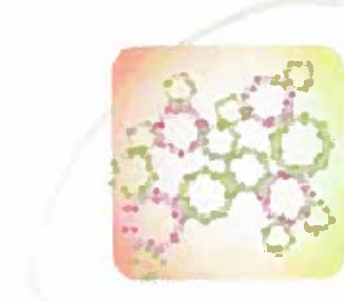
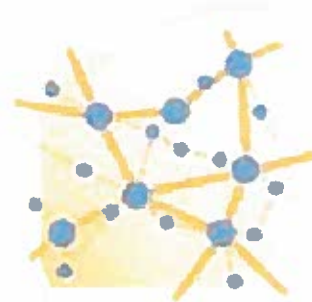




Centre d'Etudes Supérieures d'Aménagement

**L'OPTION DU POLYCENTRISME DANS LE SCHEMA DE
DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE COMMUNAUTAIRE :
La coopération interrégionale peut-elle être un outil pour
faciliter l'articulation des villes européennes ?**



Mémoire de recherche de Magistère 3^{ème} année
Sous la direction de Monsieur J.P. Carrière

Cécile VIOLLE
Année 2001-2002

UNIV. TOURS EPU DA CESA



D 251 002854 7

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier tout particulièrement le directeur de ce mémoire, Monsieur Carrière, professeur d'Aménagement au CESA, pour son encadrement et son soutien tout au long du travail.

Je remercie également :

Monsieur Baptiste, maître de conférence au CESA, pour son aide au moment de la définition du sujet ;

Monsieur Faludi, professeur à l'université de Nimègue aux Pays-bas, pour ses conseils ;

Ainsi que Messieurs Azevedo et Cichowlaz, respectivement directeurs de la Cellule de Prospective des Périphéries Maritimes et de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes, pour leur aide successive.



SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	2
SOMMAIRE	3
INTRODUCTION.....	5
1^{ère} Partie LA DEFINITION DU POLYCENTRISME	6
1.1 La notion du polycentrisme	6
1.1.1 Le terme « polycentrisme » : un terme peu défini.....	6
1.1.2 Le polycentrisme : un concept qui fait référence à d'autres notions.....	8
1.1.3 Le polycentrisme à l'échelle de la France : premier essai pour dépasser le schéma centre-périphérie.....	9
1.2 Le polycentrisme au sens du SDEC.....	11
1.2.1 Constat d'une Europe centralisée.....	11
1.2.2 Le SDEC, un document européen pour une réflexion sur l'organisation spatiale du territoire communautaire.....	15
1.2.3 Les grands objectifs et les différentes échelles du SDEC.....	18
1.2.4 Le SDEC, un document contesté générateur de critiques	20
1.3 La mise en œuvre du polycentrisme en Europe.....	23
1.3.1 Les caractéristiques du système urbain en Europe	23
1.3.2 L'importance des Réseaux Transeuropéens (RTE).....	27
1.3.3 La mise en application du SDEC: vers une mise en oeuvre du polycentrisme européen?	31
1.4 La coopération interrégionale comme outil pour la mise en œuvre du polycentrisme.	33
2^{ème} PARTIE : ETUDES DE CAS.....	37
1.1 L'Espace Mer du Nord	37
1.1.1 Description et enjeux dans la méso-région de la Mer du Nord	37
1.1.1.1 Délimitation de la zone.....	37
1.1.1.2 Les principaux enjeux de la zone de la Mer du Nord	41
1.1.2 Vers un modèle polycentrique dans la région de la Mer du Nord : analyse de la structure des régions de cet espace septentrional.....	42
1.1.2.1 Analyse de la répartition de la population et de la structure urbaine.....	42
1.1.2.2 Aires urbaines/Aires rurales	44
1.1.2.3 Des systèmes de transports essentiels pour le développement du système polycentrique	46
1.1.3 La coopération interrégionale au sein de cet espace.....	48

1.1.4	Proposition pour la mise en place du polycentrisme dans la zone de la Mer du Nord	50
1.2	Comparaison avec l'Espace Atlantique.....	55
1.2.1	Les enjeux des régions périphériques atlantiques comparés à ceux de la Région de la Mer du Nord.....	55
1.2.2	Vers une coopération interrégionale renforcée.....	57
1.2.3	Vers un polycentrisme des espaces périphériques.....	60
3 ^{ème}	PARTIE : SYNTHESE	63
1.1	Les conditions de la mise en œuvre du polycentrisme.....	63
1.1.1	La coopération interrégionale, une condition nécessaire.....	63
1.1.2	Les conditions pour la construction de pôles structurants.....	64
1.1.3	L'importance des échelles pour une articulation des villes européennes.....	65
1.2	Les freins et les limites de cette mise en œuvre.....	66
1.2.1	L'élargissement de l'Union européenne	66
1.2.2	Le manque de structure des territoires	67
1.2.3	Peut-on éviter la logique économique ?	68
	CONCLUSION	69
	INDEX DES FIGURES	70
	INDEX DES CARTES	70
	BIBLIOGRAPHIE	71
	ANNEXES	75

INTRODUCTION

Le but de ce mémoire de recherche est de développer un point essentiel analysé dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) : la notion de polycentrisme. Le SDEC, publié en 1999 a posé les bases d'une réflexion sur le développement spatial à l'échelle européenne : le but est de créer des zones d'intégration économiques qui seront les pôles d'appui d'un schéma polycentrique du territoire. Avec l'appui des Etats-membres et des régions, la Commission européenne a ainsi développé la problématique d'une Europe mieux équilibrée à l'heure de son élargissement vers l'Est. En effet, le centre de gravité européen se déplacera dans un avenir proche vers l'Est alors qu'il est déjà loin des régions périphériques les plus occidentales.

Si les relations entre les régions européennes s'accroissent à l'heure actuelle, la question est de savoir si une réflexion sur cette problématique est réellement engagée au sein des Etats-membres et si des outils pour mettre en place le polycentrisme existent.

Dans ce contexte, comment la coopération interrégionale peut-elle permettre de développer le polycentrisme ?

Pour répondre à cette question, notre démarche sera la suivante :

Nous développerons tout d'abord le concept de polycentrisme afin de dégager d'une part, les problématiques liées à cette idée et d'autre part, les débats qui émergent de ce sujet. Nous montrerons également comment la coopération interrégionale peut être un outil de mise en place du polycentrisme.

A travers un exemple, celui de la région européenne de la Mer du Nord nous essaierons de montrer la relation entre deux éléments : la coopération interrégionale et la mise en place du polycentrisme. Nous comparerons l'exemple étudié à l'Espace Atlantique pour montrer que même si les problèmes rencontrés sont différents d'une région à l'autre, des points communs existent.

Enfin dans une dernière partie et de façon synthétique, nous mettrons en valeur les conditions et les freins de la mise en œuvre du polycentrisme.

1^{ère} Partie LA DEFINITION DU POLYCENTRISME

1.1 La notion du polycentrisme

L'idée du polycentrisme européen est un des thèmes centraux du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC). Il ne s'agit pas d'un concept nouveau : celui-ci a déjà été utilisé dans des contextes différents du contexte européen. Cependant, c'est un terme plutôt récent peu utilisé jusqu'alors. La publication du SDEC en 1999 a mis en valeur cette idée spatiale en lui donnant une dimension européenne.

1.1.1 Le terme « polycentrisme » : un terme peu défini

Il est difficile de trouver une définition précise du terme « polycentrisme » même dans les dictionnaires de langue française : c'est une notion peu vulgarisée. Il n'y a pas de définition du mot dans le dictionnaire Larousse ou dans l'encyclopédie Universalis. Le Robert donne une définition politique du polycentrisme et le caractérise comme un système d'organisation permettant la multiplication des centres de décision ou de direction. L'adjectif « polycentrique » est également défini dans une acception architecturale en référence à un bâtiment qui a plusieurs centres.

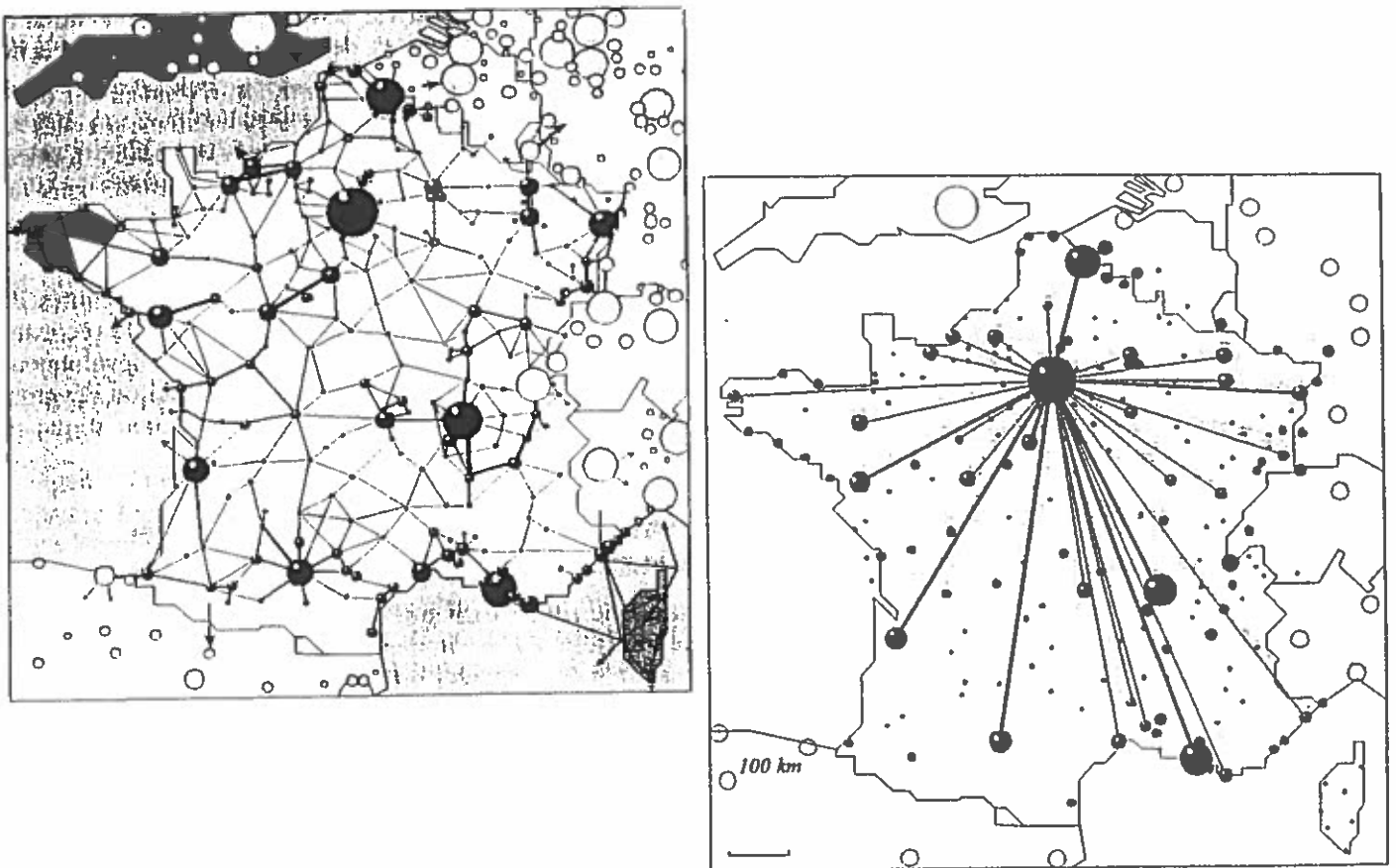
Le dictionnaire critique Les mots de la géographie sous la direction de R.BRUNET(1993) donne une définition du terme de polycentrisme plus appropriée à la notion de territoire mais toutefois celle-ci reste peu détaillée. L'adjectif « polycentrique » y est défini comme se rapportant à quelque chose « ayant plusieurs centres, tels les réseaux urbains de certains pays (Allemagne, Canada, Italie) ». A cette définition, un élément critique est ajouté par l'auteur qui dit : « on aimerait voir se développer une Europe unie et polycentrique ». La notion de polycentrisme se rapporte alors à l'idée d'unité où chaque ville aurait un poids plus ou moins comparable.

Ainsi le polycentrisme vise à diminuer la suprématie d'un élément central du territoire quand il y en a un, par exemple une ville centre ou une capitale, pour donner plus de puissance à des pôles ayant moins d'importance et ainsi équilibrer le territoire. Une hiérarchie subsiste mais chaque pôle a un poids défini dans cette dernière et les pôles apparaissent, dans la mesure du possible, au maximum équilibrés entre eux. Ce terme est ainsi opposé à la notion de monocentrisme ; « polycentrique » est présenté comme l'antagonisme de "monocentrique" qui est défini comme quelque chose n'ayant qu'un seul centre. L'organisation territoriale de la France est alors prise comme exemple, étant l'exemple parfait de l'organisation monocentrique d'un pays.

En s'opposant à la notion de monocentrisme, celle de polycentrisme s'oppose à la notion de centralisme et rejoint de cette manière la notion de décentralisation. Si l'on veut illustrer cette idée, on peut aisément reprendre deux des scénarios proposés pour la France par J.L. Guiguou

et D.Parthenay (2001). Ces derniers opposent la notion de centralisme à outrance à celle de polycentrisme maillé en l'illustrant par les deux cartes de la France présentées ci-dessous. La seconde carte illustre la construction européenne dont l'objectif est d'atteindre la multipolarité du territoire. Cette dernière approfondit l'intégration en mettant l'accent sur les valeurs de cohésion, de solidarité et de responsabilité vis à vis des générations futures. Le concept de polycentrisme peut alors être défini comme une notion visant la multiplicité des centres. De cette manière il doit être relié à l'idée de pôles. « Des réseaux de villes [sont ainsi] appelés à se développer autour de pôles urbains dynamiques qui soient compétitifs et intégrés » (GUIGOU et PARTHENAY, 2001, p.27).

Figure 1- Du centralisme au polycentrisme maillé



Source : GUIGOU/PARTHENAY/GERARD-VARET/MOUGEOT/LIPIETZ (2001), Aménagement du territoire : rapports du Conseil d'Analyse Economique, La documentation française.

1.1.2 Le polycentrisme : un concept qui fait référence à d'autres notions

Les notions de polycentrisme sont donc des notions spatialisées qui correspondent notamment à la recherche d'équilibre du territoire entre différents pôles. C'est aussi un concept qui renvoie à d'autres notions comme celles de réseau de villes, celle d'armature urbaine ou encore à celles de fédéralisme et de cohésion territoriale. Nous montrerons aussi que ces notions dépendent également de l'échelle territoriale.

Le polycentrisme fait écho à la notion de réseaux de villes dans la mesure où pour être polycentrique un système de villes doit s'appuyer sur des villes organisées de façon hiérarchique et structurée, avec des pôles à chaque niveau de poids comparable.

Les notions de polycentrisme et de réseaux de villes font référence à l'organisation de pays européens comme l'Allemagne ou l'Italie qui présentent une structure polycentrique et s'opposent à celle des pays centralistes comme la France. La notion de polycentrisme renvoie ainsi à celle de fédéralisme.

La constitution de ces états polycentriques s'est faite à partir de plusieurs éléments territoriaux indépendants. « Le vaste Saint-Empire romain germanique [...] s'est formé à partir de plusieurs territoires. La cohésion de cet ensemble disparate a toujours été des plus faibles, avec une armature urbaine évidemment polycentrique, des rapports complexes et fluctuants de hiérarchie, de domination, d'alliances et de conflits. » (I. ERNST, 2001, p.66). Au contraire la France est un ensemble dont les forces de cohésion ont su dominer les forces centrifuges et dont le système a établi une capitale dominante. On observe ainsi que la place et le statut de la région dans le système hiérarchique territorial a une grande importance en terme de cohésion territoriale : il est un des facteurs qui détermine ou bien un schéma polycentrique ou bien un schéma centraliste.

En effet, les pays polycentriques comme l'Allemagne et l'Italie, ont, dès l'après-guerre, établi une constitution qui a prévu la mise en place de régions. Le système fédéral de l'Allemagne donne à l'Etat un rôle de coordination mais laisse aux régions (landers) une certaine indépendance. Il en est de même en Espagne où les Autonomies Régionales ont d'importantes compétences. Ces états ainsi que la Belgique, ont une organisation fédérale ou quasi-fédérale renforçant le polycentrisme structurel et donnant aux régions un rôle important en termes décisionnel et territorial. Cette notion de fédéralisme nous amène à mettre en valeur l'idée de concurrence territoriale :

Selon I. ERNST, la centralisation d'un état permet d'éliminer la concurrence entre les territoires alors que la constitution d'un modèle polycentrique entraîne le contraire, et oblige la négociation. Les réseaux de villes en sont l'illustration : celle d'une coopération négociée.

En revanche, les métropoles d'équilibre ont été la réponse qu'on a essayé de donner pour l'organisation d'un pays centralisé comme la France, alors qu'une organisation fédérale du territoire aurait présenté une armature urbaine plus équilibrée de part sa nature de polycentrisme structurel.

Dans cette armature, il faut différencier deux formes urbaines : le centre et le pôle

Un pôle ne se crée jamais de façon isolée, il existe toujours à proximité d'un centre.

« Le centre [...] organise son aire alentour et s'inscrit dans une armature urbaine hiérarchisée. Le pôle, qui est un lieu de haut pouvoir, se montre assez indifférent à sa région urbaine, si ce n'est pour en éliminer toute concurrence » (I. ERNST, 2001, p.66). Le pôle a une fonction de pompage et met en place la concurrence éliminatoire ; un pôle exclut lui-même un autre pôle à proximité. Entre pôles, il ne peut pas y avoir de complémentarité ou de coopération.

Le modèle polycentrique doit permettre de valoriser des pôles et des réseaux urbains tout en gardant une articulation entre chaque pôle et son territoire environnant pour ne pas aboutir à des situations d'exclusion territoriale.

Les échelles territoriales sont un autre aspect très important à prendre en compte. N. Elias montre que la configuration des processus de formation des Etats diffère en fonction de la taille de leur territoire initial : formé à partir d'un territoire de petite taille, l'état est centralisé et présente une forte cohésion ; s'il s'unifie à grande échelle il est forcément polycentrique, ses frontières sont instables et il se voit affecté d'importantes forces centrifuges. Nous reviendrons sur la notion d'échelle plus loin dans l'analyse.

Un territoire de grande taille n'est plus « centralisable » ; on peut s'en rendre compte en observant l'Allemagne ou si l'on parle d'organisation spatiale à une échelle européenne. « L'unification économique et politique d'un vaste territoire aboutit forcément au polycentrisme et à une logique de concurrence négociée » (ERNST, 2001, p.67).

La voie de la régionalisation va vers la fédéralisation ; Il faut noter que le développement de l'Union européenne s'appuie aujourd'hui sur les régions, et que la distribution des fonds européens se fait à cette échelle. L'UE renforce les polarités régionales dans le but d'accroître cohésion et solidarité. Le développement de la multipolarité peut favoriser la cohésion, la solidarité et la responsabilité notamment vis à vis des générations futures.

1.1.3 Le polycentrisme à l'échelle de la France : premier essai pour dépasser le schéma centre-périphérie

Le polycentrisme est un concept qui a déjà été abordé à plusieurs reprises lors des diverses tentatives de réorganisation et d'aménagement du territoire en France. « L'idée de

polycentrisme, même si elle n'était pas formulée de la sorte, existait déjà dans les documents de planification antérieurs au schéma directeur [de la région parisienne] de 1965, fondateur des villes nouvelles » (FOUCHIER 1998, p.54). En effet, la notion de ville nouvelle s'appuie sur les notions de pôle et de polycentrisme : le but recherché était d'appuyer le développement de la région parisienne sur plusieurs pôles extérieurs au cœur de la capitale afin d'« organiser le Grand Paris » sans l'étendre davantage. La localisation des centres nouveaux a été un choix stratégique fondamental de la mise en œuvre du polycentrisme comme elle le sera pour le polycentrisme à l'échelle européenne. Cependant « le polycentrisme des villes nouvelles françaises ne visait pas leur autonomie à l'égard de leur agglomération mère ; elles devaient toutefois constituer des bassins de vie autour d'elles » (FOUCHIER 1998, p.55).

Dans ce cas le polycentrisme recouvrait trois politiques complémentaires : la polarisation du développement dans des zones privilégiées, la création de pôles denses et la constitution de bassins de vie internes à l'agglomération. En effet, il s'agissait de créer de nombreuses zones d'habitation situées à proximité d'un bassin d'emploi développé, afin d'orienter la croissance de la population vers des pôles extérieurs à la capitale. Des objectifs quantitatifs en terme d'habitat et d'emploi avaient été fixés pour permettre la création de pôles densément peuplés et économiquement actifs. Ces pôles constituaient des bassins de vie désengorgeant la capitale. Mais ces villes nouvelles restaient dépendantes de cette dernière et ne permettaient ainsi qu'un rééquilibrage au niveau régional.

Le polycentrisme étudié dans ce cas est donc à l'échelle d'une région, à savoir la région Ile de France. En ce sens, il est différent du polycentrisme analysé à une échelle européenne qui concernera un espace plus vaste. Avec l'exemple des villes nouvelles françaises, on considérerait la notion de bassin de vie autour d'une ville centrale. En revanche, en étudiant le polycentrisme européen, on analysera le poids de chaque ville pour qu'elle puisse être intégrée dans une hiérarchie urbaine, dans un réseau de villes.

Ainsi, cette acceptation du polycentrisme renvoie en grande partie au monocentrisme puisque les villes nouvelles restent dépendantes dans une certaine mesure de la capitale ces notions de villes nouvelles et de bassin de vie caractérisent une mise en place du polycentrisme à une échelle différente que celle que nous allons étudier en parlant de polycentrisme européen. Le Schéma d'Aménagement de l'Espace Communautaire a lancé le débat et établit des objectifs pour rééquilibrer le territoire à une échelle européenne après avoir fait la constatation d'un déséquilibre général au niveau de l'Union Européenne. Il s'est appuyé sur la notion de polycentrisme.

1.2 Le polycentrisme au sens du SDEC

1.2.1 Constat d'une Europe centralisée

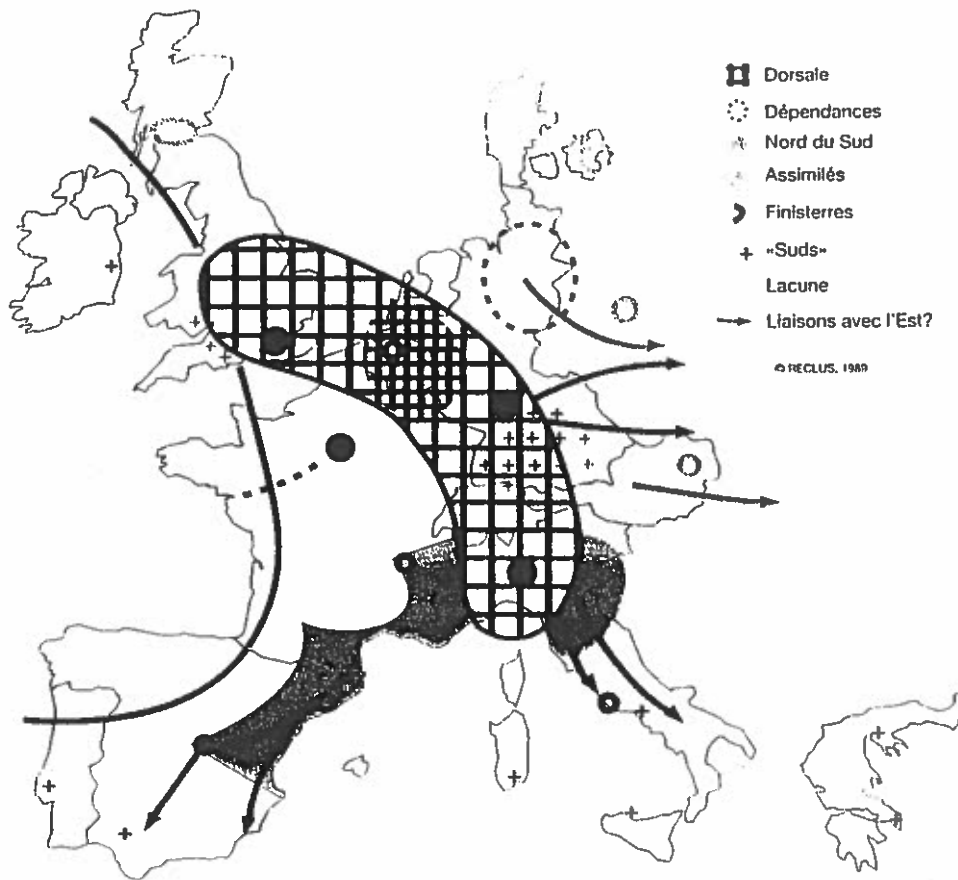
L'Europe paraît être un territoire trop centralisé. C'est de ce constat que partent les auteurs du SDEC pour proposer un schéma polycentrique et équilibré du territoire européen.

De nombreux auteurs ont également déjà mis en valeur l'opposition qui existe entre les centres urbains les plus denses et les parties du territoire européen moins urbanisées et moins économiquement développées : à savoir les espaces périphériques de celui-ci. Cette observation peut être faite à l'échelle de chaque pays comme au niveau de l'Europe dans son ensemble. Les zones urbaines qui apparaissent comme les plus centrales sont ainsi opposées à des portions de territoire plus périphériques. Alors que dans les premiers des éléments attractifs et favorables ont permis le développement des plus grandes villes, des noyaux urbains les plus denses et des zones économiques les plus développées, les zones dites périphériques ne permettent le développement que de quelques activités économiques. Ainsi, entre ces différentes zones, ressortent de fortes disparités économiques, structurelles et territoriales.

Brunet a été un des premiers à observer ce déséquilibre européen ; après que ces disparités aient été matérialisées cartographiquement, l'expression européenne : la « Banane Bleue » s'est généralisée née de l'anecdote suivante (FALUDI, 2001b) : un journaliste du Nouvel Observateur avait publié un article ayant pour titre cette expression : en effet, il avait entendu J. Chérèque, en visite à la DATAR, demander « Que représente cette banane bleue ? » alors qu'il repérait la dorsale européenne colorée en bleue sur une carte représentant l'espace européen. Cette image de la Banane Bleue (voir figure 2) a souvent été reprise.

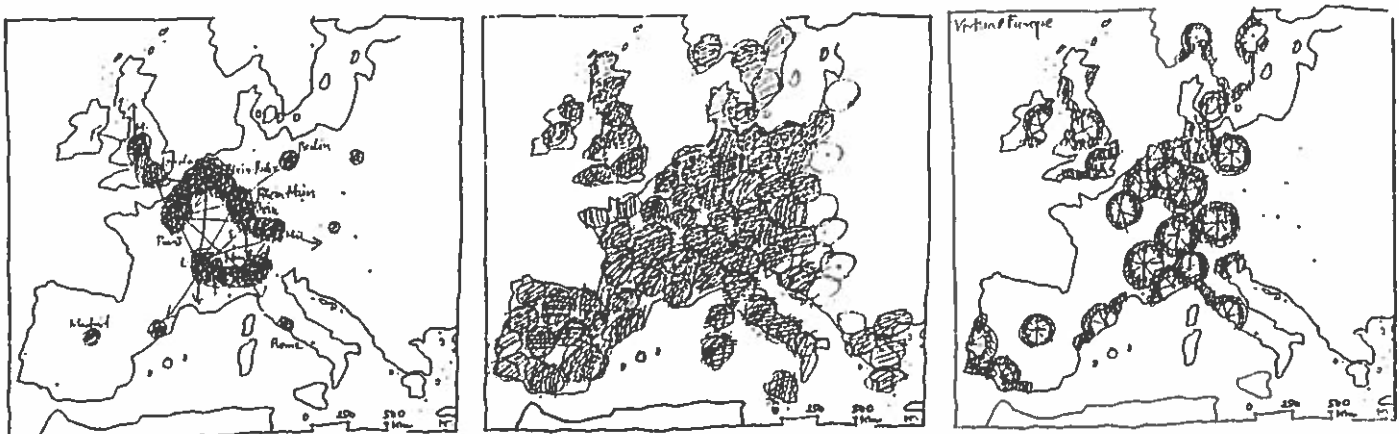
Puis d'autres images s'y sont opposées (voir figure 3) : Kunzmann a notamment proposé plusieurs lectures du territoire européen. Il a ainsi opposé à la Banane Bleue, les « Grappes de Raisins » qui représentent la structure polycentrique du système urbain européen et la « similarité dans la diversité ». c'est à dire que les régions européennes ont chacune leur spécificité et représente chacune un atout pour l'Europe qu'il ne faut pas généraliser même si parfois ces régions semblent similaires.

Figure 2- La Banane bleue



Source : BRUNET (1989), Les villes Européennes, la documentation française.

Figure 3- Les images de l'Europe par Kunzmann



Source : KUNZMANN (1998), « European megapolis or themepark ? »,

En terme d'image on oppose aussi souvent la concentration du centre à la périphérie, comme par exemple BAUDELLE le fait en parlant de « BB vs AA » : il oppose ainsi la Banane Bleue à l'Arc Atlantique(BAUDELLE, 2000).

Ainsi caractérise-t-on alternativement de Banane Bleue, de Pentagone ou de cœur de l'Europe la partie la plus centrale et la plus développée de l'Europe selon qu'on considère : ou bien que cette zone s'étende de Londres à Milan en suivant une ligne courbe ayant la forme d'une banane, ou bien qu'elle soit délimitée par les cinq métropoles du Nord-Ouest de l'Europe que sont Londres, Paris, Milan, Munich et Hambourg et ou bien que comme le pentagone, elle comprenne la partie nord-européenne la plus densément peuplée englobant les réseaux urbains les plus denses de l'Europe, la Randstad néerlandaise ou la Ruhr allemande.

Dans cette réflexion spatiale sur l'Europe, ce sont les figures et les images qui s'imposent et expriment les contrastes. En effet l'importance des images est mise en valeur par BAUDELLE lorsqu'il explique que les méga-symboles comme la Banane Bleue ou les grappes de raisins ont « un caractère mobilisateur » et une dimension partiellement auto-réalisatrice permettant aux aménageurs de définir des axes de réflexion et des lignes de conduite » (BAUDELLE, 2000).

C'est en quelque sorte grâce au repérage de dysfonctionnement spatial, de disparités régionales à partir d'images comme la Banane Bleue que les aménageurs ont pris conscience des problèmes de disparités et de déséquilibre du territoire et que des documents comme le SDEC ont été publiés.

En effet, le schéma de Développement de l'Espace Communautaire met aussi cette concentration excessive des métropoles et des richesses européennes en valeur en montrant le déséquilibre existant, notamment en matière de PIB,. Il le dit en ces termes :

« (10) L'UE témoigne [...] de déséquilibres économiques considérables, qui rendent plus difficile la réalisation d'un développement spatial équilibré et durable. [...]Le cœur de l'UE [représente] 20% de la surface et 40% de la population communautaire et contribue à 50% de son PIB » (SDEC, 1999, p. 9)

Le SDEC souligne également les fortes disparités qu'il existe au sein de l'UE ainsi que leur évolution :

« (11) En 1986, le PIB des 25 régions les plus riches était 2.7 fois plus élevé que celui des 25 régions les plus faibles. Dis années plus tard, le PIB comportait toujours une disparité de 2.4 fois entre ces régions. Malgré ces lentes convergences, les disparités à l'intérieur de l'UE continuent d'être élevées » (SDEC, 1999, p.10)

« (12) Tandis que l'écart des performances économiques entre régions riches et pauvres se réduit légèrement, les disparités régionales à l'intérieur des Etats Membres respectifs progressent. Ceci est dû, d'une part, au taux de croissance relativement élevé dans les centres urbains hautement performants, par rapport aux régions les plus faibles à caractère agricole, au sein de quatre pays dits de la cohésion (Grèce, Espagne, Portugal et Irlande) et d'autre part, aux disparités entre des régions autrefois riches, dont l'industrie est en déclin (faible dynamique économique) et des régions bénéficiant d'une croissance économique régulière au sein d'Etats membres plus riches »(SDEC, 1999, p.9)

Le SDEC met également en valeur un déséquilibre entre les zones urbaines et les zones rurales. Le développement des villes nuit de plus en plus aux espaces environnants et est nécessaire de trouver un équilibre entre ces deux sortes d'espaces, le SDEC préconise un système de coopération, de partenariats :

« La coopération entre la ville et la campagne environnante doit être intensifiée et de nouvelles formes de partenariat doivent être trouvées afin de créer un équilibre entre les divers intérêts »(SDEC, 1999, p.23)

De ces observations du territoire européen, un besoin important de rééquilibrage de la structure de l'espace se fait ressentir. Le développement spatial de l'Europe dépend de l'attractivité des centres urbains, du dynamisme et de la compétitivité des noyaux ou des réseaux urbains. Une région périphérique à l'écart des centres attractifs de l'Europe ne présente pas d'atouts forts si son potentiel humain, économique et innovant n'est pas mis en valeur. Le polycentrisme cherche ainsi à mettre en exergue les potentiels existants des zones plus éloignées du centre de l'Europe. Rechercher des facteurs d'attractivité qui permettent à une région peu développée économiquement de mettre en valeur ses atouts, pourrait aboutir à donner plus de poids à des villes apparaissant comme périphériques à l'heure actuelle.

Le polycentrisme est donc un objectif de l'UE pour le développement équilibré du territoire européen, c'est aussi une condition nécessaire pour le renforcement de la cohésion de l'Europe autant d'un point de vue territorial que social et économique. C'est aussi un élément qui peut favoriser l'intégration territoriale à des échelles différentes comme nous le verrons plus en détail plus tard.

1.2.2 Le SDEC, un document européen pour une réflexion sur l'organisation spatiale du territoire communautaire.

➤ Origine et évolution du document : comment en est-on venu au SDEC ?

Le Schéma d'Aménagement de l'Espace Communautaire est un cadre de référence commun aux différents acteurs de l'aménagement et du développement du territoire européen. L'Union européenne ne possède aucune compétence en matière d'aménagement du territoire, c'est donc de façon informelle que les ministres chargés de l'aménagement du territoire dans chaque pays de l'Union, se réunissent. Le SDEC a, de cette manière, été rédigé pour être révisable et n'est en aucun cas un document contraignant. C'est un document qui a été prévu pour évoluer. En effet, certains parlent d'« un travail à poursuivre » (TAULELLE, 2000) en montrant qu'il s'inscrit dans un processus de réflexion sur l'organisation de l'espace communautaire à long terme.

Le SDEC a été élaboré par les Etats membres et la Commission Européenne et est le fruit d'un long travail de concertation. La décision de créer un tel document a été prise en 1993 à Liège par les ministres de l'aménagement du territoire. Cependant, la volonté de discuter des problèmes d'aménagement, de réfléchir au développement spatial à une échelle européenne a été une initiative prise par la France qui, à Nantes, en 1989, a lancé la première réunion informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire pour chacun des Etats Membres de l'UE. Depuis cette date, ces réunions informelles ont lieu dans l'Etat de chacune des présidences successives.

➤ De « Europe 2000 » au SDEC, la création d'un document stratégique communautaire

Le traité de Maastricht ne donne pas à l'Union européenne de compétences explicites en matière d'aménagement du territoire. Cependant, depuis 1989, des rencontres informelles des ministres chargés de l'aménagement du territoire ont été organisées et regroupent la commission européenne et les Etats-Membres. La première réunion a été organisée par la France : elle invitait les ministres de chaque Etat-Membre à réfléchir sur le développement spatial de l'Europe.

En 1991, la publication du document communautaire « Europe 2000 » est le premier à préciser ce que pourrait être une démarche communautaire dans le domaine de l'aménagement du territoire.

En 1992, le Comité de Développement Spatial (CDS) fut constitué. Son rôle est de débattre de l'analyse spatiale, il ne prend pas de décisions politiques et a pour but de préparer ces réunions

informelles. La décision de sa création fut prise par les ministres européens de l'aménagement du territoire lors de leur troisième réunion en 1991 à Turin sur proposition des Pays-Bas. Le CDS qui se réunit à une fréquence plus élevée que les ministres, a une place intermédiaire entre les Etats-Membres et la Commission Européenne. (FALUDI, 2001b)

La publication de « Europe 2000 » a été suivie en 1994 par celle de « Europe 2000+ » qui, présenté à Leipzig, a lancé le processus d'élaboration d'un document stratégique communautaire. Les ministres ont, par le biais de ce document, reconnu la nécessité d'élaborer une vision stratégique pour le territoire européen susceptible de prendre en compte l'impact des divers secteurs d'activité qui influent sur ce territoire. (CHARRIE, 2001).

Le SDEC, adopté en 1999 à Postdam, est ainsi le résultat d'une réflexion menée pendant 10 ans entre tous les ministres de l'aménagement du territoire des Etats-Membres. Ce devait être un document concerté témoignant d'une vision partagée de l'aménagement du territoire. Son rôle est d'articuler les espaces et les territoires de l'espace communautaire. Il présente une réflexion sur l'organisation spatiale de l'espace de l'Union européenne des 15 en prenant compte les disparités régionales actuelles et en ayant comme perspective l'ouverture de l'Union à l'Est et la future intégration des PECO. La création de l'Europe des 27 déplacera certainement le cœur de l'Europe plus à l'Est et ouvrira de nouvelles perspectives spatiales pour l'espace communautaire.

Les publications de « Europe 2000 » et de « Europe 2000+ » ainsi que celle du SDEC ont lancé des réflexions en matière de cohésion économique et sociale, de développement durable et de développement spatial en Europe, la mise en place d'un système de villes équilibré et polycentrique pouvant renforcer la compétitivité des régions et villes européennes. Le SDEC a donc comme stratégies ces grands thèmes et tente de proposer un modèle alternatif au modèle spatial classique « centre-périphérie ».

➤ L'élaboration du SDEC

Chaque pays a eu son rôle dans l'élaboration de ce document non contraignant. Cependant le rôle moteur de certains des Etats membres doit être mis en valeur afin de comprendre l'état d'esprit dans lequel a été élaboré ce document. La France et l'Allemagne qui sont les deux plus grands pays de l'Union européenne, ont eu un rôle très actif dans le processus d'élaboration d'un document stratégique européen.

Cependant c'est certainement la France et les Pays-Bas qui ont été les premiers, par leur démarche à encourager une réflexion autour de la problématique de l'aménagement du territoire et le développement spatial à l'échelle européenne. Puis lors de l'élaboration du document,

l'Allemagne a eu un rôle important étant à l'initiative de la rédaction de la première version du document.

L'élaboration de tels documents et la réflexion qu'ils entraînent développent une culture de l'aménagement européen : ils créent un dialogue, un débat qui permettront de faire évoluer les problématiques européennes vers une compétence européenne en matière d'aménagement du territoire. Plus que l'élaboration de document stratégique c'est la naissance d'un dialogue, d'un échange entre les pays en matière d'aménagement, de développement spatial qui importent.

C'est un moyen de mettre en commun les différences qu'il existe en matière d'aménagement. En effet les conceptions de l'Aménagement du Territoire, sont différentes d'un pays à l'autre. Par exemple lorsqu'on parle de « spatial planning » dans d'autres pays européens comme l'Allemagne ou les Pays-bas on aborde pas exactement les choses de la même façon qu'en parlant d'aménagement du territoire à la française : dans un cas il s'agit plutôt de « ménager » le territoire en favorisant la « ville compacte » alors que dans l'autre on l'aménage en le dotant notamment d'infrastructures importantes. Le débat est vaste sur le sujet ; dans notre analyse nous garderons surtout l'idée d'un échange et d'un dialogue entre les acteurs de territoires différents. Puisque le SDEC s'applique à des territoires très différents, chaque pays doit le mettre en œuvre en gardant ces spécificités propres ; le SDEC ne peut donc pas avoir un statut contraignant.

➤ **Le statut du SDEC : un document non-contraignant**

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire n'a pas pour but d'imposer sa stratégie aux acteurs de l'aménagement mais cherche avant tout à être un outil de réflexion en vue d'une organisation globale du territoire européen. Il n'a donc un caractère ni contraignant ni impératif. C'est un document indicatif et les auteurs du SDEC ne veulent d'aucune façon poser ce document comme un nouvel échelon de planification, comme une nouvelle règle à respecter. Le SDEC doit être avant tout une opportunité pour ses lecteurs d'enrichir leur réflexion mais aussi un moyen de mettre en œuvre le principe de subsidiarité de l'UE. Le SDEC cherche donc seulement à convaincre les acteurs en leur offrant de nouvelles perspectives d'action et une grande efficacité dans leur réalisations.

D'autre part le SDEC est un document de travail, qui après sa création devait évoluer. Lors de sa publication en 1999, on parlait d'un document évolutif qui serait régulièrement actualisé en fonction des nouvelles réflexions, du contexte. De cette manière, ce document devait pouvoir s'adapter à l'évolution de l'élargissement de l'Union européenne. Cependant aujourd'hui, trois ans après sa publication, aucune mesure pour le faire évoluer n'a été prise et on doute

fortement d'un processus d'évolution du document. Il évoluera peut-être au moment de l'entrée des nouveaux pays candidats dans l'Union européenne.

Cependant, les éléments qu'ils proposent sont intéressants et déjà beaucoup tentatives de mise en œuvre des principes du document ont été appliquées à toutes les échelles de l'Union.

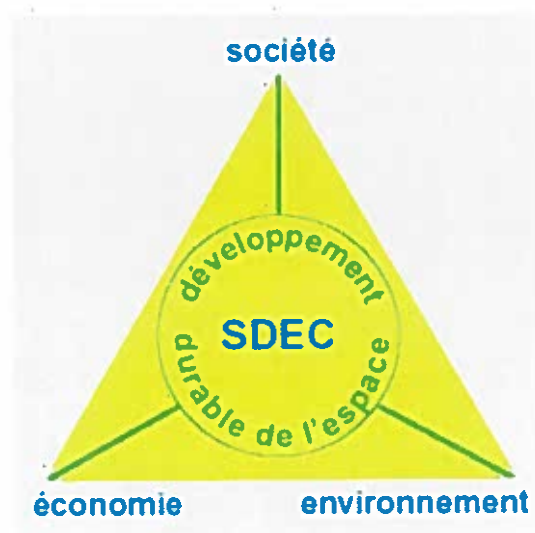
1.2.3 Les grands objectifs et les différentes échelles du SDEC

Le document présenté se découpe en deux parties. La première décline les principes clés alors que la seconde intitulée « Principales tendances, perspectives et défis du territoire » se place dans le prolongement des documents « Europe 2000 » et « Europe 2000+ » et présente notamment la problématique de l'élargissement de l'Union européenne.

Ainsi, la première partie détaille une nouvelle démarche de développement spatial basé sur le principe du polycentrisme. Le SDEC a donc pour objectif principal le développement équilibré et durable du territoire en assurant le renforcement de la cohésion économique et sociale. Il a aussi pour but d'assurer aux régions européennes un haut niveau de compétitivité sans que cette dernière ne soit qu'économique. En effet, le SDEC spécifie que « L'UE évoluera progressivement d'une Union seulement économique en une union également économique pour aboutir à l'avenir à une union intégrant la dimension sociale, tout en sauvegardant la diversité régionale » (article 17 du SDEC). Le triangle suivant (figure 4) illustre très bien les trois objectifs d'un développement équilibré et durable de l'espace : cohésion économique et sociale, préservation du patrimoine naturel et culturel, compétitivité plus équilibrée du territoire européen.

Figure 4- Le triangle des objectifs du SDEC:

pour un développement équilibré et durable de l'espace



Source : SDEC, 1999, p.11

Ces objectifs ont été traduits dans le SDEC par trois champs d'action qui devront permettre d'atteindre un développement plus équilibré de l'espace communautaire sur le plan spatial. Ces trois champs sont les suivants :

- Le Développement spatial polycentrique et nouvelle relation ville-campagne
- L'accès aux infrastructures et au savoir : accessibilité et diffusion
- La gestion de la nature et du patrimoine culturel

Le premier objectif politique du SDEC se traduit par deux dimensions : le renforcement de plusieurs grandes zones d'intégration économique d'importance mondiale dans l'UE et le renforcement d'un système polycentrique et plus équilibré des régions métropolitaines, des grappes de villes et des réseaux urbains. Ces deux niveaux sont ainsi appelés zones d'intégration mondiales (ZIM) et systèmes urbains en réseau (SUR).

Le second objectif vise l'accessibilité aux infrastructures et à la diffusion du savoir. Il renvoie également au principe de polycentrisme dans la mesure où un modèle polycentrique peut améliorer l'accessibilité. L'amélioration de cette dernière dans les espaces urbains et le développement des transports tant à une échelle européenne, nationale, régionale que locale sont des thèmes directement liés au polycentrisme.

Le dernier objectif, la gestion de la nature et du patrimoine culturel, sera moins développé ici car il se réfère moins directement au concept de polycentrisme. Cependant, nous l'aborderons tout de même, lorsqu'on parlera des zones rurales.

Pour analyser le développement spatial en Europe, le SDEC propose, différentes échelles de celles déjà proposées : les échelles européenne et régionale, celle des réseaux de ville et celle des relations ville-campagne. Ces deux dernières échelles devraient permettre d'aboutir à une analyse du territoire différente de celle actuellement développée et de remettre en cause un schéma centre-périphérie trop bien établi traditionnellement en Europe. A ces différentes échelles il est intéressant d'appliquer les principes proposés par le document. Comme nous le verrons plus tard, pour mettre le polycentrisme en œuvre, l'échelle régionale est un niveau primordial à prendre en compte. Et suivant l'échelle considérée on peut avoir des perceptions différentes du modèle polycentrique : celui-ci étudié à partir d'une ville de niveau régional met l'accent sur la nécessité de renforcer la ville et les relations avec les autres villes régionales et éventuellement avec la capitale du pays. Mais vu à partir d'une capitale nationale, le modèle polycentrique met l'accent sur les réseaux à établir avec les autres capitales et avec les villes les plus importantes du pays de l'Union européenne. Entre ces deux extrêmes, le modèle polycentrique peut être interprété d'une multitude de façons différentes selon l'organisation du peuplement.

1.2.4 Le SDEC, un document contesté générateur de critiques

Le SDEC a été approuvé par l'ensemble des ministres de l'aménagement du territoire et semble ainsi être accepté de façon unanime au sein des Etats-Membres. Cependant, un certain nombre de critiques sont apparues après la publication de ce document européen et le scepticisme de certains quant aux principes édictés est parfois marqué.

Certains critiquent la forme du document et plus précisément le manque d'illustrations et de cartographie. Dans la première version du SDEC, le manque d'images plusieurs fois soulignées notamment par Baudelle n'apparaissait pas comme un défaut. Face à cette première version, les avis étaient partagés car les auteurs du document pensaient que celui-ci devait être un document indicatif et non un document imposant une démarche, une façon de faire. Cette version de Noordwijk de 1997, influencée par les Néerlandais « contenait une série de cartes claires qui permettaient d'aider à traduire les buts fondamentaux en instruments politiques » (Document « Perspectives in Europe », 2000, p.63). Le SDEC propose donc de localiser des régions pouvant permettre un nouvel équilibre du système urbain européen mais ne les localise pas de façon délibérée : joindre des cartes au document aurait été une manière d'imposer une idée pré-établie. Cet équilibre doit donc être trouvé et proposé par les acteurs du territoire travaillant aux diverses échelles régionales et locales.

A ces critiques de forme, s'ajoutent des critiques de fond sur le principe même du SDEC : certains auteurs contestent le développement d'un espace européen équilibré et polycentrique. Ascher va à l'encontre de ce principe en démontrant qu'il serait plutôt nécessaire de mettre en valeur les spécificités nationales et de laisser s'imposer les tendances fortes de déséquilibre, lorsqu'elles existent, comme par exemple en France. En effet, selon les pays et les cultures, les rapports villes-campagnes ne sont pas les mêmes : il existe des différences marquantes entre la culture anglo-saxonne et la culture latine. Il est donc nécessaire de tenir compte des spécificités de chaque pays sans imposer des principes d'organisation généraux à une échelle européenne. Comme le dit Ascher, « La ville compacte prônée aujourd'hui dans le SDEC n'est qu'un modèle de ville, un modèle de préservation de la nature, et une conception très traditionnelle de la communauté locale » (ASCHER, 1998, p.44). Selon lui, l'homogénéisation n'est bénéfique pour l'Europe que si elle permet de faire émerger les bons niveaux institutionnels et la mise en valeur des échelons régionaux et locaux : elle ne doit pas effacer l'échelon national au sein de l'UE. Ascher propose une réflexion en terme d'agglomération : il démontre qu'un développement global permet de maîtriser le développement des villes européennes tout en évitant la fragmentation socio-territoriale. Enfin, il défend l'idée que des options précises doivent être prises sur le territoire national avant d'être prises sur le territoire européen.

Les critiques formulées par Ascher peuvent être complétées par celles de Charrié. Ainsi ce dernier fait remarquer que les documents communautaires comme le SDEC ne tiennent pas suffisamment compte « des travaux des économistes qui insistent sur le rôle des villes dans la croissance, sur le fonctionnement en réseau impulsé par la mondialisation » (CHARRIE, 1998, p.26). Il souligne aussi que : « Le principe moteur de l'articulation des espaces, dans une dimension économique, reste le rapport entre le centre et la périphérie » (CHARRIE, 1998, p.27).

Selon Charrié, le SDEC occulte le fonctionnement de la concurrence dont « les stratégies doivent sélectionner quelques points d'ancrage forts sur lesquels on peut construire un développement national et régional » (CHARRIE, 1998, p.34).

Le SDEC aurait comme volonté de mettre en oeuvre un développement équilibré des espaces européens tout en voulant favoriser le développement économique et concurrentiel de l'Europe à un niveau mondial : ce dernier ne peut se réaliser qu'en s'appuyant sur des pôles majeurs.

Le Comité des régions, dans son avis sur le SDEC du 6/4/1999, a également mis en valeur ce manque d'illustration dont nous venons de parler mais il a également souligné une analyse insuffisamment poussée du territoire européen ainsi que des propositions d'actions sur les partenariats peu précise.

Le SDEC reconnaît que la diversité est une des forces de l'UE et qu'il ne faut pas prendre le risque de la réduire mais le Comité des régions pense que les auteurs du document n'en tirent pas toutes les conclusions. Le Comité regrette notamment que les éléments spatiaux de la mondialisation de l'économie et leurs effets à moyen et long terme n'aient pas été mis en lumière pour cerner les risques d'accroissement des disparités dans un futur proche. Il reproche aux auteurs du SDEC de ne pas avoir étudié dans le détail les impacts spatiaux directs et indirects de l'élargissement de l'UE. Selon lui, c'est également la notion de centre de gravité que pourrait jouer une ville ou un réseau de villes qui n'a pas été assez analysé. Le SDEC préconise le rééquilibrage des villes par l'organisation des partenariats mais ne va pas au delà de cette proposition : il ne précise ni les objectifs, ni les moyens de ceux-ci.

D'autre part, en se rapportant à l'expérimentation INTERREG IIC pour mettre en évidence les effets bénéfiques de la coopération transnationale, le comité regrette que des actions de partenariat agissant sur les zones de moindre importance géographique ou subissant des handicaps, n'aient pas été ajoutées. Selon le comité, cette initiative aurait apporté une réponse aux limites que présente l'absence de cohérence spatiale de certains programmes INTERREG IIC existants.

De même, le SDEC devrait avoir une fonction de proposition pour que soient sélectionnées quelques zones d'actions territoriales européennes. Celles-ci serviraient de bancs d'essai à la démarche d'aménagement proposé par le SDEC pour notamment expérimenter un plan d'action partenariat ville-campagne. Cependant, même si le SDEC analyse l'évolution du rôle des zones rurales et propose des options politiques, ces dernières donnent trop souvent l'impression que les espaces ruraux servent avant tout à préserver la viabilité des agglomérations urbaines.

D'autre part, selon le Comité, le SDEC n'insiste pas suffisamment sur le principe de subsidiarité dans la démarche d'aménagement territorial. Or, l'intégration des politiques régionales d'aménagement du territoire est la clé de voûte du concept d'aménagement spatial proposé par le SDEC. Il ne doit pas non plus négliger les politiques sectorielles communautaires et plus particulièrement la PAC et les fonds structurels.

A travers les critiques que nous venons d'évoquer, le manque d'illustration du document, l'analyse peu approfondie du territoire européen, le manque de propositions pour des actions de partenariats, le SDEC apparaît comme la photographie d'une situation plutôt qu'une mise en perspective tournée vers l'avenir au terme de 10 à 20 ans.

1.3 La mise en œuvre du polycentrisme en Europe

Cette partie a pour but d'analyser comment les principes du SDEC pourraient s'appliquer au territoire européen et tout particulièrement le principe du polycentrisme que nous étudions ici. Elle précède une étape de l'analyse qui montrera comment la coopération interrégionale peut être un outil de mise en œuvre. Ensuite, une autre partie s'appliquera à une zone précise de l'espace communautaire : la Région de la Mer du Nord.

Pour voir comment une mise en œuvre du polycentrisme est possible en Europe nous allons tout d'abord analyser les caractéristiques du système urbain européen dans son ensemble.

1.3.1 Les caractéristiques du système urbain en Europe

Pour analyser la mise en place du polycentrisme en Europe il est important d'étudier ce qui caractérise le système des villes européennes : leur répartition sur le territoire européen et la place des grandes métropoles dans le système urbain.

L'Europe est l'un des continents les plus urbanisés, et le premier à l'avoir été. 72% de sa population résident dans des agglomérations de plus de 10 000 habitants. Les villes européennes se caractérisent par une très grande lisibilité du paysage urbain et par un tissu construit dense et en général concentrique. Ce thème des villes européennes a été étudié à plusieurs reprises : l'Europe présente des taux d'urbanisation¹ élevés, caractéristique des pays ayant achevé leur transition urbaine depuis plusieurs dizaines d'années.

De même, en Europe les densités de population sont plus fortes (en moyenne 110 hab/km²) que celles des autres continents. En effet, seules celles de l'Asie avoisinent celles de l'Europe : environ 95 hab/km².

Il ressort cependant que les villes du vieux continent européen présentent un schéma très différent des autres continents plus récemment urbanisés : sur ce premier les villes sont moins espacées que sur le continent américain ou asiatique. Les villes européennes se sont établies au moment où l'homme se déplaçait à pied ou à cheval alors que les villes américaines ont profité du développement du chemin de fer lors de leur construction. En effet, si l'on observe l'espace rhénan et d'une façon plus générale la dorsale de l'Europe, les réseaux de villes sont très denses : l'espacement moyen des villes en Europe atteint presque 13 km et souvent moins dans la zone rhénane, alors qu'aux Etats-Unis les villes sont espacées en moyenne de 48km.

¹ Le taux d'urbanisation d'un pays est le rapport qu'il existe entre sa population urbaine (vivant dans des villes de plus de 10 000 habitants) et sa population totale exprimé en pourcentage

Toutefois, ce chiffre moyen de 13 km cache naturellement de grandes inégalités au sein de l'espace européen. D'une part, il faut noter des inégalités d'espacement entre l'Europe de l'Ouest (espace de l'Union européenne sans les pays scandinaves), l'Europe du Nord (Scandinavie) et l'Europe Centrale : ainsi les parties septentrionale et orientale du continent européen sont nettement moins urbanisées que la partie occidentale (respectivement 54 et 48% de taux d'urbanisation² dans ces espaces). D'autre part, comme nous l'avons déjà remarqué des inégalités de peuplement et un fort contraste entre des espaces centraux et des espaces périphériques caractérise le territoire de l'Union européenne. Ces inégalités sont tout à fait repérables en terme de trame urbaine, les réseaux de villes les plus denses étant situés au sein de la dorsale européenne. C'est dans cette partie de l'Europe que la trame urbaine est la plus resserrée : le long du Rhin et jusqu'à la vallée du Pô, les villes de plus de 10 000 habitants sont les plus rapprochées.

Sur le continent européen, la proportion de villes petites et moyennes y est grande et la différence de taille entre les villes est peu marquée. L'importance de ces moyennes et petites villes est une caractéristique notable du système urbain européen qui s'ajoute aux caractéristiques déjà observées : sa forte densité et le faible espacement entre ses villes. Cela donne alors une trame de villes présentant un schéma très particulier mais toutefois avec certaines spécificités telle l'inégalité de la distribution de la population et des villes dans l'espace européen.

En effet, lorsqu'on observe le semis des villes européennes sur la carte représentant les agglomérations de plus de 10 000 habitants (figure 5) un certain nombre de remarques peuvent être faites quant aux déséquilibres européens. Tout d'abord, on remarque un contraste entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est : En Europe de l'Est les villes sont distribuées plus régulièrement qu'en l'Europe de l'Ouest. De même, la dorsale européenne ressort nettement. Enfin, les littoraux fortement peuplés et urbanisés peuvent être repérés de façon saisissante alors que leurs contours n'ont pas été matérialisés sur la carte. Toutes ces observations mettent en valeur un fort contraste en terme urbain au sein de l'Europe.

Cependant, on se rend compte aussi que le schéma que d'une façon générale le schéma que forment les villes européennes est régulier. Cette réalité est une force pour le système urbain de l'Europe : elle peut permettre un système polycentrique car malgré les fortes inégalités observées, cette disposition des villes sur la carte européenne apparaît d'une certaine manière équilibrée.

² rapport exprimé en pourcentage entre la population urbaine (vivant dans des villes de plus de 10 000 habitants) et la population totale d'un pays.

Figure 5- Le semis des villes européennes



Source : CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C. et SAINT-JULIEN T. (1994) Le système des villes européennes, Anthropos.

Une autre caractéristique du système urbain européen que nous allons étudier est la place des grandes métropoles dans ce dernier. En Europe, les plus grandes agglomérations rassemblent une part de la population beaucoup moins importante qu'aux Etats-Unis ou au Japon : les villes européennes de plus de 200 000 habitants ne regroupent que 50% de la population urbaine et 40% de la population totale. Le nombre d'habitants de ces grandes métropoles européennes est relativement moins important aussi, ce qui donne sur le continent une trame urbaine et des réseaux urbains moins contrastés, plus équilibrés que dans les pays cités précédemment. Ainsi, le semis des grandes villes, c'est à dire celles de plus de 200 000 habitants, forme le niveau supérieur de l'armature urbaine ; cette distribution est particulièrement intéressante lorsqu'on parle de polycentrisme et de compétitivité à une échelle européenne ou mondiale. Ce sont ces

viles qui accueillent les sièges sociaux des plus grandes entreprises et sont des lieux de pouvoir politique et économique. Ce sont également dans ces villes que les entreprises cherchent à s'établir. Elles sont très attractives et sont le lieu de localisation des multinationales et des filiales étrangères. Ce sont elles qui sont les plus concernées par une ouverture internationale et un échange avec d'autres pôles urbains mondiaux.

Les métropoles les plus importantes sont Paris et Londres avec respectivement 9.3 et 7.4 millions d'habitants. Viennent ensuite les conurbations d'Essen (4.6 millions d'habitants), de Dusseldorf (2.5 millions d'habitants) et de Cologne (2.1 millions d'habitants) qui sont situées toutes les trois dans la vallée de la Ruhr. Viennent après Berlin, Athènes, Madrid, Barcelone, Milan et Naples qui regroupent plus de 2.5 millions d'habitants. Et viennent enfin, Rome, Lisbonne, Birmingham, Manchester et Hambourg qui ont toutes plus de 2 millions d'habitants. Si les autres villes de plus de 200 000 habitants sont réparties irrégulièrement sur le territoire de l'Union européenne leur rapport hiérarchique est intéressant à observer. En effet, selon les pays, les contrastes hiérarchiques entre les villes ne sont pas les mêmes : en France, le poids de la capitale est depuis longtemps marqué et observé ; il déséquilibre d'une certaine manière le système des villes françaises et la capitale apparaît comme démesurée ; cette dernière est huit fois plus peuplée que la seconde ville française. La France est le seul pays européen à connaître un tel déséquilibre dans son armature urbaine. Le Danemark ou l'Autriche ont également des indices de primauté importants (de 6.7 et 5.9) mais le déséquilibre de la hiérarchie de leur système urbain n'est pas aussi marqué. Dans les autres pays l'indice de primauté est relativement faible (rarement supérieur à 4). Cependant, certains pays présentent des indices importants de macrocéphalie³. Le Portugal, l'Espagne ou l'Italie présentent ainsi des discontinuités dans la distribution de leurs villes. Leur trame urbaine apparaît déséquilibrée bien que beaucoup moins qu'en France. Ce phénomène touche les deux premières villes portugaises et espagnoles et les trois premières villes italiennes. La population de celles-ci est de beaucoup supérieure à celle des autres villes moyennes du Portugal, de l'Espagne et de l'Italie.

Dans ce schéma des réseaux de villes s'insèrent. Les villes les plus spécialisées par exemple ressortent et s'organisent entre elles ; elles dépendent d'une aire urbaine plus importante. Les villes capitales également pour leur fonction de porte au niveau mondiale forment un réseau avec les autres métropoles mondiales. A une échelle plus fine le jeu d'acteurs et les relations que les entreprises développent entre elles, favorisent également la création de réseaux de

³ L'indice de macrocéphalie s'obtient en recherchant dans la distribution des tailles la plus grande valeur du rapport entre les populations de deux villes successives.

villes. Les systèmes productifs locaux ou clusters ont dans plusieurs pays montré qu'ils permettaient l'accroissement de la compétitivité des régions.

Cependant un modèle persiste d'une façon générale en Europe : le modèle centre-périphérie caractérisé selon CATTAN et JULIEN (1998), par deux notions distinctes :

- celle de « mégalopole, forme particulière de région urbaines dans laquelle la dimension morphologique est première » caractérisée par une occupation continue du sol et une concentration exceptionnelle de population, d'activités et de richesses et dont le territoire est fortement intégré »
- et celle de centre, « défini par rapport à un système territorial dans lequel il assure les fonctions centrales liées aux différents domaines d'exercice du pouvoir » et comme « un puissant moteur [...] de l'intégration territoriale ».

Ces deux notions sont ainsi fortement articulées et profitent l'une à l'autre tirant partie de leur proximité

1.3.2 L'importance des Réseaux Transeuropéens (RTE)

➤ Réseaux TransEuropéens (RTE)

Le développement du polycentrisme doit être selon le SDEC un concept pour une meilleure accessibilité aux infrastructures et au savoir. Dans cette perspective, les politiques sectorielles européennes et en particulier les Réseaux TransEuropéens (RTE) ont un rôle essentiel à jouer. Ils doivent être développés pour pouvoir être utilisés par tous, à bon escient et pour optimiser leur efficacité et leur compétitivité.

Les RTE sont à développer dans tous les domaines : énergies, transports, télécommunications et nouvelles technologies. Mais les réseaux de transport sont un des éléments-clefs d'un aménagement et d'une organisation équilibrée et efficace du territoire. D'ailleurs le SDEC considère les mesures qui concernent les réseaux transeuropéens de transport comme les plus importantes « tant du point de vue de la politique de développement que du point de vue financier » (SDEC). Parce que l'accessibilité est un élément important de développement d'un système polycentrique, nous étudierons plus particulièrement ces RTE des transports.

Les politiques de transport ont une dimension spatiale et l'accessibilité de chacun des espaces du territoire européen est un des enjeux de l'organisation spatiale de l'Union européenne. Les Pays-membres et la commission européenne ont parmi leurs principales tâches celle d'organiser ces réseaux de transport et de communication. Le traité de Maastricht charge la communauté « de contribuer à la mise en place et à l'extension des réseaux RTE » (SDEC,

1999). Cette mission doit en partie servir les objectifs communautaires d'un bon fonctionnement du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale ».

Les Réseaux Transeuropéens de transport ont pour rôle d'améliorer la desserte et d'augmenter l'accessibilité à chacun des pôles urbains de l'espace communautaire. Cette amélioration des réseaux de transport doit se faire dans une logique polycentrique en tenant compte des objectifs du polycentrisme et en s'appuyant sur les réseaux nationaux et régionaux existants. Le développement de ces RTE de transport peut s'appuyer sur deux composantes du territoire européen précisées par le SDEC : la fonction de porte sur l'économie globale et celle des effets d'agglomération. La première composante caractérise les points des réseaux de transport qui permettent au territoire européen d'avoir une ouverture sur l'extérieur et sur l'économie mondiale, tandis que la seconde composante caractérise une masse économique et démographique suffisante pour permettre à un effet d'échelle de s'exprimer au travers d'un maillage du territoire par les infrastructures.

Dans ce schéma, la mise en œuvre d'un système de transport efficient joue un rôle fondamental et a une dimension structurante importante. Cette structuration des réseaux peut être mise en œuvre aux différentes échelles du polycentrisme :

- à l'échelle européenne et internationale : besoin de consolider des fonctions de porte transcontinentale et des effets d'agglomération des aires métropolitaines majeures à travers des liaisons performantes entre les pôles constitutifs du système urbain ;
- à l'échelle nationale, la qualité du système de transports joue un rôle moins important qu'à l'échelle européenne et dépend des systèmes locaux de production ;
- à l'échelle locale, urbaine et des relations ville-campagne, la mise en œuvre du polycentrisme s'appuie sur la qualité de l'offre de transports collectifs.

Un des objectifs actuels de l'Union européenne est de développer des couloirs transeuropéens pour le transport de fret par le chemin de fer afin de faciliter et de simplifier l'usage des infrastructures ferroviaires. Le développement du train à grande vitesse et le rail d'une façon générale, sont présentés clairement comme une alternative au transport routier ou aérien. En effet, la saturation des réseaux routiers actuellement observée en Europe, atteint des limites qui ne peuvent plus être surmontées uniquement par un développement plus important des infrastructures routières : on ne peut multiplier ces dernières indéfiniment.

Le SDEC présente les quatorze projets prioritaires des RTE de transport et précise qu'une part importante des investissements actuels est concentrée sur le développement des voies ferrées et notamment de celles à grande vitesse. En effet, le développement des axes ferroviaires et/ou multimodaux européens est l'option principale de l'Union européenne actuellement : parmi les quatorze projets présentés par le SDEC (voir carte1), cinq sont liés directement à un projet de

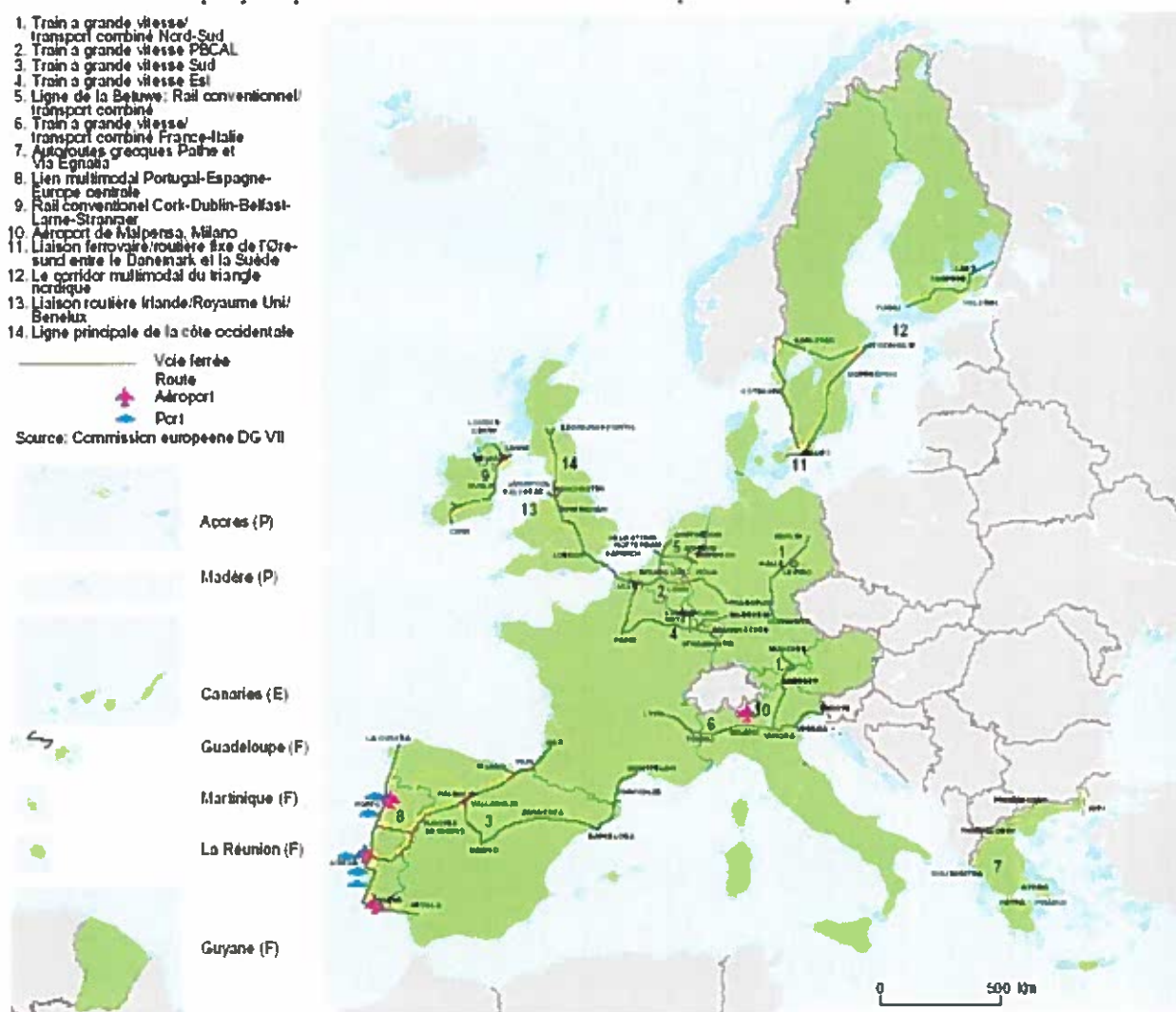
vers le transport combiné ou multimodal. En effet, le but est de réaliser un système de transport intermodal européen notamment de marchandises, garantissant une intégration optimale des différents modes de transports ainsi que la promotion de modes plus respectueux de l'environnement tels les transports ferroviaires ou fluviaux. Les alternatives proposées par le rail doivent donc être prises comme de réelles opportunités tant pour leur qualité de desserte que pour leur qualité environnementale.

Carte 1- Les 14 projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport:

1. Train à grande vitesse/transport combiné Nord-Sud
2. Train à grande vitesse PBCAL
3. Train à grande vitesse Sud
4. Train à grande vitesse Est
5. Ligne de la Belgique: Rail conventionnel/transport combiné
6. Train à grande vitesse/transport combiné France-Italie
7. Autoroutes grecques Pathe et Via Egnatia
8. Lien multimodal Portugal-Espagne-Europe centrale
9. Rail conventionnel Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer
10. Aéroport de Malpensa, Milano
11. Liaison ferroviaire/roulière fixe de l'Øresund entre le Danemark et la Suède
12. Le corridor multimodal du triangle nordique
13. Liaison roulière Irlande/Royaume Uni/Benelux
14. Ligne principale de la côte occidentale

— Voie ferrée
— Route
✈ Aéroport
⚓ Port

Source: Commission européenne DG VII



Source : SDEC (1999)

La réflexion sur les RTE doit donc prendre en compte des solutions respectueuses de l'environnement et proposer des solutions de développement des systèmes de transport durables.

S'il faut développer le rail à l'échelle européenne, il faut aussi envisager de développer le transport maritime et fluvial : les ports maritimes, les ports intérieurs et les terminaux intermodaux sont inclus dans les orientations relatives aux RTE de transport. Un débat a été amorcé sur les politiques susceptibles de contribuer à l'efficacité des ports. Il cherche à améliorer les performances du secteur portuaire dans son ensemble. Il faut que les maillons portuaire et fluvial trouvent une place plus importante dans le réseau transeuropéen multimodal et que le cabotage maritime soit également considéré comme une alternative à des modes de transport terrestres.

Aux logiques et aux stratégies de développement spatial, aux choix de modes de transport, s'ajoute souvent une dimension de rentabilité. Les logiques sectorielles actuelles entraînent à des problèmes de rentabilité. Un réseau radioconcentrique est souvent le système le plus rentable en terme d'infrastructure de transport. En effet, les contraintes économiques et financières privilégient à la fois les investissements de décongestionnement dans l'hypercentre des agglomérations les plus denses, et les financements qui favorisent les liaisons entre cet hypercentre et les grands pôles. Sont alors délaissés, car faiblement rentables, le renforcement des réseaux secondaires et la réalisation de systèmes périphériques qui dans un modèle polycentrique devraient être amenés à être renforcés.

L'autre problème en terme de rentabilité économique, est celui des coûts externes. En effet, il faut réussir aujourd'hui à développer des infrastructures de transport en internalisant au maximum ces coûts externes. La prise en compte de ces coûts peut favoriser une structuration plus polycentrique du système de transports européen dans la mesure où un développement moins concentré des infrastructures réduit par exemple, les problèmes de congestionnement et de pollution.

D'autre part, aux problèmes de rentabilité économique s'ajoute celui de la saturation des systèmes de certains réseaux de transport. Le phénomène de concentration actuel de l'Europe conduit à la saturation des zones urbaines et notamment celles des axes de desserte et d'accès à ces zones. S'il faut que de nouveaux modes de transport soient trouvés, il faut aussi et surtout, qu'on réfléchisse à une nouvelle combinaison des différents modes et une nouvelle organisation des axes pour remédier au congestionnement des zones urbaines les plus importantes. La proposition d'un système polycentrique est donc une solution qui pourrait permettre de remédier à cette saturation des systèmes de transport en désengorgeant

notamment les axes routiers principaux trop empruntés. En effet, en développant de nouveaux pôles ou en revitalisant et renforçant des pôles déjà existants, et en les reliant à des réseaux de transport efficaces et équilibrés, le polycentrisme peut être une alternative intéressante. Ce dernier, parce qu'il met en relation des pôles spatiaux multiples, peut générer une demande supplémentaire de déplacements. Toutefois il génère une organisation différente des systèmes de transport dans la mesure où il peut proposer des alternatives différentes à l'utilisation excessives des axes saturés. Il propose l'utilisation et le renforcement des axes secondaires sous-utilisés et entraîne ainsi une utilisation optimum du système de transport européen.

1.3.3 La mise en application du SDEC: vers une mise en oeuvre du polycentrisme européen?

Un programme d'action du SDEC a été mis en place à la suite de la publication du document communautaire. Ce programme se décline en douze actions qui ont été approuvées par les ministres des Etats-Membres chargés de l'Aménagement du territoire. Les principales actions sont les suivantes :

- la prise en compte des orientations politiques du SDEC dans la mise en œuvre des fonds structurels et la politique d'aménagement du territoire ;
- L'expérimentation de la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale dans le cadre du programme communautaire INTERREG ;
- La prise en compte par les politiques sectorielles (comme les transports) de leur impact territorial qu'elles soient communautaires ou nationales ;
- La mise en œuvre de l'observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (ORATE).

Le SDEC propose trois échelons pour la coopération territoriale permettant un développement spatial intégré/ l'échelon communautaire, l'échelon transnational/national et l'échelon régional/local.

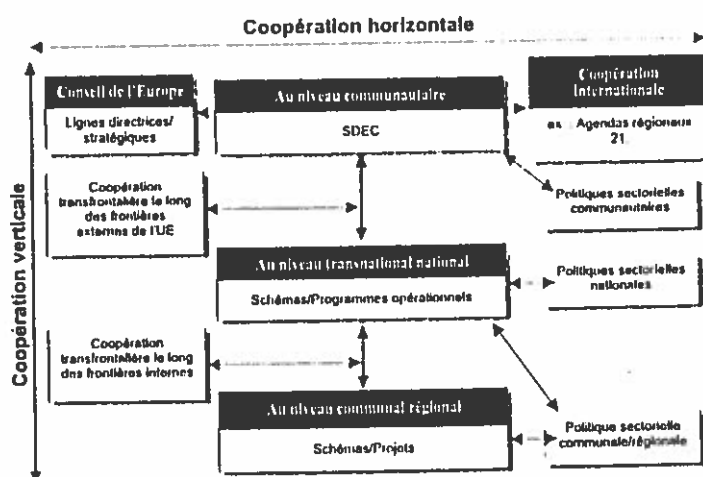
Pour appliquer ces principes généraux, le SDEC préconise de travailler à une échelle régionale dans la mesure du possible :

« La région est le niveau d'intervention et d'application adapté dans la plupart des cas et le niveau adéquat pour l'analyse des questions de développement spatial. »

Travailler à cet échelon est une manière de donner plus de poids aux régions, d'accroître leur compétitivité et de poursuivre le principe de subsidiarité préconisé par l'Union européenne.

Pour la mise en œuvre du SDEC, la coopération en matière de développement spatial est préconisée dans deux sens : une coopération horizontale qui permet de relier les initiatives communautaires entre elles et une coopération verticale qui permet de relier les trois échelons : communautaire, transnational/régional et régional/ local. Le schéma suivant présente ces deux types de coopération.

Figure 6- Les modalités de coopération préconisées par le SDEC



Source : SDEC, 1999

Ce schéma montre clairement que les politiques européennes doivent être considérées et appliquées de façon conjointe. Les fonds structurels et les politiques sectorielles de l'Union européenne doivent être articulés de façon à développer une vision horizontale et globale de l'aménagement. « [Chacune de] ces politiques a des effets spatiaux. Elles doivent être articulées entre elles et le territoire constitue le cadre opératoire de cette articulation. » (TAULELLE, 2000). Cette démarche doit être adoptée petit à petit par chacun des acteurs du territoire mais ne peut être imposée.

Le SDEC n'est pas un document contraignant, comme nous l'avons déjà mentionné. Les acteurs de l'aménagement n'ont donc pas l'obligation de le prendre en compte dans l'élaboration des documents officiels nationaux ou régionaux. La mise en œuvre de ces principes dépend donc de la volonté des acteurs eux-mêmes et des élus à tous les niveaux institutionnels. Faludi précise que la mise en application de ce document doit avant tout être un processus pour former les esprits des acteurs au développement spatial avant d'être la mise en place du développement spatial lui-même (FALUDI, 2001). Il souligne la différence qui existe en anglais entre « implementation » et « application ». Ces deux termes présentent une légère

nuance en anglais alors qu'il n'y a pas de différence aussi marquée entre les termes en français « mise en œuvre » et « application ».

Cependant, on remarque depuis 1999, que dans l'ensemble les principes du document communautaire sont largement repris dans les documents nationaux ou régionaux. C'est le cas par exemple dans les DOCUP en France (BRU) ou dans les documents nationaux comme le cinquième rapport aux Pays-Bas.

Plus largement ces principes sont très souvent repris dans les Programmes d'Intérêt Communautaire ou dans les initiatives communautaires des ensembles interrégionaux comme INTERREG. En effet, ce dernier est un outil de mise en œuvre des principes du SDEC comme nous allons le montrer.

1.4 La coopération interrégionale comme outil pour la mise en œuvre du polycentrisme

Le rôle de la coopération interrégionale est souligné à travers le SDEC. A plusieurs reprises, le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire fait référence à la coopération interrégionale comme moyen de mise en œuvre des principes du SDEC et de son option principale, le polycentrisme. Plusieurs programmes communautaires recherchent ainsi à mettre en œuvre une coopération entre les régions européennes : les programmes TACIS et PHARE sont par exemple des programmes qui proposent un soutien à la coopération transfrontalière et notamment avec les pays de l'Est et/ou les pays candidats. Ces instruments financiers facilitent le transfert de savoir-faire, l'échange d'expériences et la création de partenariats et de réseaux. Ces programmes sont des initiatives qui complètent le programme le plus important en matière de coopération entre les régions européennes : INTERREG. En effet, c'est surtout le programme INTERREG qui permet une réelle mise en œuvre de la coopération interrégionale et notamment transnationale au sein de l'UE-15. En outre, le SDEC se réfère au Programme d'initiative communautaire INTERREG II en ces termes :

« Avec l'initiative communautaire Interreg IIC, l'UE a lancé dès 1996 une approche novatrice pour une politique intégrée de développement spatial à l'échelle transnationale ».

Le programme INTERREG est une Initiative Communautaire proposée au titre du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional). Il a été mis en place dès 1990, bien avant la publication du SDEC. Il visait à préparer les régions frontalières européennes à l'Europe sans frontière. Le but recherché était d'éviter de faire des frontières nationales un obstacle au développement des territoires et à leur intégration européenne. Aujourd'hui, la troisième phase

de mise en œuvre d'INTERREG est en application. En effet, à INTERREG et INTERREG II, mis successivement en place jusqu'en 1999, succède aujourd'hui INTERREG III.

Ce nouveau programme INTERREG III présente trois volets, comme INTERREG II. Ces derniers ne se recoupent pas exactement d'une programmation à l'autre mais les thèmes proposés restent identiques : la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. Dans le cadre de notre analyse, le volet ayant trait à la coopération transnationale nous intéresse particulièrement : il s'agissait du volet C dans le programme INTERREG II, il s'agit désormais du volet B d'INTERREG III. Ce nouveau volet est consacré à la structuration des grands espaces européens et devrait permettre un développement à long terme de l'espace européen selon les principes du SDEC. Il bénéficie d'une enveloppe financière plus importante que la programmation précédente. Les dotations budgétaires atteignent 163.5 millions d'Euros, ce qui correspond à une nette augmentation. Toutefois, le montant de ces fonds représente toujours moins de 2% des fonds structurels européens.

La nouvelle programmation INTERREG IIIB prolonge donc le programme INTERREG IIC au delà de 1999 et jusqu'en 2006. Les objectifs principaux de ces programmes restent globalement les mêmes. Toutefois, INTERREG III a comme but supplémentaire de renforcer la cohésion économique et sociale dans l'Union européenne en promouvant la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale ainsi que le développement équilibré du territoire. Il est donc lié directement aux principes énoncés par le SDEC. En effet, INTERREG IIB pourra permettre de développer l'idée du polycentrisme en soutenant la promotion de projets qui renforcent par exemple les réseaux de villes ou les réseaux de transport. De plus, cette nouvelle programmation 2000-2006, doit accorder une attention particulière, aux régions ultrapériphériques ainsi qu'à celles qui ont des frontières communes avec des pays candidats à l'élargissement de l'Union européenne.

INTERREG est donc l'outil privilégié de mise en place des objectifs du SDEC. Cependant cet outil présente une certaine originalité dans la mesure où il existait avant que le SDEC ne soit publié. En effet, généralement, l'outil d'application d'un document officiel n'est mis en place qu'au moment de la mise en œuvre des principes dictés. Dans le cas du SDEC, INTERREG a déjà été utilisé et la programmation d'INTERREG II peut ainsi permettre à INTERREG III d'être plus efficace. En effet, ce dernier pourra tirer profit des expériences et des remarques formulées dans le cadre des évaluations d'INTERREG II. Les projets mis en œuvre dans INTERREG III seront la continuité de ceux déjà mis en œuvre dans la programmation précédente : ils tiendront compte à la fois des leçons tirées et des objectifs du SDEC.

Ainsi, INTERREG III apparaît efficace pour la mise en œuvre des principes du SDEC même si la faible importance des fonds alloués ne pourra pas lui permettre d'être complètement

opérationnel pour l'application des principes édictés. Il faudra également rester prudent car le développement du polycentrisme et l'atténuation du schéma centre-périphérie ne pourront se faire qu'après d'une réflexion sur le long terme et avec une grande coopération entre les acteurs du territoire. Pour ces deux raisons, « INTERREG III B s'analyse plus comme un outil d'expérimentation du polycentrisme à l'échelle européenne qu'un outil d'action à proprement parler. » (CARRIERE, 2002, p.4). Il permet « [...] de tester la pertinence d'une politique d'aménagement du territoire européen qui serait fondée sur la mise en valeur des complémentarités des espaces » (CARRIERE, 2002, p.4).

L'outil de mise en œuvre des principes du SDEC que représente le programme INTERREG est organisé géographiquement de la manière suivante : des grands bassins européens également caractérisés de méso-régions ont été déterminés lors de l'élaboration des programmes Europe 2000 et Europe 2000+. Ces regroupements de régions sont au nombre de onze : l'Espace Alpin, Archimède⁴, l'Espace Atlantique, la Région de la Mer Baltique, celle de la Mer du Nord, CADSES⁵, la Périphérie du Nord, l'Europe du Sud-Ouest, celle du Nord-Ouest, la Méditerranée Occidentale et les régions ultrapériphériques⁶.

Leur forme et leur nombre a évolué au cours des programmations d'INTERREG. Leur nombre est passé de huit à onze entre le programme Europe 2000 et INTERREG III. Cependant, elles divisent aujourd'hui encore l'espace communautaire en grands bassins choisis pour leur pertinence et leur homogénéité. Elles ignorent d'une certaine manière les frontières nationales pour permettre une réflexion à une échelle communautaire et interrégionale. Cet assemblage n'a pas été fait pour que les méso-régions regroupent des régions parfaitement similaires mais plutôt dans le but de rassembler des espaces connaissant le même type de problèmes, les mêmes problématiques et ayant besoin de se regrouper pour travailler ensemble autour de projets communs. La délimitation de ces espaces de coopération a été le fruit d'un processus de négociation entre les Etats participants. Certains de ces derniers ne font pas partie de l'UE mais sont insérés dans ces espaces de coopération et participent activement à la coopération transnationale et interrégionale par le biais de leurs régions. Certaines régions participent à plusieurs de ces programmes interrégionaux et de cette façon font partie de plusieurs méso-régions à la fois.

Ainsi, à travers la mise en place des programmes INTERREG et la promotion de projets à l'échelle des méso-régions précédemment citées, la coopération interrégionale et transnationale

⁴ regroupement de la Grèce, la Sicile, la Calabre, la Basilicate, la Puglia)

⁵ Centre, Adriatique, Danube et Europe du Sud-Est

⁶ Açores, madère, Iles Canaries, Caraïbes et Réunion

œuvre des principes du SDEC. Ainsi J.P. CARRIERE (2001), en travaillant sur la problématique de l'Espace Atlantique, a mis en valeur l'idée suivante : la coopération interrégionale est une condition nécessaire pour la mise en place du polycentrisme. C. BOURDAILLET et I. BOURDON (2001) ont également montré que la coopération interrégionale pouvait constituer un outil pour l'intégration territoriale, à la fois par la nature des projets qu'elle établit mais aussi par la qualité et l'intensité de la coopération, qui permet de structurer des réseaux d'acteurs et de faire émerger des solidarités territoriales. La création d'un observatoire de la coopération qu'elles préconisent pourra alors s'orienter vers une analyse de la coopération et de ses effets sur la construction d'un modèle polycentrique.

Aussi la coopération interrégionale peut donc être un moyen de mettre en place un schéma polycentrique et d'appliquer les principes du SDEC d'une façon générale, si elle permet à des projets développant l'idée d'un développement spatial moins concentré de se réaliser. En effet, la priorité doit être donnée à des projets permettant d'expérimenter le principe du polycentrisme et de renforcer des complémentarités déjà existantes entre des espaces. Ces projets doivent également favoriser le développement de pôles urbains de tailles variées, mettre en valeur des partenariats et créer des réseaux d'acteurs.

Après avoir défini ce qu'était le principe du polycentrisme et notamment comment le document communautaire de référence, le SDEC, le définissait, nous avons montré le débat qui émerge actuellement autour de cette problématique. La mise en valeur de la coopération interrégionale peut aller dans le sens de l'application de ce principe sur le territoire de l'Union européenne. Nous avons tenté de montrer comment la coopération interrégionale peut contribuer au polycentrisme européen et comment l'outil INTERREG donne une dimension stratégique et opérationnelle à la coopération interrégionale. Il s'agit maintenant d'étudier sur une partie précise du territoire européen et de façon plus détaillée comment le principe du polycentrisme peut émerger et si la coopération interrégionale peut de façon concrète être un outil facilitant sa mise en œuvre. Nous comparerons les cas de l'espace européen de la Mer du Nord et de l'espace Atlantique.

2^{ème} PARTIE : ETUDES DE CAS

1.1 L'Espace Mer du Nord

Pour développer l'exemple choisi nous nous sommes basés sur trois documents déjà existants : la vision spatiale de la Mer du Nord appelée Norvision, le Programme d'Initiative Communautaire (PIC) de la région Mer du Nord et le Complément du PIC plus récemment publié. Le premier a pour but de faciliter le développement des projets de coopération en donnant un aperçu sur la méso-région concernée. Il offre une perspective spatiale globale de la Région Mer du Nord lors de son intégration au Programme INTERREG IIC. Pour nous, il sera donc un document de travail mais ne pourra suffire puisque la zone concernée par le Programme INTERREG IIIB est plus vaste que celle d'INTERREG IIC, comme nous allons le souligner plus tard. Le second document, le PIC est un instrument qui doit permettre de mettre en place les recommandations du SDEC à une échelle transnationale. « Il reflète le besoin grandissant pour une approche de développement spatial durable et mieux intégré, [...] besoin qui devient de plus en plus évident et qui continuera à augmenter avec l'élargissement de l'Union européenne » (PIC de la Région Mer du Nord, p. 3) et est complété par un document annexe intitulé « Complément de programme » qui développe la procédure et les critères de sélection des projets ainsi que les priorités et mesures du programme. Le Programme d'Initiative Communautaire est la base de la coopération pour le développement spatial transnational pour la période 2000-2006.

La méso-région que nous étudions ici est particulièrement intéressante dans le cadre du polycentrisme puisqu'elle représente un espace en partie à la périphérie et en partie au cœur de l'Europe. Les régions en marge du cœur de l'Union européenne ont besoin d'identifier leurs atouts, leurs potentialités et les opportunités qui leur sont offertes afin de développer une meilleure compétitivité en travaillant de façon complémentaire avec les régions plus centrales.

1.1.1 Description et enjeux dans la méso-région de la Mer du Nord

1.1.1.1 Délimitation de la zone

La zone étudiée ici regroupe des régions des sept pays bordant la Mer du Nord : le Royaume-Uni, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la Suède et la Norvège (voir carte en Annexe I). De ces pays, seul le Danemark est concerné dans son ensemble. Seules quelques régions des autres pays précédemment cités font partie de la méso-région de la Mer du Nord et font l'objet de notre étude.

Parmi ces pays, la Norvège a un statut particulier dans cet espace puisqu'elle ne fait pas partie de l'Union européenne, mais participe tout de même aux travaux de coopération interrégionale et transnationale en coopérant au programme INTERREG.

Certaines régions ne font partie de l'espace Mer du Nord que depuis peu de temps car elles ont été ajoutées au programme INTERREG IIIB : elles n'étaient pas comprises dans le périmètre du programme INTERREG IIC. Il s'agit de toutes les régions belges, de certaines régions néerlandaises (Zeeland et Zuid-Holland), les régions allemandes de Hanovre et du Graunschweig, d'une partie du Danemark (côte orientale et les îles) ainsi que d'une partie des régions suédoises (Region Skane et Kronbergslan) et norvégiennes (Oppland et Hedmark). Ces changements dans la délimitation de la zone sont importants à remarquer. En effet, dans la mesure où certaines régions ajoutées ont en leur sein d'importants pôles urbains qui représentent des espaces attractifs et peuvent être des zones de compétitivité non négligeables. Nous pouvons souligner cette autre particularité de la zone : certaines régions appartiennent à plusieurs méso-régions européennes en même temps et donc à plusieurs programmes INTERREG à la fois. Par exemple, certaines régions du Royaume-Uni comme l'Ecosse sont à la fois dans le programme Espace Atlantique et dans celui de la Mer du Nord et d'autres sont à la fois dans le programme de l'Europe du Nord-Ouest et dans celui de la Mer du Nord.

Les régions de l'espace de la Mer du Nord sont présentées ci-dessous sous la forme d'un tableau récapitulatif.

PAYS	REGIONS
BELGIQUE	Antwerpen Oost-Vlaanderen West-Vlaanderen
ALLEMAGNE	Bremen Hamburg Braunschweig Hannover Lüneburg Weser-Ems Schleswig-Holstein
DANEMARK	Københavns amt Frederiksborg amt Roskilde amt Vestsjællands amt

DANEMARK	Storstrøms amt Bornholms amt Fyns amt Sønderjyllands amt Ribe amt Vejle amt Ringkøbing amt Århus amt Viborg amt Nordjyllands amt
PAYS-BAS	Groningen Friesland Drenthe Overijssel Noord-Holland Zuid-Holland Zeeland Flevoland
NORVÈGE	Østfold Akershus Oslo Hedmark Oppland Buskerud Vestfold Telemark Aust-Agder Vest-Agder Rogaland Hordaland Sogn og Fjordane Møre og Romsdal Sør-Trøndelag
SUÈDE	Region Skåne Värmlands län Hallands län Västra

SUÈDE	Götalandsregion en Kronobergs län
ROYAUME UNI	<p>England</p> <p><u>Tees Valley and Durham:</u> Hartlepool and Stockton South Teeside: Middlesbrough and Redcar and Cleveland Darlington Durham</p> <p><u>Northumberland, Tyne and Wear:</u> Northumberland North Tyneside and South Tyneside Sunderland</p> <p><u>Humberside:</u> City of Kingston upon Hull East Riding of Yorkshire North and North East Lincolnshire</p> <p><u>North Yorkshire:</u> <u>South Yorkshire:</u> Barnsley Doncaster and Rotherham Sheffield</p> <p><u>West Yorkshire:</u> Bradford Leeds Calderdale Kirklees and Wakefield</p> <p>Derbyshire and Nottinghamshire Leicestershire, Rutland and Northamptonshire Lincolnshire <u>East Anglia:</u> Peterborough</p>

ROYAUME-UNI	<p>Cambridgeshire CC Norfolk Suffolk</p> <p>Essex</p> <p>Scotland <u>North Eastern</u> <u>Scotland:</u> Aberdeen City Aberdeenshire and North East Moray</p> <p><u>Eastern</u> <u>Scotland:</u> Angus and Dundee City Clackmannanshire and Fife East Lothian and Midlothian The Scottish Borders Edinburgh City of Falkirk Perth and Kinross Stirling West Lothian</p> <p><u>Highlands and</u> <u>Islands:</u> Highland Orkney Isles Shetland Isles</p>
-------------	--

1.1.1.2 Les principaux enjeux de la zone de la Mer du Nord

Dans cette zone nordique de l'Europe, un élément principal intervient : il s'agit de la Mer du Nord qui est à la fois le centre de cet espace et le centre de ses priorités. La préservation de l'environnement, la gestion de l'eau ou encore la circulation et le transport de passagers et de marchandises à travers cet immense espace maritime sont les grands enjeux de la zone étudiée. Les principaux thèmes développés dans la Norvision sont : le développement intégré de la Région Mer du Nord dans l'espace européen et dans le monde économique, le développement équilibré de la structure de la zone en question, le développement des régions

urbaines ; toutes ces avancées doivent se faire dans une logique de protection de l'environnement, du développement des régions comme moteur économique régional et dans le sens de l'intégration sociale.

1.1.2 Vers un modèle polycentrique dans la région de la Mer du Nord : analyse de la structure des régions de cet espace septentrional

1.1.2.1 Analyse de la répartition de la population et de la structure urbaine

Grâce à la Vision Spatiale et au PIC nous allons pouvoir analyser la structure urbaine de la zone étudiée en ayant une vision globale sur cet espace. L'espace Mer du Nord regroupe 61 millions d'habitants, ce qui représente un peu plus de 16% de la population totale de l'Union européenne.

Cet espace présente un fort contraste créé par des zones aux densités de peuplement très différentes. Il regroupe à la fois des espaces ruraux très peu peuplés (aux extrémités nord de la zone : le Nord de l'Ecosse et une grande partie de la Norvège) et des zones urbaines très denses où vivent la majorité des habitants des régions (voir Carte de densité de population en Annexe III). Parmi ces dernières, nous pouvons citer par exemple celle de la Randstad néerlandaise, zone la plus densément peuplée des Pays-Bas, qui est incluse pour sa plus grande part dans le périmètre de la région de la Mer du Nord, certaines zones flamandes de la Belgique ou encore des zones très urbanisées de l'Angleterre comme Leeds ou Sheffield ; celles-ci sont liées à des agglomérations très importantes comme Manchester et Liverpool même si ces dernières ne sont pas incluses dans la zone étudiée.

C'est une nouveauté du programme INTERREG IIIB, le précédent programme n'incluait que peu de zones aussi densément urbanisées que les exemples que nous venons de mettre en valeur. En effet les espaces belges ou néerlandais sont considérés comme faisant partie du « cœur de l'Europe ». Il faut donc souligner que lors de la précédente programmation d'INTERREG, la région de la Mer du Nord regroupait principalement des régions périphériques alors qu'aujourd'hui elle lie entre elles à la fois des régions considérées comme périphériques et des régions dites « centrales » au niveau européen.

Cette région de la Mer du Nord se caractérise par une structure urbaine assez particulière. Elle se différencie largement des réseaux de ville de l'Europe de l'Ouest même si certaines régions sont communes à ces deux espaces. En effet, comme les ports ont un rôle important dans l'activité économique de ces régions, le peuplement est tourné de façon significative vers la Mer du Nord. On peut observer ainsi un contraste, plus ou moins fort selon les régions et les pays,

entre les littoraux et l'arrière pays. En effet, celui-ci est très significatif dans l'organisation spatiale des pays scandinaves et l'est moins dans les régions belges, allemandes ou néerlandaises.

La structure urbaine de la zone de la Mer du Nord (voir carte en Annexe II) a légèrement évolué entre les deux programmes INTERREG dans la mesure où de nouvelles villes densément peuplées, et notamment deux capitales nationales, ont été incluses dans la nouvelle zone. En effet, le système urbain de la Région Mer du Nord comprend maintenant trois villes capitales : Oslo en Norvège qui faisait déjà partie du précédent programme, Amsterdam aux Pays-Bas et Copenhague au Danemark. Cependant il ne s'agit pas des plus grandes métropoles européennes ou mondiales puisque le nombre d'habitants de ces métropoles ne dépassent que rarement un million d'habitants.

Au niveau suivant de l'armature urbaine, la Région de la Mer du Nord comprend des agglomérations urbaines d'importance nationale atteignant parfois un millions d'habitants et ayant toujours un nombre d'habitant supérieur à 250 000 habitants.

- En Allemagne, quatre villes comprises dans la zone de la Région de la Mer du Nord sont capitale fédérale de Länd : Bremen, Hambourg, Hanovre et Kiel ; s'y ajoute toute la zone métropolitaine d'Hambourg avec des parties adjacente en Basse-Saxonie et dans le Schleswig-Holstein.
- Aux Pays-Bas, la partie de la région de la Randstad incluse dans la zone Mer du Nord comprend en plus d'Amsterdam, les agglomérations de Rotterdam et de La Haye.
- En Suède, la ville de Goteborg est la deuxième plus grande ville du pays.
- En Belgique, la ville flamande d'Anvers fait partie de la zone du programme.

D'autres agglomérations urbaines ont une importance régionale et ont au maximum 500 000 habitants. On peut citer :

- En Norvège, les villes de Bergen, Kristiansand, Stavanger et Trondheim
- En Suède, celles de Borås, Fyrstad, Halmstad, Karlstad, Malmö, Skövde et Växjö
- Au Danemark, les villes de Aalborg, Århus, Esbjerg et Odense
- En Allemagne, les villes de Bremen, Braunschweig, Flensburg, Hanovre, Lübeck, Kiel, Oldenburg and Osnabrück
- Aux Pays-Bas, les villes de Groningue, Leeuwarden, Zwolle, Hengelo, Enschede, Vissingen-Middelburg
- En Flandres, Bruges, Ghent et Kortrijk
- Au Royaume Uni, Bradford, Cambridge, Leicester, Leeds, Newcastle, Nottingham, Norwich, Sheffield, Middlesbrough, York, Edinburgh, Aberdeen et Dundee

D'autre part, on peut observer une distribution relativement dense de centres urbains régionaux de plus petite importance en Allemagne, au Danemark ou encore aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni. En revanche, en Suède ou en Norvège on ne trouve que peu de villes ayant plus de 50 000 habitants.

Enfin, dans la partie inférieure de l'armature urbaine de la Région de la Mer du Nord, un grand nombre de petites villes se répartissent dans chaque région du programme. Ces dernières sont un trait caractéristique important de la Région de la Mer du Nord. Ces centres urbains de plus petite importance sont des pôles qui fournissent un nombre de services importants et représentent ainsi des pôles de développement économique régionaux non négligeables.

Toutes les villes de la Région de la Mer du Nord, des capitales aux plus petites, pourraient être les maillons d'un système polycentrique. Mais celles qui peuvent mettre en valeur leurs compétences en matière de capital humain, développer leurs spécificités, se montrer complémentaires aux autres sont les plus compétitives : elles peuvent être des réels pôles d'appui du système polycentrique européen. En effet, l'Espace de la Mer du Nord ne comporte qu'un nombre limité de métropoles d'envergure mondiale : le réseau de villes flamand comprenant notamment Anvers, Gent, Leuven, la Randstad néerlandaise structurée autour d'Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht, Copenhague et son réseau de villes. Mais ces dernières doivent être les points d'appui les plus forts d'un futur modèle polycentrique en constituant des zones d'intégration économique. Elles devraient trouver une place dans un réseau polycentrique à une échelle européenne voire mondiale afin de permettre à la Région de la Mer du Nord d'être également une porte ouverte sur le marché de la mondialisation. Pour cela, elles doivent renforcer leur fonction d'ouverture mondiale et doivent en même temps générer le renforcement des points moins forts du système : certaines des plus petites villes et des agglomérations urbaines d'importance régionale qui doivent se développer pour offrir plus de services aux habitants de leurs régions et ainsi être compétitives en termes économiques et en matière de capital humain. Ces dernières atténueraient ainsi leur différence de poids avec les métropoles les plus importantes. A l'échelle régionale, la mise en place du polycentrisme dépend également d'une relation ville-campagne développée, d'un lien qui permette un équilibre plus approprié du territoire.

1.1.2.2 Aires urbaines/Aires rurales

Le contraste entre espaces urbains et espaces ruraux est assez net dans ces espaces septentrionaux. L'importance des espaces ruraux est une caractéristique de la méso-région étudiée. Les espaces ruraux sont larges et nombreux. Cependant l'importance de ceux-ci varie selon les pays et les régions. Par exemple, l'Allemagne a dans la zone appartenant à la Région de la Mer du Nord une densité de population moins importante que dans d'autres régions du

pays ; Quant aux Pays-Bas, ils ont des zones rurales importantes proportionnellement à la superficie de leur territoire national.

Les zones rurales sont de plusieurs types : ou bien elles sont à proximité directe d'agglomérations urbaines, ou bien ce sont des zones périphériques beaucoup plus isolées, comprenant des petits centres urbains éloignés des grandes villes.

Dans le premier cas, les activités économiques sont en partie basées sur les activités du secteur primaire. Mais ces zones ont avant tout une fonction de production pour les agglomérations urbaines et/ou une fonction de récréation et de loisir pour les habitants des villes les plus proches.

Dans le second cas, ce sont essentiellement des activités agricoles extensives, des activités de sylviculture et parfois de pêche qui dominent. La plus grande part des espaces ruraux de la Norvège, de la Suède et de l'Ecosse appartiennent à cette seconde catégorie. Certaines de ces zones rurales, comme celles de la Basse-Saxe (Allemagne) ou celle du Jutland (Danemark), se situent entre plusieurs centres régionaux secondaires. Elles sont ainsi dépendantes de ces centres urbains en matière d'emploi, de services et d'activité économique. Ces zones, connaissant un déclin d'activité agricole, voient cette dépendance s'accroître. Les services publics et privés ne subsistent pas toujours dans ces petits centres urbains. Ces régions se tournent vers de nouvelles activités comme l'agriculture biologique ou le tourisme rural pour essayer de restructurer ces zones et tenter de conserver une activité économique génératrice d'emplois.

Une typologie plus précise des zones rurales de l'Espace Mer du Nord peut être proposée en reprenant les éléments que nous venons d'évoquer :

- Les zones intéressantes pour leurs paysages, leurs espaces de récréation et la vie sauvage qu'elles offrent
- Les zones à prédominance agricole située à proximité des concentrations urbaines
- Les zones plus distantes des aires urbaines où l'activité agricole domine
- Les zones peu peuplées où domine l'agriculture extensive et où se situent avant tout des petits centres urbains

D'autre part, les zones littorales de la Région de la Mer du Nord présentent une autre thématique à analyser. Ces espaces peuvent être autant des zones rurales que des zones urbanisées ; celles-ci peuvent être d'ailleurs très densément peuplées. En effet les grands ports comme Anvers, Rotterdam ou Amsterdam font partie de zones densément peuplées car très actives économiquement. A l'opposé, une multitude de petits ports et d'espaces ruraux bordent également le littoral de la mer du Nord. Tous ces espaces, dans leur ensemble, sont aujourd'hui confrontés à des problèmes de restructuration liés d'une part aux problématiques écologiques et environnementales et d'autre part, à la restructuration économique du domaine de la pêche.

Ces zones maritimes comme les îles qui sont au large du Danemark, de l'Ecosse, de la Norvège ou des Pays-Bas connaissent également une croissance de l'économie du tourisme.

Les zones rurales et les zones urbaines sont donc étroitement liées. Les unes dépendent des autres mais elles sont aussi souvent complémentaires. Le développement d'un système polycentrique dans ces régions doit donc aller dans le sens d'un renforcement de la relation ville-campagne.. Cette dernière doit continuer à évoluer pour que les liens existants se renforcent et que notamment, les infrastructures de transports assurent une bonne accessibilité dans les milieux ruraux les plus profonds comme dans les zones urbaines les plus denses souvent congestionnées.

1.1.2.3 Des systèmes de transports essentiels pour le développement du système polycentrique

Les réseaux de transport ne sont pas développés de façon équivalente dans toutes les zones de la région de la Mer du Nord (voir carte en Annexe VI). Selon les régions et les modes de transport considérés des besoins d'infrastructures se font sentir. Mais d'une façon générale la logique actuelle est de développer la multimodalité.

La Mer du Nord est l'élément central de cette méso-région septentrionale, comme nous l'avons déjà souligné précédemment : le transport maritime a donc une place prépondérante à la fois dans le système de transport et dans l'activité économique de cette région.

En observant la carte présentant les flux à travers la Mer du Nord (Annexe VII), on se rend compte de l'importance de cet espace marin pour le transport de marchandises et d'une manière générale pour les échanges économiques. Les échanges maritimes font partie de l'économie traditionnelle de ces régions septentrionales. Certains des plus grands ports mondiaux sont dans cette zone de la Mer du Nord : Anvers et Ghent en Belgique, Rotterdam et Amsterdam aux Pays-Bas ou encore Bergen et Oslo en Norvège ou Copenhague au Danemark. Ces derniers sont souvent des ports containers. D'autres ports moins importants servent de relais aux ports intercontinentaux. Ils jouent un rôle essentiel aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de passagers : ainsi servent-ils de connexion pour le transport de passagers par ferry à travers la Mer du Nord. Un grand nombre de ports de la Mer du Nord ont également une activité de transport maritime de courte distance particulièrement développée.

Il existe une compétition et une concurrence grandissante entre les ports de la Mer du Nord qui assurent le transport maritime de courte distance. Les plus gros ports s'accroissent ainsi de plus en plus alors que les plus petits perdent leur place dans les flux de trafic maritime mondiaux. Les plus gros augmentent ainsi leur compétitivité ; cela permet tout de même d'éviter un déclin

trop important de l'activité dans la zone et permet le développement d'un réseau de transport multimodal au moins à l'échelle de cette région transnationale.

Le transports de passagers est également assuré par un large réseau d'aéroports pour certains, d'importance internationale, pour d'autres, d'importance régionale. Tous jouent un rôle important dans le développement de l'accessibilité des espaces périphériques maritimes de la Mer du Nord. Amsterdam et Copenhague représentent des « hubes » très importants au sein de l'espace considéré. Les connections aériennes se font via cet hub ou via des hubs extérieurs à la région de la Mer du Nord comme Frankfurt, Manchester, Londres. Les autres flux aériens importants à travers la Mer du Nord se situent entre les pays scandinaves et le Royaume Uni.

Si le transport aérien est en effet beaucoup utilisé pour combattre l'isolement des pays les plus septentrionaux et les plus isolés, le système ferroviaire a également une place importante dans les systèmes de transport de la région de la Mer du Nord. Les réseaux ferrés ne sont pas très développés, surtout dans les parties les plus septentrionales. Cependant, dans les régions qui s'étendent de la Flandre au Danemark, des réseaux de TGV sont en cours de réalisation ou bien font partie de projets actuels. Ces derniers sont les suivants :

- au Royaume Uni : Edinburgh-Newcastle-Londres ;
- en Allemagne : Munster-Bremen-Hamburg-Puttgarden ;
- au Danemark : Esberg-Fredericia-Kobenhavn
- en Suède: Malmo-Helsingbog-Goteborg
- en Norvège: Oslo-Goteborg et Oslo-Grenland

De même la plupart des réseaux routiers sont de bonne qualité dans ces pays nordiques. Cependant des problèmes subsistent : dans les zones les moins peuplées d'Ecosse, de Norvège ou de Suède l'accessibilité n'est assurée que de façon basique, ce sont surtout les routes principales qui assurent une bonne desserte. Et dans les zones les plus peuplées, notamment dans les plus grandes agglomérations, le congestionnement des axes routiers est un problème majeur. Par exemple, sur l'axe Manchester-London au Royaume Uni ou bien sur l'axe reliant la région de la Ruhr à celles de Bremen et d'Hambourg en Allemagne ou encore autour d'Amsterdam ou de Rotterdam aux Pays-Bas. Dans les pays scandinaves de la zone deux grandes priorités restent celles de l'autoroute littorale reliant Oslo à Bergen en Norvège et celle reliant Oslo à Goteborg en Suède.

Cependant dans la zone étudiée il existe une réelle volonté de développer le transport maritime, notamment de courte durée ou de cabotage comme alternative au rail et à la route. En effet, l'espace de la Mer du Nord peut être un lieu privilégié du développement de l'intermodalité : celui-ci dispose d'un large espace maritime ainsi que de terminaux maritimes dont la fonction importante est de connecter les espaces intérieurs aux espaces maritimes. Parmi les projets

identifiés par l'Union européenne comme projets de Réseaux de Transports Européens, très peu d'entre eux se trouvent dans les Pays scandinaves. Cependant, la coopération interrégionale peut permettre de progresser car des projets sur le thème des transports ont déjà été lancés.

1.1.3 La coopération interrégionale au sein de cet espace

Dans cet espace septentrional dont la richesse est la Mer du Nord, la plupart des enjeux de la coopération sont liés aux systèmes urbains, à la protection de l'environnement et au développement durable. La notion de gestion de l'eau et la problématique des transports sont également des thèmes clefs développés à travers un grand nombre de projets de coopération. La Norvision est un outil de coopération : c'est un document qui a pour but de donner une vision globale du territoire et de faire ressortir les besoins de coopération transnationale et transfrontalière. Celui-ci est déjà un projet de coopération transnationale puisqu'il a été financé par les fonds INTERREG IIC.

D'autre part, le programme INTERREG III est un outil de mise en œuvre de ces projets de coopération. Mais si le programme INTERREG IIIB REGION MER DU NORD nous intéresse tout spécialement, pour analyser la coopération interrégionale transnationale, nous ne nous baserons que sur le précédent programme désormais terminé : INTERREG IIC MER DU NORD. D'ailleurs, l'élaboration INTERREG III B se base sur les leçons tirées de ce précédent programme. Peu de projets dans le cadre de la nouvelle programmation sont à l'heure actuelle mis en place, il est donc plus pertinent d'étudier les projets mis en place lors de la programmation précédente. En étudiant ces derniers nous essaierons de montrer d'une part, leur importance et d'autre part, les impacts qu'ils peuvent avoir sur le développement de la zone et notamment sur le développement du polycentrisme au sein de celle-ci.

Les projets étudiés mis en place dans le cadre d'INTERREG II sont récapitulés à l'aide d'un tableau en Annexe VIII. Pour permettre à ces projets de se réaliser, le programme INTERREG II C MER DU NORD proposait trois priorités au sein desquelles se déclinaient des mesures. Les priorités choisies sont les suivantes :

- Les Systèmes régionaux et urbains
- Les transports et communication
- Les Ressources naturelles et l'héritage culturel

Ces priorités reprennent les enjeux de la Région de la Mer du Nord que nous avons détaillés précédemment. La première priorité est la plus directement liée au développement du polycentrisme puisqu'elle favorise la réalisation de projets permettant d'avoir une vision globale

de la zone interrégionale étudiée. Il est intéressant de voir que c'est celle qui a fait émerger le plus de projets (16) et surtout que c'est au travers de cette priorité que le montant des fonds engagés a été le plus important (plus de 13 millions d'euros). La priorité 2 liée aux transports n'a engagé qu'un peu plus de six millions d'euros, ce qui signifie que les fonds utilisés pour celle-ci ont été deux fois moins importants que ceux dont a bénéficié la priorité 1.

En moyenne, chaque priorité a engagé une douzaine de projets. Au total presque 31, 28 millions d'euros ont été investis dans des projets de coopération interrégionale. En moyenne, chacun a mobilisé 715 000 euros. Peu de projets ont coûtés plus d'un millions d'euros et aucun n'est allé au delà de ce montant dans le domaine des transports par exemple. En effet, on remarque que les enveloppes budgétaires allouées restent modestes dans programme INTERREG II C. Ce sont avant tout des études de faisabilité ou des recherches qui ont pu être réalisées.

Si l'on analyse en détails sur le système d'acteurs qui a permis la mise en œuvre des projets, on se rend compte que ce sont souvent les mêmes régions qui sont leaders de projet :

- Aux Pays-Bas, les régions Friesland, Noord-Holland et de Groningue
- En Allemagne, les régions de Bremen et d'Hannovre
- Au Danemark, les régions Arhus amt et Nordjyllands amt
- En Norvège, les régions de Ostfold et Vestfold
- En Suède, la région Vastra Gotaland
- Au Royaume Uni, le Yorkshire

Cependant, d'une manière générale, la plupart des régions ont participé à l'élaboration des projets interrégionaux. Seules quelques unes n'ont pas du tout été incluses dans le processus de coopération interrégionale : 53 régions sur 57 ont participé. En moyenne, ce sont 6 partenaires qui ont lancé chacun de ces projets interrégionaux. Les acteurs qui se sont mobilisés sont pour la plupart du temps des acteurs de collectivités territoriales, régionales ou locales ; quelques agences de l'énergie et quelques centres de recherche ou universités se sont mobilisés. Cependant on peut regretter un faible engagement des acteurs privés.

D'une manière générale, le bilan de la coopération interrégionale dans le cadre d'INTERREG II montre que ce programme marque un point de départ vers une intégration de la région de la Mer du Nord et une amorce d'un développement spatial organisé ; les projets proposent de traiter de façon concrète notamment les problématiques suivantes :

- le développement des relations ville-campagne
- le désenclavement des régions isolées et la structuration des centres ruraux
- l'accessibilité des aires urbaines
- le renforcement de la compétitivité de certaines régions (notamment celles liés aux activités maritimes).

A travers les projets de coopération interrégionale, les thèmes sont directement liés au rééquilibrage des disparités régionales et au polycentrisme.

Ce programme ne marque qu'une première étape : les fonds engagés ne sont pas encore suffisamment importants pour permettre à des grands projets de développement et d'infrastructure de se développer. Cependant, déjà des partenariats de qualité se sont tissés entre les acteurs du territoire. Des blocages institutionnels subsistent, notamment à cause d'une lenteur marquée des procédures, mais des détails importants montrent que ces partenariats fonctionnent plutôt bien. Les régions norvégiennes par exemple, sans faire partie de l'Union Européenne ont participé à presque tous les projets engagés.

Basé sur ces expériences d'INTERREG IIC, le Programme d'Intérêt Communautaire propose de réelles actions à mettre en œuvre. Dans le cadre du Programme INTERREG IIIB, des actions vont pouvoir se mettre en place dans la continuité de celles engagées dans INTERREG IIC.; Actuellement seulement des propositions ont été formulées dans les domaines suivants : les transports, l'environnement et notamment l'eau et les milieux maritimes. Mais aucun projet n'a été validé à ce jour.

Ainsi, en conclusion, pouvons-nous dire à propos de la problématique de la coopération interrégionale dans la zone de la Mer du Nord, que de réelles avancées sont faites ; ces dernières seront certainement intéressantes pour la mise en place d'un système spatial rééquilibrant l'espace considéré. Toutefois, il manque un acteur au niveau de l'ensemble du territoire pour observer les réels impacts de la coopération interrégionale sur le développement du territoire, l'amélioration des réseaux de villes et d'acteurs, les besoins des régions et les blocages actuels,. Au delà du programme INTERREG, il serait intéressant qu'il y ait une équipe capable d'observer et de donner de l'impulsion aux problématiques actuelles.

1.1.4 Proposition pour la mise en place du polycentrisme dans la zone de la Mer du Nord

Les expériences de coopération interrégionale entreprises sont dans l'ensemble positives et nous permettent de croire qu'elles iront dans le sens du développement du polycentrisme, du renforcement des partenariats et de l'accroissement des relations ville-campagne. Nous pouvons donc étudier quels seraient les prémices d'un système polycentrique au sein de cet espace septentrional pour montrer dans quel sens devront aller les prochaines relations de coopération.

Il est intéressant d'étudier le polycentrisme dans la zone de la Mer du Nord dans la mesure où il ne s'agit pas d'une région homogène comme nous l'avons déjà montré. Le contraste qu'il existe

entre les zones les plus méridionales faisant partie du centre de l'Europe et les régions les plus septentrionales réellement périphériques, pourrait être atténué par la réelle mise en œuvre d'une coopération dans la durée. En effet, les régions du sud faisant partie du Pentagone devraient pouvoir développer leurs atouts en les transmettant vers les régions les plus périphériques

Nous allons donc tenter ici de mettre en valeur quelques pôles urbains ou réseaux de villes qui seraient susceptibles d'être des pôles d'appui d'un système polycentrique. Ceci n'est que l'ébauche d'une première proposition.

Pour observer où pourraient se situer les pôles d'appui d'un système polycentrique et plus équilibré, il serait intéressant de chercher quels pôles urbains pourraient être suffisamment compétitifs pour faire partie d'un système polycentrique européen. D'autre part, des réseaux secondaires peuvent également être repérés pour structurer les territoires, cette fois-ci non pas à une échelle européenne mais à l'échelle de la région de la Mer du Nord. Pour déterminer ces pôles et réseaux il est intéressant de se baser sur leur capacité à devenir zone mondiale d'intégration économique, leur relation avec les villes de plus haute importance, leur accessibilité et leur intégration dans un réseau de transports, le rapport qu'ils entretiennent avec la région qui les entoure, le niveau de services et d'équipement qu'elles proposent. (voir carte 2, page suivante).

Les pôles qui apparaissent comme étant les plus forts dans l'espace de la Région de la Mer du Nord sont les pôles des deux pays faisant partie à part entière du Pentagone, région du centre de l'Europe :

- les réseaux des villes belges de la Flandre, Anvers, Gent et Leuven qui regroupées avec Bruxelles représentent « le losange flamand ». Ils présentent une bonne connectivité, reliant les villes entre elles par des systèmes de transport efficaces. Dans ce système, Anvers constitue aussi une ville-porte qui ouvre la région sur l'économie mondiale. En réseau avec la capitale belge, Bruxelles, ces villes présentent un assez haut niveau de compétitivité ; cependant, Bruxelles n'appartient pas à la zone que nous étudions, nous considérons donc ce réseau de villes comme un réseau à renforcer.

- le système de la Randstad néerlandaise. Ce dernier apparaît comme un système de villes équilibré. Les villes principales de ce système : Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht apparaissent comme complémentaires ; leur taille n'est pas démesurée, aucune n'atteint le million d'habitants. Leur système de transports sont structurés. Même si d'importants problèmes de congestionnement ont été mis en valeur sur ces réseaux, des projets sont en cours et notamment dans le cadre des projets RTE

CARTE 2- PROPOSITION D'UN SYSTEME POLYCENTRIQUE DANS LA REGION DE LA MER DU NORD



- < 50 000 habitants
- de 50 000 à 100 000 habitants
- de 100 000 habitants à 250 000 habitants
- de 250 000 à 500 000 habitants
- de 500 000 à 1 000 000
- 1 000 000 habitants et plus

- ⬡ Zone d'intégration économique mondiale
- ⬡ Zone d'intégration économique secondaire
- Réseaux de villes à renforcer

de transport. Cependant, leur force de structuration, leur niveau de connectivité et leur haut niveau de compétitivité peut leur permettre d'apparaître comme zone d'intégration économique mondiale. Une remarque est à formuler sur ce réseau de ville original : la Randstad hollandaise apparaît à l'échelle nationale et locale comme un réseau fortement structuré alors qu'à une échelle européenne il apparaît au centre du cœur de l'Europe et de cette façon trop concentré.

En Allemagne, le réseau de villes de la Rhur ne fait pas partie de la zone étudiée, la zone étudiée ne prend pas en compte les villes les plus importantes du territoire allemand. Cependant, les villes du nord de Hambourg, Bremen et Kiel devraient pouvoir se développer avec des réseaux de villes autour d'elles. Hambourg a un poids démographique important dans la mesure où cette ville atteint un millions d'habitants. Elle est également connectée de manière efficace avec l'Est et le Sud de l'Allemagne. Cette agglomération peut donc constituer une zone d'intégration économique secondaire.

Le poids de Hambourg ne devrait pas être renforcé de manière excessive, ce sont plutôt les villes de plus petite importance comme celles autour de Bremen qui devraient voir leur poids s'accroître. Un réseau de villes également assez dense existe autour de Hanovre et devrait se renforcer.

Dans les pays scandinaves, le schéma de répartition est différent, les villes capitales ou secondaires ont en effet un rôle très marqué. On ne peut parler de réels réseaux de villes que pour le Danemark : le réseau Copenhague –Malmo apparaît comme un réseau fort. Il constitue une ville-porte et peut être également considéré comme zone d'intégration économique mondiale.

Les villes de Alborg, Arhus et Odense de plus de 100 000 habitants ont un rôle important de dynamique à jouer : elles peuvent se développer de manière complémentaire et relayer Copenhague pour certaines de ses fonctions. Il serait donc intéressant que ces réseaux se structurent.

En Suède et en Norvège, les villes incluses dans la région de la Mer du Nord qui peuvent avoir une fonction à une échelle européenne sont celles de Goteborg, en Suède et d'Oslo en Norvège. Elles concentrent la plus grande part de la population des régions qu'elles structurent. Ce sont également des villes–portes à l'échelle européenne et elles ont un rôle économique fort au niveau des régions qui les entourent ; elles sont aussi connectées de manière efficace avec leur arrière pays et avec le reste de l'Europe et du monde. Elles peuvent donc constituer des zones d'intégration économique. Cependant comme elles restent à la marge du centre de l'Europe et constitue des villes de moins d'un millions d'habitants, elles sont considérées comme

zones d'intégration économique secondaire. Les villes secondaires de Bergen et Stavanger en Norvège doivent elles, être renforcées dans le sens d'un réseau de villes structurant qui se déploierait sur la côte de la Mer du Nord et permettrait de renforcer d'une part les infrastructures de transports et d'autre part, les relations ville-campagne.

Enfin, au Royaume-Uni, les villes de Sheffield et Leeds constituent déjà un réseau de villes à proximité d'une zone d'intégration économique mondiale forte qui est celle constituée par Manchester et Liverpool. Ce réseau est à relier aux systèmes plus à l'Est autour de Grimsby et plus au sud, Nottingham et les villes alentour. Plus au sud la proximité de Londres empêche que de réels réseaux de villes émergent, il serait cependant intéressant qu'un réseau émerge notamment autour de la ville de Cambridge. Au Nord du Royaume-Uni, des réseaux de villes devraient se renforcer : d'une part, entre les villes côtières de Newcastle et Middlesbrough qui peuvent associer les plus petites villes et ainsi renforcer les relation ville-campagne ; d'autre part, en donnant de l'importance à Edinburgh et les villes qui l'entourent pour éviter d'accroître sa dépendance de Glasgow.

L'analyse que nous avons proposé est un premier essai pour le repérage de pôles pouvant structurer un système polycentrique dans la méso-région de la Mer du Nord. Pour être complète cette analyse demanderait une étude plus approfondie. Le but ici était de tenter une première approche du principe du polycentrisme mais il est surtout de montrer le rôle de la coopération interrégionale dans le processus de constitution d'un schéma polycentrique à une échelle européenne. C'est pourquoi nous allons maintenant comparer le cas de la méso-région la Mer du Nord à celui de l'espace atlantique.

1.2 Comparaison avec l'Espace Atlantique

Dans cette partie nous présenterons le cas de l'Espace Atlantique que nous comparerons avec l'Espace de la Mer du Nord. Nous examinerons les similitudes et les différences de ces deux espaces en termes de coopération interrégionale et de polycentrisme.

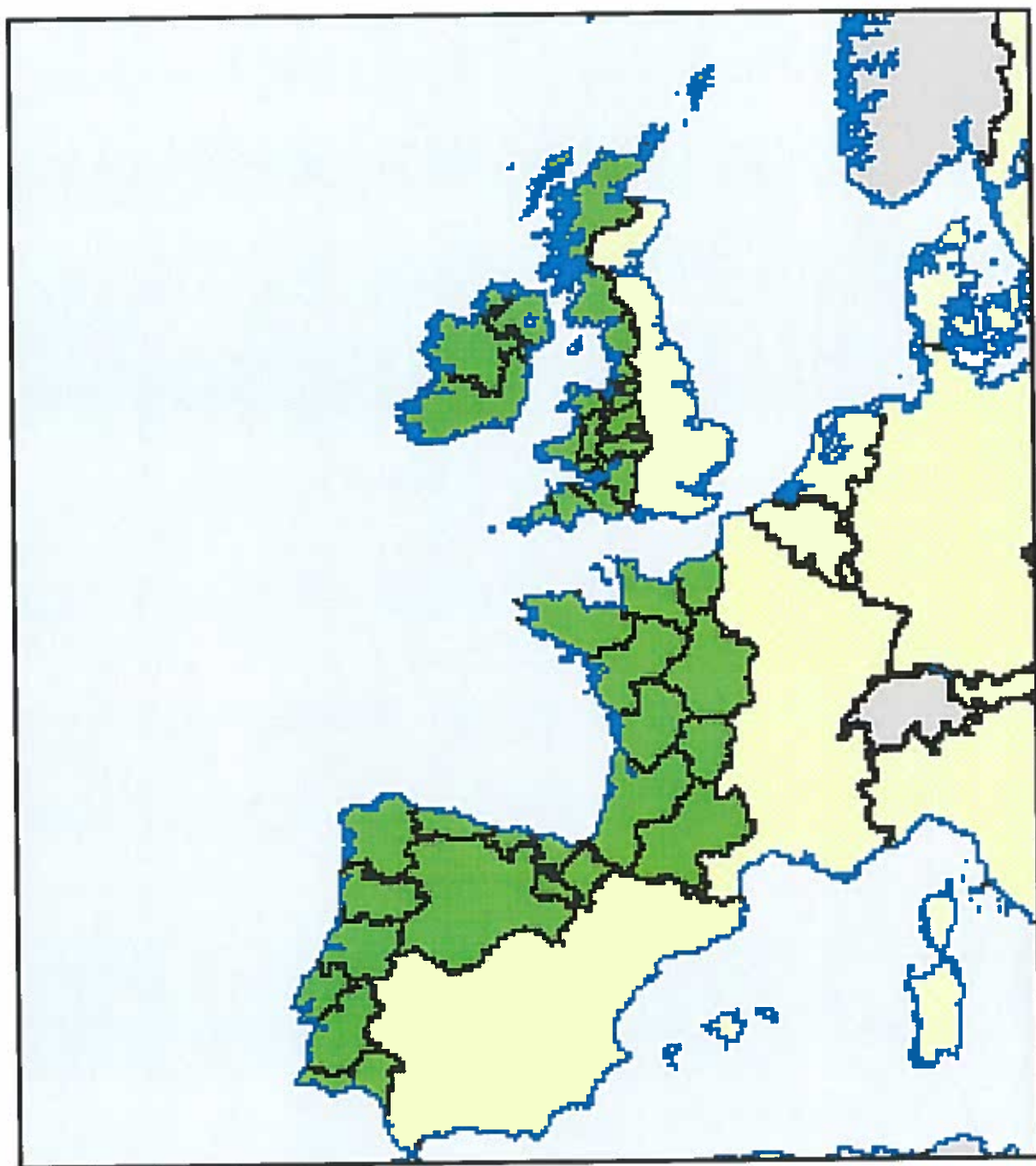
Une étude stratégique de la coopération interrégionale avait été réalisée en mai 2001 par la CRPM (la Conférence des Périphéries Maritimes) et un groupe d'experts. Cette étude a été faite dans le but de préparer le programme « INTERREG III B Espace Atlantique ». Elle nous servira de point d'appui pour examiner les enjeux et les obstacles de la coopération interrégionale dans l'Espace atlantique. D'autre part, une réflexion a réellement été engagée au sein de cette méso-région pour une mise en œuvre du principe principal du SDEC : le polycentrisme. En effet, des chercheurs travaillent actuellement sur cette problématique et la CRPM a réalisé une étude sur ce sujet. Nous nous sommes basés sur le rapport intermédiaire de cette étude, le rapport final n'étant que partiellement terminé au moment où nous travaillons.

1.2.1 Les enjeux des régions périphériques atlantiques comparés à ceux de la Région de la Mer du Nord

Ces zones sont comparables dans la mesure où elles sont toutes les deux en marge du cœur de l'Europe. L'Espace atlantique apparaît plus à la périphérie de l'Europe que l'espace précédemment étudié dans la mesure où il ne comporte aucune région faisant partie de la zone centrale de l'espace communautaire. En effet, l'Espace Atlantique a été à plusieurs reprises qualifié d' « assemblage de bouts de monde ». L'expression est assez forte mais souligne l'idée que l'Espace atlantique se situe à la périphérie d'un espace central européen dont le centre de gravité se déplacera de plus en plus vers l'est notamment au moment de l'élargissement de l'Union Européenne.

Les régions atlantiques apparaissent principalement orientées vers la mer : elles se répartissent le long de la côte atlantique du Nord au Sud. Elles ne sont pas ainsi tournées les unes vers les autres comme les régions de la Mer du Nord. Comme cette dernière, l'Océan Atlantique a un rôle important dans les échanges et dans l'économie de ces espaces périphériques. Le caractère maritime de ces deux régions, l'espace Atlantique comme l'espace de la Mer du Nord apparaît être un point commun très fort qui leur donne un atout de développement et une réelle ouverture vers les autres métropoles mondiales. Cet élément peut donner à chaque espace cité précédemment l'opportunité de devenir plus compétitif à l'heure de la mondialisation. Toutefois

CARTE 3- LES REGIONS DE COOPERATION
DE L'ESPACE ATLANTIQUE



Source : Programme INTERREG III

cela ne sera réalisable que si les régions considérées trouvent à temps des moyens de restructurer les secteurs économiques liés à l'économie maritime ; et ce, aussi bien dans la branche des transports que dans celle de la pêche : l'intermodalité d'un côté et la restructuration économique de l'autre. L'environnement est également un thème-clef dans ces deux espaces interrégionaux : la préservation de l'environnement d'une manière générale et la lutte contre la pollution des eaux maritimes et fluviales de façon plus particulière sont des enjeux communs à ces deux méso-régions européennes.

D'autre part, il existe un grand contraste de développement dans les régions atlantiques, entre leurs espaces littoraux et intérieurs, beaucoup plus que dans les régions de la Mer du Nord. Cette opposition apparaît dans les régions les plus septentrionales de l'Espace mer du Nord mais elle apparaît dans l'ensemble des régions de l'espace Mer du Nord.

En matière de transport, les espaces atlantiques souffrent d'une desserte en radiale à partir du centre de l'Europe. En effet les systèmes de transports dont ces périphéries disposent sont organisés en doigts de gants. Les régions côtières de la Mer du Nord ont également ce type de problèmes. Toutefois elles paraissent moins en souffrir dans la mesure où des systèmes de transport intermodaux paraissent plus développés notamment grâce à un système maritime de courte distance mieux organisé.

1.2.2 Vers une coopération interrégionale renforcée

En ce qui concerne la coopération interrégionale, le processus est déjà lancé depuis plusieurs années dans chacune des méso-régions étudiées pour répondre aux enjeux exposés ci-dessus. Cependant les blocages ne sont pas exactement les mêmes et ainsi, les deux espaces pourraient devenir complémentaires et s'échanger leurs bonnes pratiques.

L'Espace Atlantique a été un espace privilégié de la mise en œuvre de la coopération interrégionale. En effet, dès 1990 le programme réseau Arc Atlantique a été lancé. En 1992 il a été relayé par la programme Atlantis qui, financé par le FEDER, a permis le développement de 22 projets interrégionaux entre 25 régions atlantiques. Ces projets basés sur les problèmes du transport maritime et aérien, de l'environnement, du tourisme et des transferts de technologies ont permis à l'Espace Atlantique d'être un espace précurseur en matière de coopération interrégionale. Cette expérimentation a également mis en évidence l'intérêt d'associer des Etats dans la phase opérationnelle du montage de projets, comme celui de faire appel à d'autres acteurs, notamment privés, pour concrétiser les projets de coopération (CARRIERE, 2002).

De la même façon, la Commission de l'Arc Atlantique de la CRPM a un rôle important à jouer dans le lancement de projets de ce type. Elle a permis de mobiliser les acteurs des régions et de développer ainsi une culture de la coopération interrégionale.

De même le programme INTERREG II C a permis à environ cinquante projets de se mettre en place. 232 partenaires ont été engagés. Le budget total des projets avoisinait 16 millions d'euros avec une moyenne de 312 000 euros par projet. Cette somme moyenne est inférieure aux coûts engagés dans chaque projet entrepris dans l'Espace de la Mer du Nord. Dans l'Espace Atlantique le programme INTERREG II paraît avoir plus mobilisé les pays du Sud : la France, l'Espagne et le Portugal que les pays du Nord. Cette remarque illustre une homogénéité de la mise en œuvre du programme moindre dans les régions citées que dans les régions de la Mer du Nord.

INTERREG II C n'a pas été un programme important ni en nombre de projets concrétisés ni en volume de fonds investis. Il a tout de même permis de lancer la problématique d'une coopération interrégionale pouvant permettre de structurer ce grand espace européen. Il en était de même pour le programme INTERREG II C Mer du Nord. Et d'ailleurs, INTERREG III ira plus loin dans cette problématique en essayant de traduire par des projets concrets la réflexion de l'organisation polycentrique du territoire.

Cependant, un certain nombre d'obstacles et de difficultés empêchent à l'heure actuelle une bonne mise en œuvre de la coopération interrégionale. En effet, l'étude stratégique de la CRPM met en valeur des aspects négatifs qui apparaissent comme des freins au lancement de projets de coopération. Ces freins sont de plusieurs natures : structurelle, institutionnelle, relationnelle. Nous allons mettre en valeur ici les dysfonctionnements relatifs à la coopération interrégionale dans la zone atlantique en nous basant sur l'étude stratégique réalisée par la CRPM (CRPM, 2001) ainsi que sur les écrits publiés par J.P. Carrière lors deux colloques (CARRIERE, 2001 et CARRIERE, 2002). Ces derniers reprennent, en les résumant, les conclusions de l'étude.

L'étude met en valeur des potentialités réelles de coopération mais également un certain nombre de points négatifs:

- Des dysfonctionnements institutionnels et des lenteurs administratives empêchent une mise en place efficace d'une logique de coopération transnationale : D'une part, « le manque d'articulation institutionnelle entre les régions freine l'essor de la coopération ». La CRPM ajoute qu'un besoin d'harmoniser les politiques nationales en matière de politique régionale se fait ressentir. D'autre part, une mauvaise circulation de l'information à l'intérieur des administrations est à souligner. Ceci représente également un blocage pour le développement d'une meilleure coopération entre les acteurs du territoire ;

- Des espaces et des réseaux de coopération existent dans certaines parties de l'Espace Atlantique mais ce dernier dans sa globalité n'est pas encore pensé par les Régions comme un espace pertinent de coopération régionale ;
- La coopération interrégionale transnationale est peu présente dans les plans de développement régionaux : les actions sont ponctuelles et les enveloppes financières allouées, souvent trop modestes.
- Des faiblesses structurelles liées au déséquilibre territorial sont soulignées par les acteurs agissant sur le territoire : elles accentuent ce manque de dynamisme interrégional. On observe un manque de diversification et d'intégration de l'appareil productif, une asymétrie du développement ainsi que des déficits importants en infrastructures de transport.

En somme, « la réalité de la coopération interrégionale atlantique est encore assez éloignée [...] du niveau requis par le modèle polycentrique européen. » (CARRIERE, 2002). Cependant, des atouts et de réelles potentialités donnent au territoire des occasions d'engager de façon plus approfondie la coopération interrégionale dans cet espace européen :

- La qualité de l'environnement naturel offre des opportunités de développement économique.
- La densité du réseau de PME/PMI et leur flexibilité leur permet de s'adapter et de se positionner sur le marché.
- Un potentiel important de recherche scientifique et une grande réceptivité aux NTIC sont encore des thèmes où les réseaux de coopération interrégionale pourraient se renforcer

Pour préparer INTERREG III, cette étude sur le coopération a donc proposé des thèmes et des domaines susceptibles de relancer une démarche de coopération : l'amélioration de l'accessibilité, la promotion du développement durable par une politique environnementale active, la promotion du développement économique et notamment par le biais des PME ainsi que l'affirmation d'une culture et d'une identité atlantiques.

En matière de coopération interrégionale, INTERREG III doit donc être un nouveau moteur de dynamisme régional. En effet, les régions atlantiques doivent utiliser à bon escient cet outil interrégional financier. Il peut leur permettre d'engager la mise en œuvre des principes polycentriques du SDEC et ainsi de limiter l'aggravation de leur caractère périphérique. Une autre initiative importante à relever est la création d'un observatoire de la coopération interrégionale au sein de l'Espace Atlantique (BOURDAILLET, BOURDON, 2001). Cet observatoire n'est pas encore opérationnel aujourd'hui mais sa mise en place est prochaine. Il permettra certainement, par une observation efficace des dynamiques de coopération et des

réseaux d'acteurs, une meilleure mise en œuvre de la coopération dans les régions périphériques maritimes en anticipant les blocages institutionnels et en levant les freins actuellement remarqués. C'est certainement sur ce modèle que l'Espace de la Mer du Nord devrait créer un outil d'observation de la coopération et de ces impacts sur les problématiques actuelles de développement spatial de l'espace européen. En effet, les réels impacts et blocages ne pourraient être perçus que par une étude minutieuse à long terme, des stratégies et des processus de coopération. D'autre part la région de la Mer du Nord aurait besoin d'un organisme du même type que la Commission Atlantique de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) pour promouvoir et d'inciter les acteurs à coopérer. Certaines régions de l'Espace Mer du Nord appartiennent à la CRPM (par exemple l'Ecosse ou les régions scandinaves) mais ces dernières ne sont que des exceptions. Le statut associatif de la CRPM a un rôle primordial dans le lancement de débats, la rencontre d'acteurs ou encore l'encouragement à la création de réseaux et de partenariats. C'est un acteur qui peut faciliter la mise en place de réseaux interrégionaux et ainsi stimuler la coopération interrégionale transnationale et la réflexion sur la problématique du polycentrisme.

La mise en place d'un système européen polycentrique est une opportunité à saisir pour les régions périphériques atlantiques. Cependant un réel système polycentrique ne peut être instauré que dans le cadre d'une réflexion entre les Etats et les régions et avec l'engagement d'un maximum d'acteurs. Et une mauvaise mise en œuvre de la coopération interrégionale et une sous-utilisation de l'outil INTERREG, peuvent être un frein à la mise en place de ce système polycentrique.

1.2.3 Vers un polycentrisme des espaces périphériques

Le repérage de systèmes urbains moteurs d'un système polycentrique européen est un travail qui a été amorcé au sein de l'Espace Atlantique. « L'objectif est d'identifier les systèmes et les réseaux urbains susceptibles par leurs potentialités démographiques et économiques de constituer la trame d'un Espace Atlantique polarisé et répondant aux critères de polycentrisme voulu par le SDEC » (CARRIERE, 2002).

Le rapport intermédiaire de l'étude de la CRPM met en valeur la nécessité d'identifier des pôles de développement permettant d'atténuer le caractère périphérique des régions les plus éloignées du pentagone, partie centrale de l'Europe.

Des systèmes urbains ont été repérés afin de mettre en valeur la compétitivité, l'attractivité et la connectivité des régions périphériques. Ces systèmes ont été choisis en fonction de ces trois critères et en fonction de leur poids démographique ainsi que de leur intégration territoriale.

L'étude porte sur les systèmes urbains de toutes les régions que regroupe la CRPM. Mais nous ne prendrons en compte que celles de l'Espace Atlantique.

Les systèmes ont été classés en fonction de leur rang : système urbain de pilier, système urbain de rang 2, 3 ou 4. Des indices ont été attribuées aux systèmes en fonction des critères précédemment cités.

Aucun système de l'Espace Atlantique n'apparaît comme système urbain pilier. Cependant, les systèmes anglais de Liverpool-Manchester, de Birmingham et de Bristol sont des systèmes de rang 2 et seraient ainsi les plus compétitifs des régions atlantiques. Ceux de Lisbonne, de la Bretagne élargie, de Bordeaux et de Toulouse ne sont que des systèmes de rang 3 car ils présentent une trop faible connectivité, ce qui les empêche d'apparaître au niveau d'un maillage mondial ou européen. Les systèmes de Porto, de la Galice et des Pyrénées Atlantiques sont des systèmes de rang 4. Ils peuvent être structurants pour les espaces qui les entourent mais apparaissent trop périphériques pour être dynamiques au niveau européen.

Les régions atlantiques souffrent donc d'un manque de connectivité certain avec le reste de l'Europe mais fonctionne tout de même comme un réseau de villes à l'échelle atlantique.

Même si aucun système urbain n'apparaît comme système pilier, les systèmes secondaires de rang 2 ou 3 peuvent permettre le renforcement du maillage des systèmes urbains de l'Espace Atlantique. Les agglomérations intermédiaires et leurs réseaux de villes qui les entourent ont un rôle essentiel à jouer dans le développement d'un système polycentrique. « [Les réseaux de développement régional] dès lors qu'ils parviennent à susciter de réelles complémentarités fonctionnelles entre les villes de taille moyenne, peuvent en effet pallier partiellement l'absence de métropolisation régionale et les conséquences négatives d'une hiérarchie urbaine qui serait déséquilibrée » (CARRIERE, 2002).

L'idée est donc de permettre à l'Espace Atlantique de trouver une place au sein d'un schéma polycentrique européen non pas grâce à ces rares métropoles d'envergure mondiale mais grâce à un certain nombre de réseaux d'agglomérations secondaires ou de villes moyennes qui se complèteraient plutôt que de demeurer concurrentes. En ce sens, les systèmes urbains de la Mer du Nord ont des points communs dans leur partie septentrionale avec l'Espace Atlantique. En effet, comme nous l'avons montré précédemment la logique est la même au sein de la Mer du Nord : peu de pôles d'importance mondiale pourraient permettre de développer la compétitivité des régions. Les deux méso-régions européennes comparées ont également en commun un riche tissu de petites villes : par leur distribution régulière sur le territoire, elles peuvent permettre à des réseaux de villes de se structurer et à des régions de devenir plus compétitives. En effet, attirer des investissements pour augmenter la compétitivité des régions

ne peut se faire que s'il existe un terrain favorable à l'installation des entreprises ainsi que des services disponibles à ces dernières. Une complémentarité entre les villes et des réseaux constructifs pourraient être le moyen de développer l'attractivité des régions et ainsi d'augmenter leur compétitivité.

3^{ème} PARTIE : SYNTHÈSE

La dernière partie de ce travail de recherche a pour but de présenter de manière synthétique les conditions de la mise en œuvre du grand principe du SDEC : le polycentrisme. Après avoir analysé la notion de polycentrisme et mis en valeur au travers de deux exemples comparés sa traduction sur le territoire, nous allons préciser quels sont les modalités de l'articulation des villes et des territoires européens par un modèle polycentrique. Nous mettrons également en valeur les freins et les limites de cette approche.

1.1 Les conditions de la mise en œuvre du polycentrisme

1.1.1 La coopération interrégionale, une condition nécessaire

L'existence d'une coopération interrégionale sur un territoire donné, comme nous l'avons précédemment montré, est un outil utile pour la mise en place d'un système polycentrique. Elle est une condition nécessaire à l'établissement de réseaux entre des territoires. C'est dans le cadre d'une **coopération construite et efficace** que les acteurs peuvent être prêts à créer des systèmes et grâce à l'existence de projets structurants qu'un territoire peu développé ou excentré d'un centre trouve l'occasion de s'organiser et de prendre de l'importance.

Ces projets structurants, pour être en adéquation avec le développement d'un modèle polycentrique doivent permettre de développer des axes de transports structurants en s'appuyant sur les axes existants. Les projets doivent pouvoir compléter des chaînons manquants d'infrastructures desservant peu ou de façon incomplète les territoires à l'écart des centres. Ces projets doivent également se baser sur un désengorgement des zones et centres denses. Ils devraient aller dans le sens d'une **hiérarchisation des territoires**. Ils peuvent être le moyen de relancer la dynamique économique de certains centres en perte de vitesse notamment dans les zones rurales. Cependant ces projets ne peuvent être qu'une première étape dynamique de lancement et doivent être soutenus par des budgets significatifs pour pouvoir réellement avoir un impact sur l'organisation économique et spatiale. En effet, comme nous l'avons déjà souligné, les budgets actuels alloués à la coopération interrégionale transnationale ne sont pas assez significatifs pour relancer une réelle dynamique économique et ainsi favoriser un gain de productivité et un accroissement de la compétitivité des régions ; les projets mis actuellement en œuvre restent trop modestes pour avoir des conséquences sur l'organisation spatiale des territoires.

Le point positif d'une coopération renforcée est qu'il construit des **partenariats forts** et soudent les acteurs du territoire entre eux. En effet, une des conditions pour obtenir un modèle polycentrique est que des partenaires travaillent ensemble à la création de réseaux structurés. Les réseaux de villes s'appuient sur des réseaux d'acteurs de la même façon qu'ils se basent sur des réseaux d'infrastructures structurantes. Les acteurs ont une meilleure connaissance de leur territoire et peuvent mettre en valeur ses spécificités. Ils peuvent ainsi travailler à structurer le territoire en fonction de ces dernières dans chaque espace. A l'heure où l'Union européenne s'appuie sur ces régions pour développer son territoire, les Etats-Membres doivent aller dans le sens du renforcement des réseaux d'acteurs et des partenariats entre régions.

Cependant, la coopération interrégionale ne représente pas une condition suffisante pour un développement significatif de cette notion. En effet ce sont tout d'abord l'économie des régions et la compétitivité qu'elle engendre qui déterminent leur capacité à comporter ou non en leur sein des zones d'intégration économique.

1.1.2 Les conditions pour la construction de pôles structurants

Pour structurer les villes européennes entre elles et déterminer des zones d'intégration économique les spécificités de chaque territoire sont à prendre en compte. C'est une façon d'adopter une démarche allant plus loin que le SDEC et d'appliquer le concept de polycentrisme qu'il propose.

Le choix des pôles doit se faire en fonction de divers critères :

Le poids démographique de la zone urbaine considérée. **L'intégration territoriale** et la **connectivité** des pôles considérés sont deux critères également très importants ; en effet les pôles doivent être reliés entre eux lorsqu'ils appartiennent à un réseau de villes ou bien doivent s'ouvrir sur l'extérieur et avoir la capacité d'avoir des relations importantes avec les autres métropoles européennes ou mondiale ; cela dépend de l'échelle à laquelle on se place dans la hiérarchie des villes et du système polycentrique. Ces relations qu'ils entretiennent avec les autres villes du système régional, européen ou mondial doivent être garantis par des réseaux de communication de qualité (de transport notamment). Dans ce contexte ce sont notamment les villes-portes qu'il convient de repérer et leur fonction de connexion qui est primordiale.

La compétitivité et l'attractivité des territoires considérés sont d'autres critères à prendre en compte. Ces critères dépendent de données économiques : le niveau de productivité des entreprises et la qualité des compétences du capital humain sont autant de caractéristiques qui définissent le niveau de compétitivité d'une région. Il est également en étroite relation avec l'attractivité de la région considérée.

Le choix des pôles d'intégration économique doit aussi se faire en tenant compte des structures existantes : il ne s'agit pas de créer de nouveau pôle mais de renforcer des pôles existants . De

même au niveau des infrastructures, notamment de transport, il est important de privilégier les réseaux existants, de les renforcer ou de les compléter plutôt que de les multiplier. Il est aussi primordial en matière de transport, de réfléchir à des modes alternatifs pour désengorger les maillons saturés.

1.1.3 L'importance des échelles pour une articulation des villes européennes

L'étude du polycentrisme doit être une étude **multiscale**. En effet, suivant le niveau où l'on se positionne le polycentrisme peut être différent voire opposé. En effet, le polycentrisme à l'échelle européenne visant le repérage de zone d'intégration économique mondiale n'est pas le même que celui, qui à l'une échelle de réseaux de villes de plus petite importance.

Ces deux acceptions du polycentrisme peuvent devenir contradictoires : comme nous l'avons vu avec l'exemple de la Randstad néerlandaise : un réseau de villes parfaitement équilibré à une échelle nationale ou régionale peut refléter une grande concentration à une échelle européenne voire mondiale.

Il est donc nécessaire de se positionner à la bonne échelle et de considérer qu'il faut réfléchir au polycentrisme à deux niveaux :

- au **niveau européen ou mondial**, à une échelle globale pour identifier des zones d'intégration économique mondiales et des villes –portes ouvrant l'Europe sur l'extérieur.
- au **niveau régional et interrégional**, pour définir des zones d'intégration économique secondaire ou repérer des réseaux de villes pouvant permettre aux villes de s'appuyer et de se consolider entre elles.

A chacune de ses échelles, les villes considérées doivent avoir la capacité de s'inscrire dans un schéma, dans un maillage européen ou mondial ou bien interrégional. Elles doivent être suffisamment compétitives pour subir une forte concurrence.

1.2 Les freins et les limites de cette mise en œuvre

Nous relèverons dans cette partie les principaux freins à la mise en œuvre du polycentrisme repérés à travers notre analyse. Il s'agit également de reconsidérer les bases du déséquilibre européen.

1.2.1 L'élargissement de l'Union européenne

L'ouverture de l'Union européenne aux pays de l'Europe de l'Est et de l'Europe centrale est une des problématiques qui a amené l'élaboration du SDEC et le développement de la problématique du polycentrisme. En effet, dans ce processus d'élargissement, le centre de gravité se déplacera très prochainement vers l'est de façon encore plus marquée. L'Union européenne tente donc de réagir pour favoriser le développement des zones périphériques et éviter le renforcement du modèle centre-périphérie.

Dans le processus d'élargissement, l'Union européenne des 15 Pays-membres va se transformer en une Union rassemblant 27 Pays-membres. Ces nouveaux pays développeront petit à petit de nouveaux pôles économiques qui s'inscriront à plus long terme dans un schéma polycentrique global. L'élargissement est donc un moteur pour une réflexion sur le développement spatial de l'Europe et celle d'un modèle polycentrique. Certaines régions assurément en retard constitueront de nouvelles périphéries européennes.

Cependant, cet élargissement représente dans une autre mesure un frein au développement du modèle polycentrique de l'Union européenne. En effet, il empêchera certainement les régions périphériques de trouver une place dans le système à moins que ces dernières se renforcent suffisamment avant l'élargissement. Leur compétitivité et leur attractivité seront-elles à la hauteur des nouveaux pays de l'Union des 27 ?

De plus, les régions périphériques actuelles doivent dès à présent mettre en place une démarche de coopération efficace pour valoriser au maximum les fonds structurels qui leur sont actuellement alloués. Avec l'élargissement, le volume de ces fonds risquent de diminuer et les politiques structurelles de l'Union européenne risque de se diriger de façon moins significative vers ces régions.

L'élargissement de l'Union européenne va donc renforcer la concurrence à l'échelle européenne et les régions les plus périphériques doivent renforcer dès aujourd'hui leurs potentialités.

1.2.2 Le manque de structure des territoires

D'une façon globale, la réflexion sur le développement spatial de l'Europe est un peu tardive : elle n'a réellement débuté qu'au début des années 1990, même si les déséquilibres existants avaient été repérés de façon plus précoce ; et le SDEC n'a été publié qu'à la fin de cette même décennie ; le débat n'émerge donc qu'aujourd'hui. Cette réflexion n'a donc pas permis d'anticiper des phénomènes de concentration.

Les territoires n'apparaissent pas suffisamment structurés entre eux. On peut se demander si les déséquilibres déjà dessinés il y a plusieurs décennies et de plus en plus renforcés, peuvent réellement être contre balancés après l'établissement d'un modèle polycentrique.

Les territoires commencent à se structurer entre eux et les acteurs amorcent des réflexions dans le cadre des partenariats. Même si ces derniers sont dans certains cas forts et efficaces, ils ne sont souvent pas suffisamment établis dans la durée. En effet, le principe de la coopération interrégionale et de la complémentarité entre les acteurs est plutôt récente et peu ancrée dans les mœurs des acteurs du territoire. Cela doit donc se faire dans le long terme pour qu'une structuration des territoires s'opère vraiment et que les villes s'articulent de façon efficace entre elles.

Cette articulation des territoires et ce jeu d'acteurs doivent avoir lieu à une échelle restreinte avant d'être mis en œuvre à l'échelle interrégionale et transnationale au niveau européen. En effet, avant de parler de coopération interrégionale à une échelle européenne, il faudrait déjà que des dynamiques à l'intérieur même des régions soient probantes. Par exemple en France le développement de l'intercommunalité et la problématique des pays représentent des réflexions à une échelle locale. Des dynamiques de territoire de ce type émergent dans chacun des pays de l'Union européenne et des réflexions sur le développement spatial existait déjà dans plusieurs Etats-membres avant l'élaboration du SDEC. Cependant, ces dernières ne constituent que le début d'une démarche qui doit s'inscrire sur le long terme. Les échanges de bonnes pratiques et d'expériences commencent à s'engager et cela constituent un point positif pour une réflexion spatiale à l'échelle européenne.

La problématique du développement spatial et de la structuration des territoires est donc en pleine expansion à l'heure actuelle. Ayant émergée assez tardivement, elle doit maintenant être un des points d'appui centraux des politiques d'aménagement des Pays-membres. Cependant, pourra-t-elle contre-balancer la logique économique dans un avenir proche ?

1.2.3 Peut-on éviter la logique économique ?

Le polycentrisme propose un modèle qui irait à l'encontre des dynamiques actuelles de concentration. Il propose le renforcement de pôles et de zones d'intégration pour augmenter la compétitivité des régions et accroître leur compétitivité.

Cependant, on est amené à se demander si la logique économique qui jusqu'alors a renforcé le cœur de l'Europe est réellement inversable aujourd'hui. La concentration des investissements motivée par la possibilité de réaliser des économies d'échelle est difficilement évitable. La concurrence est le moteur de la logique économique et il est difficile de contourner ce facteur clef. Diriger les investissements et notamment les investissements directs étrangers, vers les zones les moins développées et ayant besoin d'être renforcés, pourraient permettre d'augmenter leur compétitivité et de favoriser une réelle attractivité de ces régions. Cependant, de réels changements structurels au niveau de l'ensemble de l'appareil productif de l'Europe serait nécessaire. La mise en place d'un système polycentrique ne peut pas prétendre atteindre ce but mais pourrait tout de même atténuer les déséquilibres actuels.

CONCLUSION

A l'issue de cette étude nous pouvons constater que la problématique de polycentrisme lancée par le SDEC est prise en compte par les acteurs agissant sur le territoire. En effet, un réel débat existe actuellement en Europe autour du thème de l'articulation des villes : les régions les plus centrales comme les régions aux marges de l'Europe se rendent compte qu'aujourd'hui, un modèle centre-périphérie poussé à outrance ne pourrait que défavoriser l'ensemble de l'Europe. Des logiques économiques entraînent encore une très grande concentration des activités et des capitaux. Le renforcement des zones d'intégration économique sera-t-il suffisamment fort pour aller à l'encontre de cette logique ?

Des espaces de coopération existent et peuvent peut-être permettre dans une certaine mesure d'atténuer les déséquilibres observés entre des régions centrales et des régions périphériques : dans l'espace de la Mer du Nord par exemple, dans le cadre d'une bonne coopération, des régions-moteurs peuvent permettre aux régions plus périphériques de se recentrer et de s'insérer dans un système polycentrique performant. Dans l'espace atlantique, c'est une complémentarité entre des pôles urbains renforcés qui peut amener à atténuer le caractère périphérique des régions.

L'articulation des villes et des espaces ne peut se réaliser que si une réelle structuration des territoires s'opère ; cette structuration doit se faire aux différentes échelles : européenne, régionale et locale et en harmonisation avec un renforcement du rôle des acteurs. Les acteurs doivent favoriser la création de partenariats dans lesquels chacun aura un rôle précis et déterminé. Dans ce domaine la coopération interrégionale peut être un élément constructeur et bénéfique pour chacune des régions. En effet, elle peut permettre l'échange de bonnes pratiques. Elle peut aussi développer des logiques territoriales allant vers une articulation et une organisation polycentrique des espaces autant périphériques que centraux. Cependant, une coopération étroite n'est pas un élément suffisant puisque c'est avant tout la structure de l'économie et la globalisation qui sont responsables des déséquilibres actuellement observés. D'autres outils sont donc à trouver pour orienter les investissements de façon équitables sur le territoire et pour assurer une attractivité comparable entre les régions.

INDEX DES FIGURES

<u>Figure 1-</u> Du centralisme au polycentrisme maillé.....	7
<u>Figure 2-</u> La Banane Bleue.....	12
<u>Figure 3-</u> Les images de l'Europe par Kunzmann.....	12
<u>Figure 4-</u> Le triangle des objectifs du SDEC.....	18
<u>Figure 5-</u> Le semis des villes européennes.....	25
<u>Figure 6-</u> Les modalités de coopération préconisées par le SDEC.....	32

INDEX DES CARTES

<u>Carte 1-</u> Les 14 projets prioritaires de réseaux transeuropéens de transport.....	29
<u>Carte 2-</u> Proposition d'un système polycentrique dans la région de la Mer du Nord.....	52
<u>Carte 3-</u> Les régions de coopération de l'espace Atlantique.....	56

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et rapports

- BOURDAILLET C., BOURDON I. (2001), Participation à la conception d'un observatoire de la coopération interregionale Atlantique, vers un observatoire de la coopération interregionale et de ses effets sur la structuration territoriale de l' Espace Atlantique, rapport de stage effectué à la CRPM, CESA.
- BRU F. (2000), La prise en compte des objectifs du SDEC dans les DOCUP 2000-2006, document préparatoire au plan d'animation stratégique de la DATAR, rapport de stage CESA
- BRUNET (1989), Les villes Européennes, la documentation française, Paris, 142p
- CARRIERE J.P., FARTHING S. (2000) Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?, Edition Publisud, 356p
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C. et SAINT-JULIEN T. (1994) Le système des villes européennes, Anthropos, Paris, 113 p
- CHARRIE J.P., « L'articulation des territoires au sein de l'Arc Atlantique » in F.GUICHARD (2001), Articulation des territoires dans la péninsule ibérique, Presse Universitaire de Bordeaux, p.25 à 37.
- FALUDI A., WATERHOUT B., ZONNEVELD W.(2000), The Committee on Spatial Development, Kirchner, Manchester.
- MORICONI-EBRARD F., PUMAIN D., ROZENBLAT C., « La trame des villes en France et en Europe » In PUMAIN D., GODARD F., 1996, Données Urbaines 1, Anthropos.
- GUIGUOU J.L., PARTHENAY D.(2001) "de la France éclatée à la France maillée » in GUIGOU/PARTHENAY/GERARD-VARET/MOUGEOT/LIPIETZ (2001), Aménagement du territoire : rapports du Conseil d'Analyse Economique, La documentation française, Paris, 253p, pp36-30.
- NADIN V. et SHAW D., « Transnational collaboration in the Atlantic Region » In CARRIERE J.P., FARTHING S. (2000) Les cités atlantiques : villes périphériques ou métropoles de demain ?, Edition Publisud.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., 1996, Réseaux Urbains en Europe, J.Libbey Eurotext & INED.
- SALLEZ A., 1998, « Dynamiques des villes en France et en Europe » in LOINGER G., NEMERY J.C., Recomposition et développement des territoires, L'Harmattan.

Articles

- ASCHER F. (1998), « Oser les déséquilibres », *Diagonal*, Mai-Juin 1998, pp 42-45.
- BAUDELLE G. (1996), « Epuisement du modèle métropolitain et vertus d'un modèle polycentrique d'organisation de l'espace », France 2015 : quels enjeux pour le territoire français dans l'Europe de demain ?, actes du colloque CPVS / DRAST/ DATAR, Techniques Territoires et sociétés, Ministère de l'équipement , du logement, des transports et du tourisme, Décembre 1996, pp.55-65.
- BAUDELLE G. (2001), « L'Europe de demain sera-t-elle polycentrique ? », *Territoires 2020* n°3, pp 125-134.
- BAUDELLE G. (20), « Figures d'Europe : une métagéographie », 2000
- CARRIERE J.P.(2001), « La coopération interrégionale, outil du polycentrisme en Europe? Eléments de réponse à partir du cas de l'espace atlantique », actes du Colloque du laboratoire RESO, Rennes, 21 et 22 Juin 2001 « Le polycentrisme, un projet pour l'Europe ? » , 15 pp.
- CARRIERE J.P.(2002), "L'aménagement du territoire en Europe: vers une approche polycentrique multiscalaire", actes du 38 ème colloque de l'ASRDLF, Trois-Rivières, 21-23 Août 2002, 18 pp
- CATTAN N., SAINT-JULIEN T. (1998), « Modèles d'intégration spatiale et réseaux de villes en Europe occidentale », *L'Espace Géographique* 1998 n°1 pp.1-10.
- DAMETTE F. (2000), « Le SDEC : un travail à poursuivre. », *Territoires 2020*, n°1, pp.67-73.
- ERNST I. (2001), « Le territoire européen, entre polycentrisme et polarités », *Urbanisme* n°314, sept-oct 2001, pp.66-68.
- FALUDI A.(2001a), " The application of the ESPD : Evidence from the North-West Metropolitan area ", *European Planning Studies*, vol.9, no5, pp663-675
- FALUDI A., PEYNORY J. (2001b) , "The french pionnering role ", *Built Environment*, vol 27, no 4, pp253-262
- FOUCHIER V. (1998), « Le polycentrisme : du concept au concret », *Urbanisme* n° 301, Juil-Août 1998
- KUNZMANN K.R.(1998), "Euro-Megalopolis or theme park Europe? " ,in BLAAS W. et al. (dir), A new perspective for european spatial development policies, pp. 27-53

- SALLEZ A. (1996), « Les enjeux de l'armature urbaine », France 2015 : quels enjeux pour le territoire français dans l'Europe de demain ?, actes du colloque CPVS / DRAST/ DATAR, Techniques Territoires et sociétés, Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, Décembre 1996, pp.47-52.
- TAULELLE F. (2000), « Le SDEC, instrument de l'aménagement du territoire européen ? », *Territoires 2020*, n°1, pp.58-66.

Rapports officiels

- Agence Nationale d'Aménagement des Pays-Bas (2000), Spatial Perspectives in Europe, Ministry of housing, Spatial Planning and the environment in the Netherlands, La Haye, 92p
- COMITE DES REGIONS, Avis du sur le SDEC (1999), *Journal Officiel des Communautés européennes*, Luxembourg, 12 p
- COMMISSION EUROPEENNE (1995), The projective development of the Northern Seaboard, Régional Development studies, document de synthèse pp 23-37.
- COMMISSION EUROPEENNE (1997), Europe 2000+, Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, 94 p.
- COMMISSION EUROPEENNE (1999), Schéma de Développement de l'Espace Communautaire, Office des publications officielles des communautés européennes, Luxembourg, 94 p.
- CRPM/CPPM CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES, CELLULE DE PROSPECTIVE DES PERIPHERIES MARITIMES (2000), Etude sur la construction d'un modèle de développement polycentrique et équilibré pour le territoire européen, le point de vue des périphéries maritimes européennes, second rapport intermédiaire, Porto.
- CRPM/CPPM Conférence des Régions Périphériques maritimes, Cellule de Prospective des Périphéries maritimes (2002), L'espace Atlantique : étude stratégique de coopération interrégionale, rapport final, Porto, 145p.
- DATAR (2000), Rapport de la Présidence Française : Contribution au débat sur la mise en œuvre de l'objectif polycentrique du SDEC, TOME 1 du rapport final « Enjeux et priorités », 56pp, Paris.
- DATAR (2000), Rapport de la Présidence Française : Contribution au débat sur la mise en œuvre de l'objectif polycentrique du SDEC, TOME 2 du rapport final « Questionnaires aux Etats-Membres », 162 pp, Paris.

- NORTH SEA REGION (2000), Norvision, a spatial perspective for the North sea Vision, PLANCO, Essen, 99 p.
- NORTH SEA REGION (2000), Projects book Interreg II C, Danemark, 98 p
- NORTH SEA REGION (2001), Community Initiative Programme, INTERREG IIIB North sea region, Danemark, 115p.
- NORTH SEA REGION (2002), Programme complement INTERREG IIIB North sea region, Danemark, 82p.

Dictionnaires

- BRUNET R., FERRAS R., THERY H. (1993), Les mots de la Géographie, Dictionnaire critique, collection Dynamiques du territoire, édition Reclus, La Documentation Française, Paris, 518p.
- Dictionnaire Le Petit Robert grand format, Juin 1996, Paris

ANNEXES

Annexe I

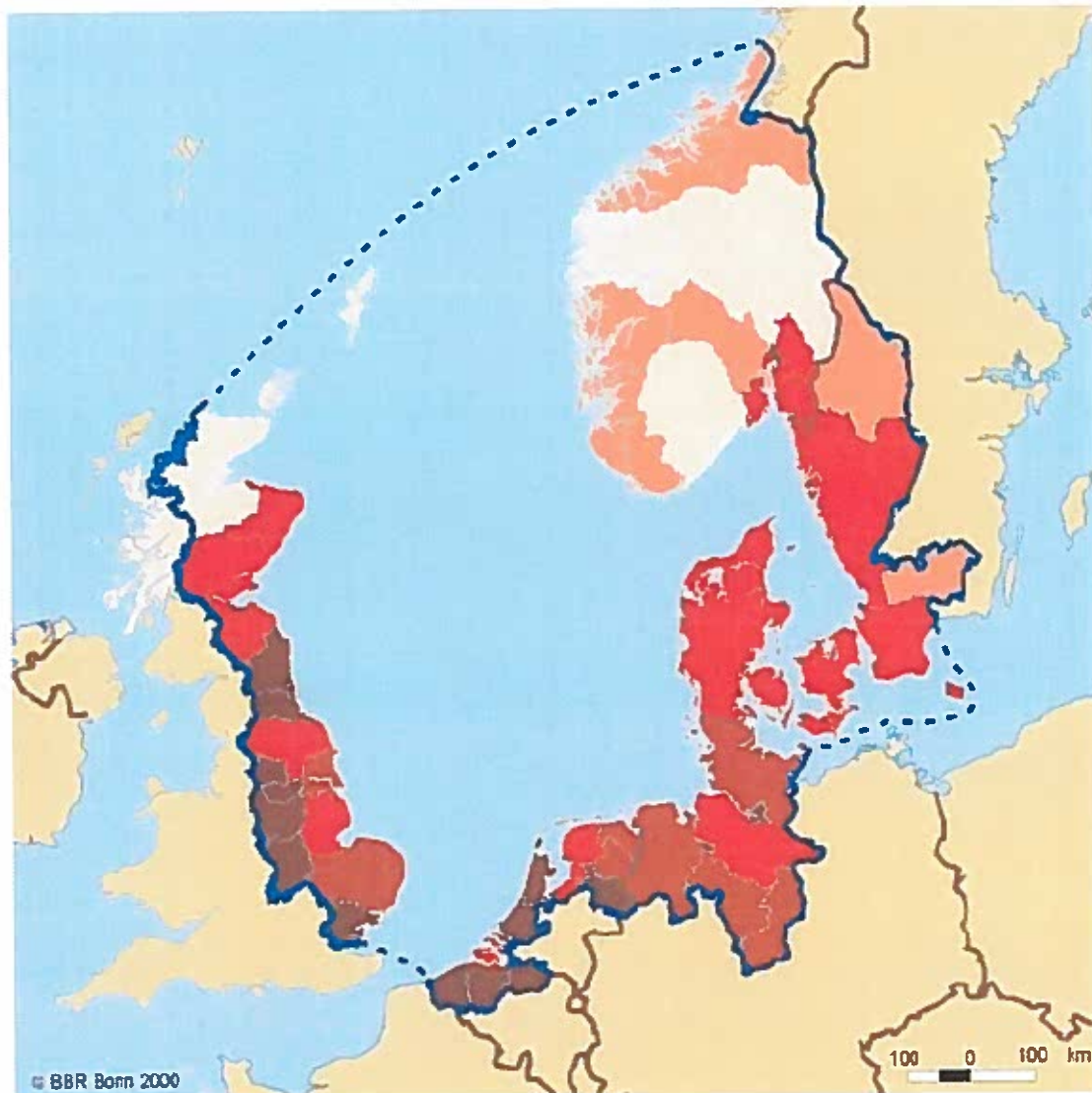
Espace de coopération du programme INTERREG III B Région de la mer du Nord



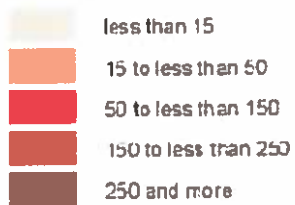
Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe II

Densité de population dans la Région de la mer du Nord



Inhabitants per km², 1996



Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe III

Structure urbaine de la Région de la mer du Nord



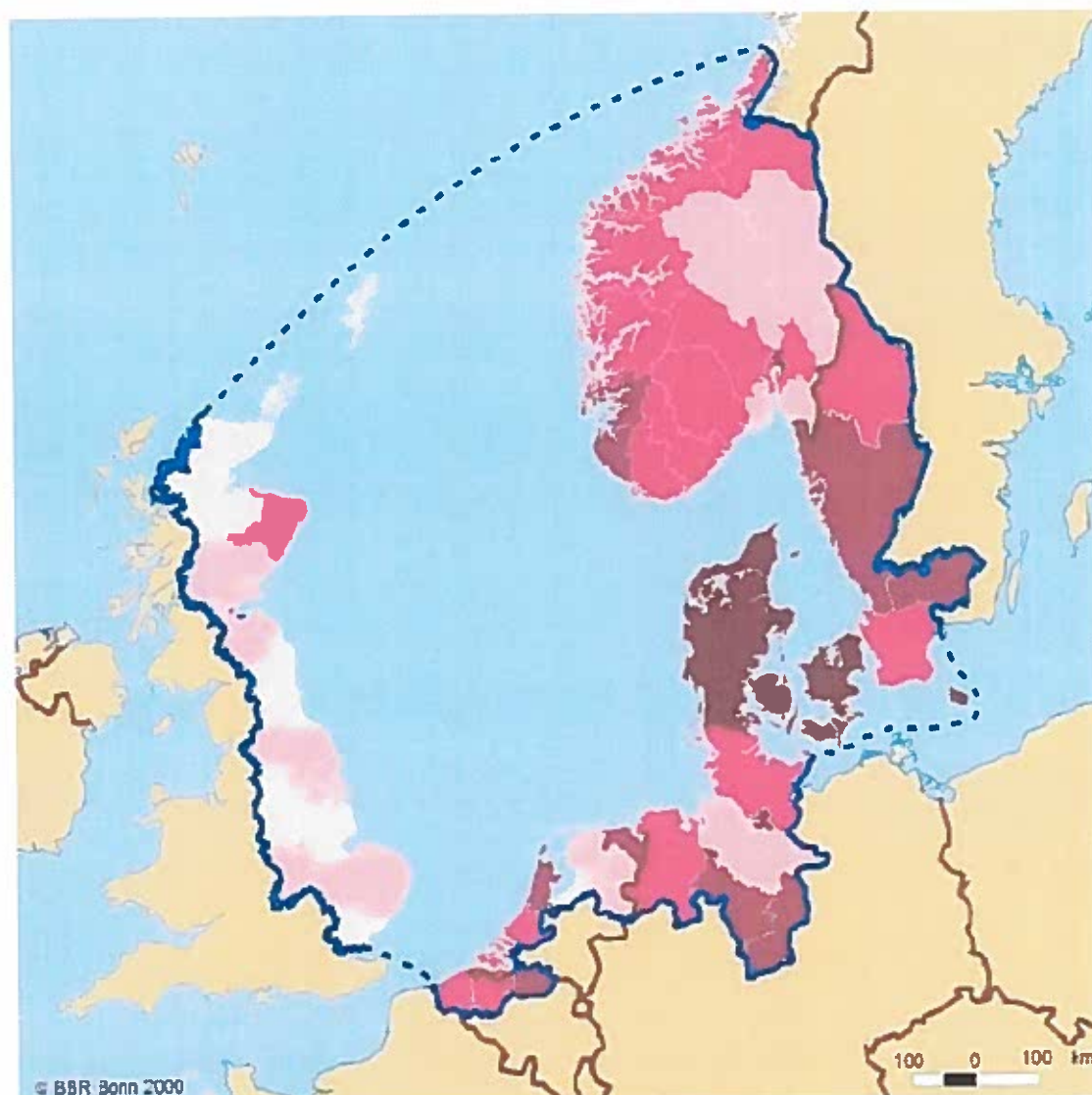
Population in Cities

- < 50,000
- 50,000 to less than 100,000
- 100,000 to less than 250,000
- 250,000 to less than 500,000
- 500,000 to less than 1,000,000
- 1,000,000 and more

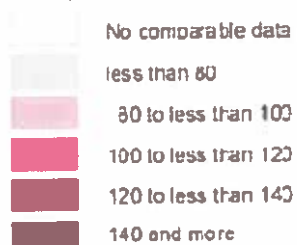
Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe IV

PIB dans la Région de la mer du Nord



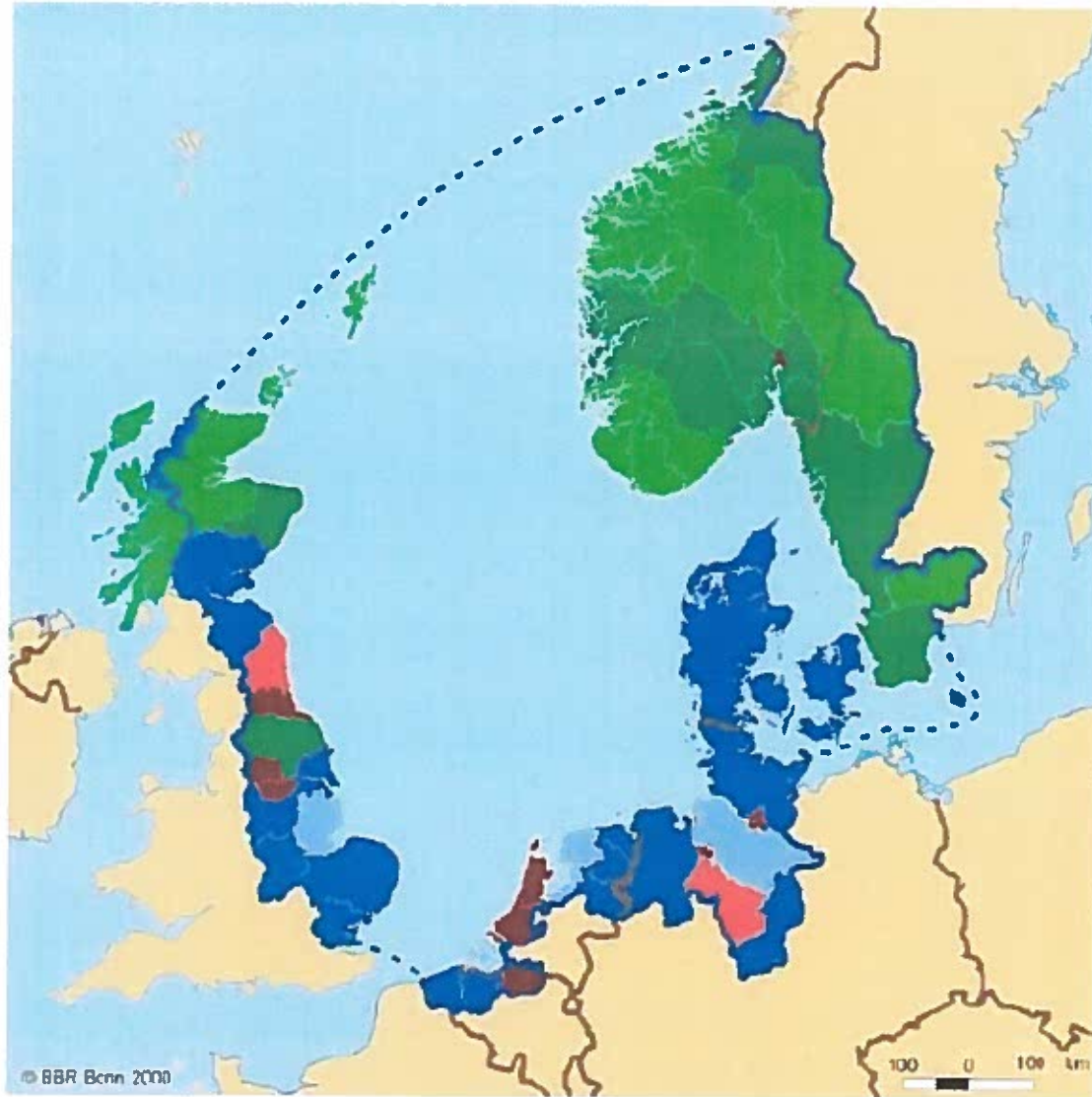
GDP per capita 1996* - Index (EU 15 = 100)



Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe V

Typologie de la structure du peuplement dans la Région de la mer du Nord



I Agglomerated regions

- I 1 Very densely populated with a big centre, more than 300 inhab./km² and centre of more than 300 000 inhab.
- I 2 Densely populated with a big centre, 150 up to 300 inhab./km² and centre of more than 300 000 inhab.

II Relative densely populated regions

- II 1 Densely populated with big centre, more than 150 inhab./km² and centre less than 300 000 inhab. or 100 up to 150 inhab./km² and centre more than 300 000 inhab.
- II 2 Densely populated without big centre, 100 up to 150 inhab./km² and centre less than 300 000 inhab.

III Low densely populated regions

- III 1 Low density with centre less than 100 inhab./km² and centre more than 125 000 inhab.
- III 2 Low density, without centre less than 100 inhab./km² and centre less than 125 000 inhab.

Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe VI

Réseaux de transport dans la Région de la mer du Nord



Intermodal Terminals

- inland water body
- rail/road
- sea

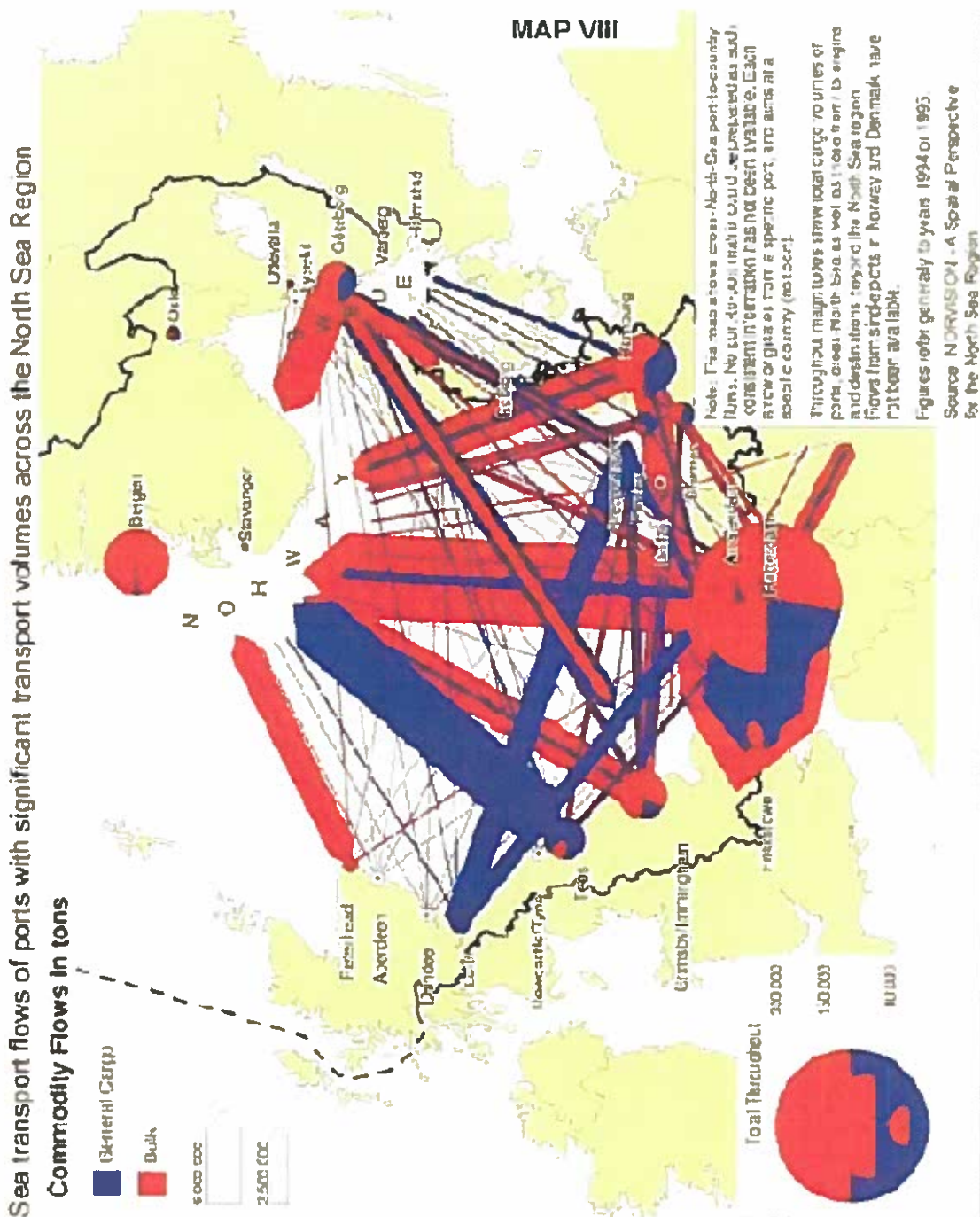
- man already used
roads
ferry lines
ports

As this map presents a generalized picture of the region some local detail may have been lost.

Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe VII

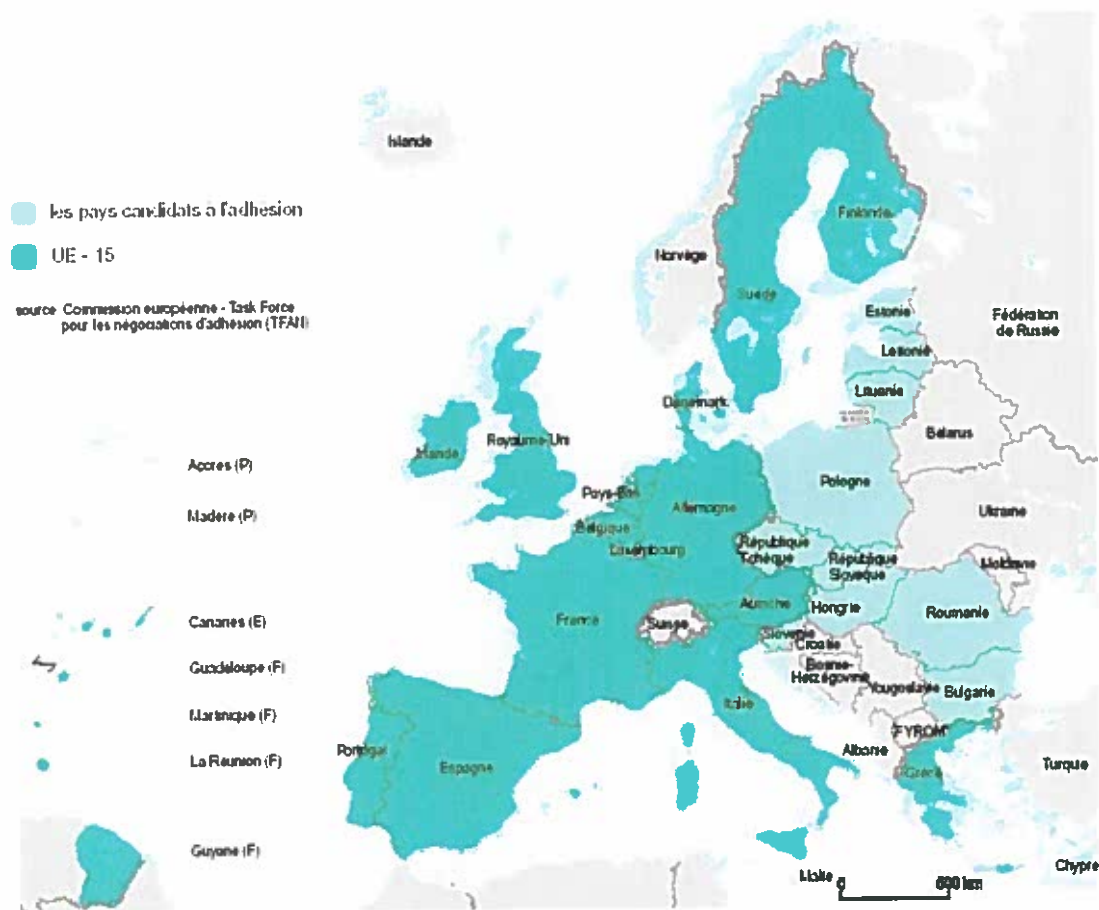
Flux de transport maritime à l'intérieur de la Région de la mer du Nord



Source : CIP North Sea Region, 2001

Annexe IX

L'espace de l'élargissement



Source : SDEC, 1999

