une décision définitive. Les tensions demeurent : les unionistes veulent rester partie prenante du Royaume-Uni, les républicains veulent réunifier l'île en une seule entité. Mais la violence s'est éloignée, même si la confiance est encore problématique et sera longue à se rétablir. On considère que la sortie d'un conflit de quarante ans nécessite quarante autres années. Malgré le climat de défiance, les relations se construisent : à Pâques, police et justice seront dévolues à notre gouvernement, qui comptera alors un ministre de plus. Les fonctionnaires, eux, doivent être neutres et susceptibles de travailler partout. Cette forme de gouvernement est difficile, elle est basée sur une coalition involontaire.

Paul Sweeney
Permanent Secretary in the Department of Education, Northern Ireland Executive. Queens University Belfast

**Quelle politique des transports publics ?**

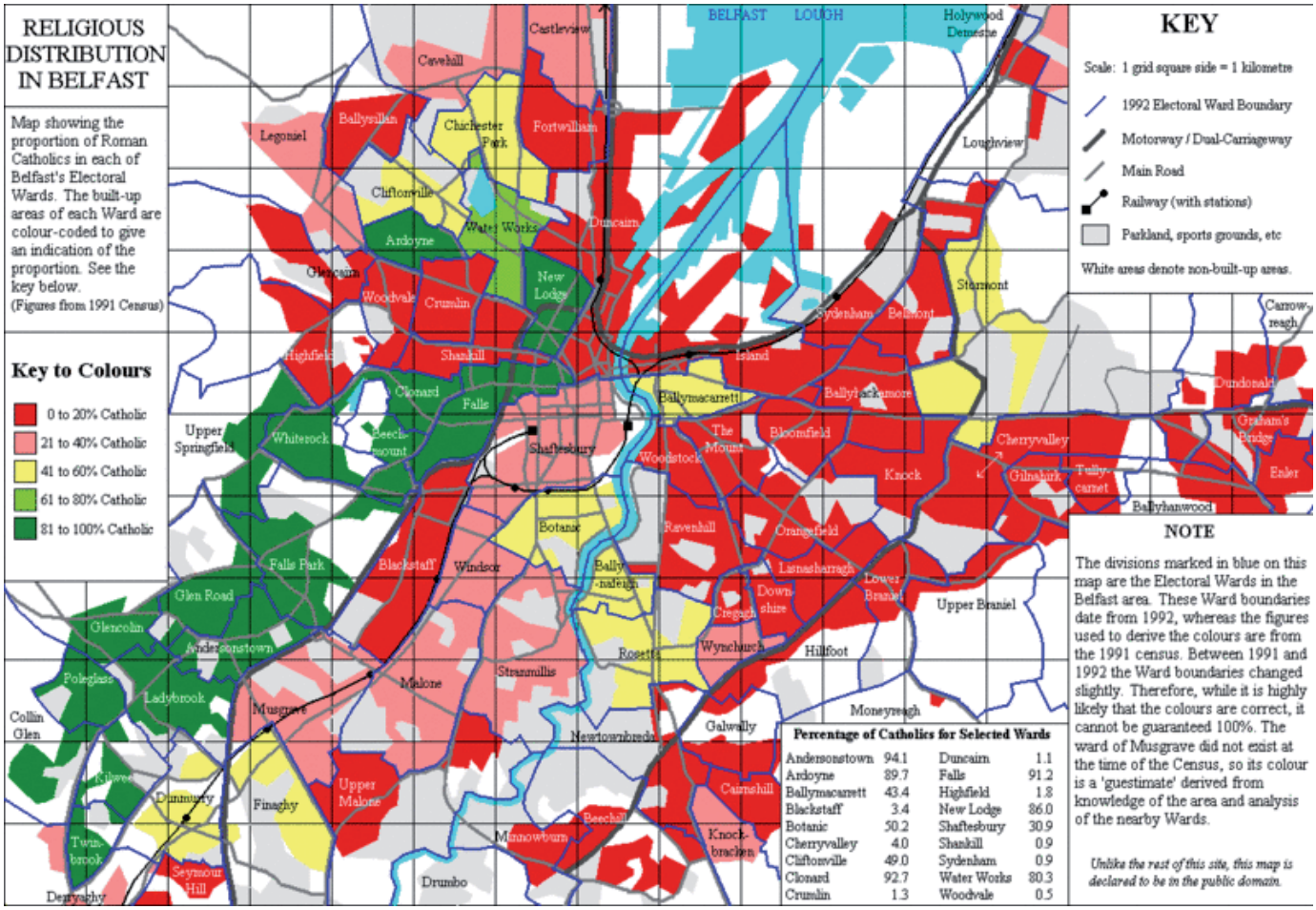
Translink, qui gère les réseaux de bus et ferroviaire, est chargée du transport en Irlande du Nord, et dessert les communautés. Elle est même très fière d'avoir toujours desservi l'ensemble du territoire. Et puis continuent d'exister les transports alternatifs.

**A-t-on mis en place une politique de quotas dans l'administration ?**

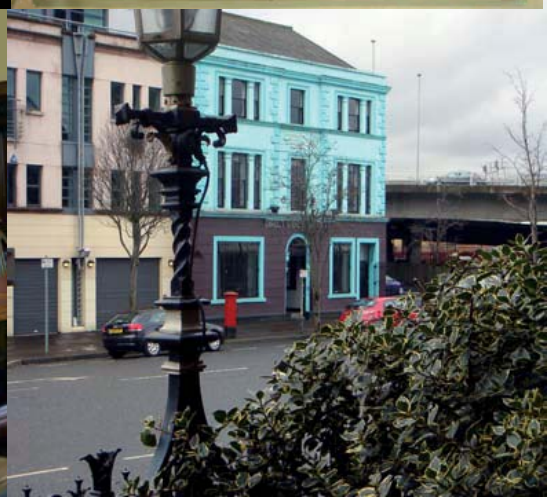
Nous avons une réglementation strictement anti-discriminatoire, sans précision de quotas pour les services publics. L'affaire n'est pas simple… L'objectif est que les services publics représentent et servent l'ensemble de la population. Mais il a fallu, par exemple, créer une commission pour réformer la police, où les catholiques étaient peu représentés : a été instituée une discrimination positive en leur faveur, qui visait une proportion de 30 % - et nous en sommes à 28 %. Quand les 30 % seront atteints, le texte sera aboli.

**Où en est l'Irlande de la pratique religieuse ?**

La pratique religieuse décline chez les jeunes, mais c'est la politique sociale qui est marquée par le conservatisme religieux. Certains pratiquent leur religion de manière très orthodoxe, d'autres sont culturellement catholiques ou protestants : le passé n'est pas encore résolu. Même les athées sont athée plutôt catholiques ou plutôt protestants. L'accord sur lequel nous vivons est plus un processus qu'un accord de paix, l'essentiel étant la volonté de vouloir tirer un trait sur les violences.


RELIGIOUS DISTRIBUTION IN BELFAST
Map showing the proportion of Roman Catholics in each of Belfast's Electoral Wards. The built-up areas of each Ward are colour-coded to give an indication of the proportion. See the key below.
(Figures from 1991 Census)
Key to Colours
0 to 20% Catholic
21 to 40% Catholic
41 to 60% Catholic
61 to 80% Catholic
81 to 100% Catholic
BELFAST LOUGH
Castleview
Holywood
Demesne
Cavehill
Legoniel
Ballysillan
Chichester Park
Fortwilliam
Loughview
Cliftonville
Water Works
Duncairn
Ardoyne
Glencairn
Woodvale
Crumlin
New Lodge
Stormont
Sydenham
Belmont
Carrowreagh
Highfield
Shankill
Island
Clonard
Falls
Ballymacarrett
Ballyhackamore
Dundonald
Upper Springfield
Whiterock
Beechmount
Shaftesbury
The Mount
Woodstock
Bloomfield
Cherryvalley
Knock
Gilnahirk
Tullycarnet
Graham's Bridge
Ballyhanwood
Botanic
Ravenhill
Orangefield
Falls Park
Blackstaff
Windsor
Ballynafeigh
Lisnasharragh
Lower Braniel
Upper Braniel
Glen Road
Glencolin
Andersonstown
Poleglass
Ladybrook
Malone
Strandmillis
Musgrave
Collin Glen
Rosetta
Wynchurch
Hillfoot
Moneyreagh
Newtownbreda
Galwally
Kilwee
Dunmurry
Finaghy
Upper Malone
Cairnshill
Twinbrook
Seymour Hill
Drumbo
Knockbracken
Derryaghy
KEY
Scale: 1 grid square side = 1 kilometre
1992 Electoral Ward Boundary
Motorway / Dual-Carriageway
Main Road
Railway (with stations)
Parkland, sports grounds, etc
White areas denote non-built-up areas.
NOTE
The divisions marked in blue on this map are the Electoral Wards in the Belfast area. These Ward boundaries date from 1992, whereas the figures used to derive the colours are from the 1991 census. Between 1991 and 1992 the Ward boundaries changed slightly. Therefore, while it is highly likely that the colours are correct, it cannot be guaranteed 100%. The ward of Musgrave did not exist at the time of the Census, so its colour is a 'guestimate' derived from knowledge of the area and analysis of the nearby Wards.
Unlike the rest of this site, this map is declared to be in the public domain.
Percentage of Catholics for Selected Wards
Andersonstown 94.1
Ardoyne 89.7
Ballymacarrett 43.4
Blackstaff 3.4
Botanic 50.2
Cherryvalley 4.0
Cliftonville 49.0
Clonard 92.7
Crumlin 1.3
Duncairn 1.1
Falls 91.2
Highfield 1.8
New Lodge 86.0
Shaftesbury 30.9
Shankill 0.9
Sydenham 0.9
Water Works 80.3
Woodvale 0.5

TITANIC®
QUARTER
CCTV
THESE PREMISES ARE PROTECTED BY MERCURY
WARNING



# Etonnements, enseignements !

**Tamara Primakoff**

Béotienne des problématiques d'aménagement du territoire et de délégation de responsabilité État-Région-Ville, le prisme français me laissait à penser que notre organisation était relativement commune d'un pays de l'UE à l'autre, et que la décentralisation à la française n'en était qu'à ses débuts. Il m'est difficile de porter un jugement de valeur sur telle ou telle organisation, chaque pays porte une histoire et une géographie qui expliquent les choix organisationnels… Mais la concentration des moyens financiers et politiques exclut par nature le principe du « contre-pouvoir », et la prise en compte des particularités locales est plus complexe. Le réseau routier des campagnes irlandaises en est l'illustration. Deux façons d'appréhender la politique… Importance du passé et autres explications historiques pour les Français… Vision plus immédiate des réalités chez les anglo-saxons. Relisons Merleau-Ponty !

**Jérôme Baratier**

La quasi-absence du développement durable dans les discours des élites d'un pays durement frappé par la crise me conforte dans l'idée que pour beaucoup, cet autre développement n'en est pas vraiment un et qu'il s'agit plutôt d'un supplément d'âme que l'on peut s'offrir en période de forte croissance. Nous pouvons ainsi mesurer la difficulté à envisager le développement durable autrement que comme une optimisation sous contrainte, ou l'achat d'une image responsable à bon compte. Le développement durable nécessite, pour s'imposer, de s'appuyer sur un système de valeurs renouvelé, tel est l'enseignement que je tire du propos fort éclairant de nos interlocuteurs irlandais.

**Franck Fanget**

Une des grandes inconnues est de savoir si les politiques et la haute administration sont en mesure de relever des défis majeurs : acquérir une réelle capacité décisionnelle et une capacité d'expertise autonome, favoriser des lieux de gouvernance. Cette question de la gouvernance apparaît comme une question cruciale pour la société irlandaise. Quelle place pourrait être laissée à des autorités organisatrices du transport public à une échelle locale – alors que le gouvernement demeure l'acteur unique de décision (on en a un exemple avec la Railways Procurement Agency, l'organisme public qui assure la maîtrise d'ouvrage des grands chantiers de transport en Irlande). Comment construire un triptyque Aménagement – Transports – Urbanisme sans préalablement abandonner le système d'aménagement purement spéculatif des dernières décennies ?

**Bruno Dumont**

Un constat général plus qu'un enseignement : la difficile compatibilité dans le temps entre la durée de vie de plus en plus courte des cycles économiques et la durée plus longue de la mise en oeuvre des politiques publiques d'aménagement du territoire et de développement économique et social ; ce qui renvoie à la question d'un modèle économique durable et de politiques publiques capables d'anticiper a minima.

**Chantal Moreau**

Comment peut-on baptiser un quartier qu'on espère porteur de développement économique « Titanic quarter » ? Certes, la construction du bateau représente une prouesse mais son nom évoque plus un naufrage évitable que ses innovations technologiques….

**Catherine Lipszyc**

Comme la plupart d'entre nous, j'ai été totalement déstabilisée par cette visite. Déstabilisée et choquée à la limite de la colère (sur le fait religieux !) par la visite en bus des quartiers Nord et Ouest de la ville. Murs de la paix ! Écoles barricadées, quartiers fermés, couleurs différentes, et ces fresques immenses parfois violentes qui rappellent à chaque coin de rue la fragilité de la paix. Alors que certaines de nos banlieues parisiennes sont parfois plus misérables que ce que l'on a vu à Belfast, il n'y règne pas cette atmosphère lourde. Et ce silence, quasiment morbide. Peut-être est-ce l'impression d'une seule visite mais les commentaires de notre guide ont été assez clairs sur cette ambiance. J'ai été aussi très surprise de la visite du port. On a l'impression d'une grande fin de règne ! Entre la jolie « maison coloniale » et ces entrepôts étalés, tellement peu de containers…

**Christian Fraud**

Je ne peux m'empêcher de croire que la vigilance doit être permanente, y compris dans nos pays démocratiques, pour permettre le maintien de la cohésion nationale et éviter l'émergence de xénophobie et de communautarismes, notamment par une politique d'intégration respectant les valeurs républicaines.

**Capucine Jérusalémy**

Un contrôle public renforcé sur la programmation de la construction neuve, qui pourrait, en France, paraître être un frein à la réponse aux besoins en bureaux et logements, aurait permis en Irlande d'éviter un tel éclatement de la bulle immobilière et la livraison de plus de 300 000 logements qui ne trouvent pas preneurs. « Le marché immobilier » tel que nous le testons auprès des promoteurs reste très majoritairement le fruit de produits financiers et de placements, plutôt qu'il ne reflète une demande réelle. Dans un pays avec 80 % de propriétaires, l'introduction d'une part plus importante de logement social et la montée en puissance d'un acteur public comme les « bailleurs sociaux » aurait sans doute permis de jouer un rôle d'amortisseur social et de limiter les impacts économiques, sociaux et environnementaux de la crise. De façon plus générale, il reste très surprenant (même dans un pays complètement libéral), que les années du « tigre celtique » n'aient pas été mises à profit par les Irlandais pour bâtir des amortisseurs sociaux et renforcer leur système social, et ce, malgré une conscience a priori forte des possibilités de retournements de conjonctures économiques.

**Marc Delannoy**

Le dynamisme de ce pays insulaire, qui ne peut compter que sur ses propres ressources, est assez surprenant et exemplaire. Le choix d'avoir investi sur la formation de sa jeunesse en priorité au lieu de la réalisation de nombreuses infrastructures me semble avoir été adapté : la qualité des universités, le niveau élevé de formation des jeunes arrivant sur le marché du travail a été jusqu'à présent un atout pour le développement. Certes, la crise traversée par l'Irlande a actuellement de lourdes conséquences : le choix de retenir comme variable d'ajustement le niveau des investissements reste la solution la plus souple…

**Laurence Jacques**

La crise a touché précocement ce pays, dès 2008, du fait de ses liens forts avec les États-Unis. Elle a provoqué une explosion de la bulle spéculative immobilière. Certaines entreprises, comme Dell, considèrent que les salaires en Irlande sont désormais trop élevés et commencent à délocaliser leurs installations productives vers les ex-pays de l'Est, comme la Pologne, où les coûts salariaux sont inférieurs. Un rapport de l'OCDE juge aujourd'hui que les salaires ont augmenté de façon trop importante par rapport à la productivité effective du travail. L'appartenance du pays à la zone euro lui interdit le recours à la dévaluation pour rééquilibrer sa compétitivité face à ses concurrents européens ou internationaux, comme l'a fait le Royaume-Uni. La seule voie semble être la réduction directe des salaires, mouvement qui a été amorcé au niveau de la fonction publique, mais qui est politiquement extrêmement difficile à faire accepter. Cette voie ne pourra être empruntée que dans la mesure où la population verra une répartition équitable des sacrifices.

**Carine Schlewitz**

Une chose m'a frappée : d'une part la franchise et le côté « cash » du diagnostic économique fait par nos interlocuteurs à tout niveau de responsabilité et l'analyse très structurée qui est faite, d'autre part leur perplexité face aux solutions à mettre en oeuvre alors même que l'analyse posée intègre les lignes de conduite à suivre. Enfin, peut-on être étonné, en misant exclusivement sur des politiques à court terme (développement exogène exclusif non capitalisé, jamais on a parlé de création d'entreprises, d'innovation, de recherche…) de se retrouver dans un contexte économique contraint par la conjoncture ?

**Guillaume Bouvier**

L'attitude de nos interlocuteurs irlandais face à la crise économique actuelle : On a joué, on a gagné, on a même gagné beaucoup, et puis le jeu s'est inversé, on ne gagne plus, on perd. C'est comme ça, on va se refaire. Nous différons juste les investissements envisagés, nous appliquons des recettes draconiennes mais on reste dans la course, on ne remet pas en cause le modèle.

**Christian Brunner**

Attention à ne pas galvauder le mot, ou peut on encore parler d'urbanisme dans une ville divisée ?
J'y vois une contradiction (presque) insurmontable car la déclinaison académique et opérationnelle de l'urbanisme qui n 'est pas autre chose que la capacité du vivre ensemble (au plan social, urbain, des échanges,…) se heurte en Irlande du nord à cette division.
Certes, j'ai cru comprendre qu'on s'habituait à cette situation et que la vision qu'on avait en tant que visiteurs était surement exacerbée par rapport à la vie quotidienne des gens. Il n'empêche : comment imaginer la question de la densité au regard de l'appartenance à telle ou telle communauté (peu de besoins d'espaces dans les territoires protestants compte tenu de la baisse démographique et la situation complètement inverse pour l'autre communauté) ?
Comment même parler de « développement durable » ? J'ai vu Belfast comme une ville inadaptée aux besoins de ses habitants, trop grande par rapport à sa population. Quelle gageure que d'enseigner l'urbanisme et l'aménagement urbain à Belfast !

# Chiffres clefs

## République d'Irlande

Présidente Mary McAleese

Premier ministre Brian Cowen

Superficie 70 273 km2

Population 4 446 000 hab.

Densité 60 hab./km2

Langues Irlandais, anglais

## Irlande du Nord

Nation constituante du Royaume-Uni

Premier ministre Peter Robinson

Vice-Premier Ministre Martin McGuinness

Superficie 13 843 km2

Population 1 685 267 hab.

Densité 122 hab./km2

Langues Anglais, Irlandais, Scots

# Dates clefs

1919 **Les débuts de l'IRA**
Après un premier soulèvement en 1916, surnommé les «Pâques sanglantes», l'Armée républicaine irlandaise est créée sous l'impulsion de Michael Collins.

1921-1923 **La partition de l'Irlande**
L'Irlande du Sud, l'Eire, devient indépendante, alors que les six comtés d'Irlande du Nord (Ulster) restent au sein du Royaume-Uni.

1948-1962 **L'IRA en guerre**
La République d'Irlande devient indépendante en 1948. Signature d'un cessez-le-feu, en 1962.

1969-1972 **Le mouvement des droits civiques**
Une mobilisation pacifique en faveur de l'égalité des droits voit le jour au sein des jeunes catholiques issus de la classe moyenne. Ils organisent des marches et des sit-in. En août 1968, un de leur rassemblement pacifique à Londonderry est violemment attaqué par la police nord-irlandaise.

1972 **«Bloody sunday»**
Le 30 janvier, l'armée britannique ouvre le feu sur une manifestation catholique: quatorze personnes perdent la vie.

1981 **La mort de Bobby Sands**
Militant historique de l'IRA, Bobby Sands, élu député Sinn Fein de Belfast-Ouest depuis sa prison, se laisse mourir de faim avec neuf de sescompagnons pour obtenir le statut de prisonnier politique. Margaret Thatcher ne le leur accordera jamais.

1988- 1994 **Le début des négociations**
John Hume, catholique modéré du Parti travailliste social-démocrate (SDLP), engage des premières discussions avec Gerry Adams, le président du Sinn Fein.

1996-1997 **Rupture de la trêve**
Les pourparlers sont dans l'impasse, et l'IRA reprend les attentats, faisant notamment deux morts à Londres.

1998 **L'accord du «Vendredi saint»**
Le 10 avril, un accord dit du «Vendredi saint» est signé par huit partis politiques.

2002-2004 **Le processus de paix fragilisé**
En octobre 2002, le gouvernement d'Irlande du Nord, paritaire entre catholiques et protestants, est suspendu après des accusations d'espionnage lancées contre le Sinn Fein.

2005 **La fin officielle de la lutte armée**
En avril, peu avant les élections législatives, Gerry Adams déclare que l'IRA doit être partie prenante du processus de paix. Le 28 juillet, l'organisation proclame la fin de la lutte armée et sa volonté de poursuivre le combat pour la réunification deScotsl'Irlande par des moyens pacifiques.

2006 **Vers un nouveau gouvernement**
Tony Blair et son homologue irlandais, Bertie Ahern, ont donné le 6 avril jusqu'au 24 novembre 2006 aux élus protestants et catholiques pour partager le pouvoir au sein d'un gouvernement semi-autonome d'Irlande du Nord. L'Assemblée d'Irlande du Nord, suspendue depuis 2002, se réunit le 15 mai 2006, mais sans exécutif.

2007 **Retrait officiel des troupes britanniques**
Le 31 juillet, après trente-huit ans de présence, la mission de l'armée britannique dans la province est officiellement terminée.

2008 **Menaces des républicains dissidents**
La commission indépendante de surveillance du cessez-le-feu estime que le conseil militaire de l'IRA n'est plus opérationnel et ne constitue plus une menace pour la paix.

2009
En janvier, la police désarme une bombe de 150 kg à Castlewellan, au sud de Belfast. En mars, un commando de l'IRA-véritable attaque la caserne militaire de Massereene, au nord-ouest de Belfast. Deux soldats sont tués.

Source: Le Monde