

Articulation du Programme de Coopération Transnationale "Espace Atlantique"

Avec les documents stratégiques et
opérationnels transnationaux,
nationaux et régionaux

Pour la période 2007-2013

Octobre 2007



Développement Urbain Durable

Ce document se positionne en approfondissement thématique du document de synthèse *Articulation du Programme de Coopération Transnationale Espace Atlantique avec les documents stratégiques et opérationnels transnationaux, nationaux et régionaux pour la période 2007-2013*.

Le thème abordé est celui du *développement urbain durable*.

Cette étude thématique a été réalisée par Anne-Elise Hamon.

Le stage qui a permis la réalisation de cette étude s'est déroulé au sein de l'Autorité de gestion de l'Espace Atlantique, située à la Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional – Norte (CCDR-N) à Porto, Portugal;

L'Autorité de Gestion été menée par son président Paulo Gomes ainsi que par la *Doutora* Teresa Lameiras et le *Doutor*. Armindo Carvalho.

Ce stage a duré trois mois, de Juillet à Septembre 2007. L'ensemble de l'étude a été effectué par Anne-Elise Hamon et Aurélia Fillos, deux étudiantes du Département Aménagement, de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours (ex-CESA) dans le cadre de leur Magistère 3-Master2.

«Le développement durable des villes offre de nombreuses occasions de ‘ penser globalement et d’agir localement ‘ »
Schéma de Développement de l’Espace Communautaire (SDEC)

INTRODUCTION

- Ce document thématique s'insère dans une étude réalisée dans le but de définir l'articulation entre les programmes de coopération, les documents stratégiques nationaux et les Programmes Opérationnels régionaux. La thématique abordée ici est celle du développement urbain durable.

La notion de développement urbain durable est très importante à prendre en compte dans les différents programmes car c'est elle qui cadre le développement de toutes les entités urbaines, de l'échelle locale à l'échelle européenne.

La ligne directrice principale du développement de l'espace communautaire, et cela pour tous les axes stratégiques, promeut un développement durable et équilibré sur l'ensemble du territoire. Le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, qui reprend l'intégralité des thématiques caractérisant cette aire d'intervention, aborde avec beaucoup de précision les problématiques en rapport avec l'urbanisation, les mouvements de population et toutes les autres points entrant dans le cadre du développement urbain durable.

L'ensemble des régions qui appartiennent à l'Espace Atlantique présente des similitudes dans ce domaine, avec une structure urbaine comparable sur toute la façade océanique atlantique. La majeure partie du littoral atlantique est caractérisée par une sururbanisation préoccupante, laissant, dans les terres, des zones rurales désertées et non reliées aux différents réseaux. L'homogénéité et l'équilibre de ces territoires sont les objectifs lancés par l'Europe à la totalité des espaces européens, mais pour l'Espace Atlantique, il s'agit du point qui définira son intégration à venir dans l'espace communautaire.

C'est pour cela que cette étude à vue le jour, afin de **déterminer si l'intégralité des documents stratégiques et des programmes opérationnels nationaux suit cette ligne directrice, et cela en gardant en vue leurs propres intérêts.**

- Pour répondre à cette interrogation, l'étude des stratégies, des objectifs et des actions des différents documents va se faire suivant la méthodologie présentée dans le document de synthèse. Mais afin d'aborder plus précisément le développement urbain durable, quatre sous thématiques d'approche seront suivies : la communauté durable, le développement spatial intra- et inter-urbain, l'attractivité et l'identité.

Chaque échelon opérationnel sera analysé de façon verticale tout d'abord dans le but de mieux comprendre chaque entité. Puis il sera réalisé une étude horizontale, permettant la mise en commun des informations et d'avoir une vision plus globale des articulations.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
SOMMAIRE	5
DEFINITION DU SUJET D'ETUDE.....	7

1^{ERE} PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE

QUATRE ESPACES EN INTERACTION	11
I. DES ESPACES SPECIFIQUES MAIS COMPLEMENTAIRES	11
A. ESPACE MED ET LA PROTECTION	11
B. UNE CONTINUITE POUR LE NORD OUEST	12
C. UN ESPACE EN DEVELOPPEMENT	13
D. UNE RECHERCHE DE L'EQUILIBRE	13
E. FINANCEMENT	14
II. DES PROBLEMATIQUES AU CŒUR DES ESPACES	14
A. UNE COMMUNAUTE DURABLE FORTE AU NORD	14
B. UN DEVELOPPEMENT SPATIAL POSSIBLE GRACE A L'ECHANGE	15
C. L'ATTRACTIVITE PAR LA TRANSVERSALITE	15
D. UN ATOUT NON EXPLOITE	16
E. L'ENVIRONNEMENT	16
CONCLUSION : L'ESPACE ATLANTIQUE AU CŒUR DE L'ANALYSE	17

2EME PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX CINQ ETATS, CINQ PROGRAMMES

I. LA GLOBALITE A L'ECHELLE NATIONALE	21
A. LE SYSTEME URBAIN AU CŒUR DU TERRITOIRE PORTUGAIS	21
B. DES REGIONS AUTONOMES POUR L'ESPAGNE	22
C. LA FRANCE : LE DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE SOUS-JACENT	22
D. LE ROYAUME UNI : UN TERRITOIRE SOUS LE SIGNE DU SOCIAL	23
E. L'IRLANDE : UNE PLACE DANS L'ARCHIPEL	24
CONCLUSION ANALYSE VERTICALE : DES PROGRAMMES NATIONAUX SOUTENANT L'EUROPE	25
II. UNE COHERENCE NATIONALE D'APPROCHE THEMATIQUE	26
A. UNE VISION NATIONALE GLOBALE POUR DES ACTIONS REGIONALES	26
B. LES PAYS FACE AUX PROBLEMATIQUES SOCIALES	27
C. DES DISPARITES SELON LA SCISSION NORD/SUD	28
D. L'ATTRACTIVITE COMME OBJECTIF OMNIPRESENT	28
E. PRISE DE RELAIS DES REGIONS ?	29
F. L'ENVIRONNEMENT	29
CONCLUSION ANALYSE HORIZONTALE : L'ADAPTATION NATIONALE SUIVANT LES INTERETS EUROPEENS	29

3EME PARTIE : PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX LES REGIONS : LE CŒUR DE L'EUROPE

I. LA COHESION ATLANTIQUE DES REGIONS FRANÇAISES	31
A. DES OBJECTIFS REGIONAUX DISTINCTS	32
B. ... MAIS SUIVANT UN BUT COMMUN	34
CONCLUSION SUR LES REGIONS FRANÇAISES : DES DIFFERENCES SUIVANT LES ESPACES EUROPEENS	37

II.	UNE VOLONTE DE DEVELOPPEMENT FORTE POUR LE PORTUGAL.....	37
A.	DES ACTIONS REGIONALES ADAPTEES AUX PROBLEMATIQUES LOCALES	38
B.	L'HOMOGENEITE REGIONALE.....	40
	CONCLUSION SUR LES REGIONS DU PORTUGAL : DES REGIONS EN PHASE DE TRANSITION.....	43
	LES POINTS DE CONVERGENCES FRANCE/PORTUGAL	44
	4^{EME} PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES	46
I.	LES PROGRAMMES NATIONAUX : DES DOCUMENTS DE LIAISON.....	46
II.	LES REGIONS AU SEIN DE L'ESPACE ATLANTIQUE.....	48
III.	UNE ECHELLE, UN ROLE	52
	CONCLUSION GENERALE.....	54
	TABLE DES MATIERES	56
	TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	58
	ANNEXES.....	59

DEFINITION DU SUJET D'ETUDE

Le développement urbain durable est une notion complexe et vaste qui demande à être bien défini pour mieux délimiter l'aire d'étude de cette étude.

Au fil des lectures des différents documents réalisés par l'Union Européenne et les différents services d'étude rattachés, l'aspect multithématique de cette notion apporté par le mot « durable » appelle une limitation du sujet afin de ne pas déborder sur des thématiques plus spécifiques, qui entre en jeu dans le développement urbain durable, mais comme facteur permettant l'aboutissement des enjeux énoncés dans cette thématique.

Pour mieux comprendre la complexité de ce sujet, le rappel de quelques aspects, abordant le développement urbain durable, élaborés dans les documents mentionnés est indispensable.

➤ Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)

Le SDEC est un document qui sert de cadre politique pour une meilleure coopération entre les politiques sectorielles communautaires et entre les Etats membres. Au sein de ce document, le développement urbain durable est défini selon 5 aspects :

- **la maîtrise de l'expansion urbaine**
- **la mixité des fonctions et des groupes sociaux**
- la gestion intelligente et précautionneuse des ressources de l'écosystème urbain
- une meilleure accessibilité grâce à des moyens de transport efficaces et non polluants
- **la sauvegarde et le développement de la nature et du patrimoine culturel**

➤ Les Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)

Ici, la définition de cette notion est plus complexe, plus générale, mais apporte des précisions dans les conditions d'attribution de financement. Voici les différents points que le FEDER met en avant :

- **Renforcement du développement polycentrique aux niveaux transnational, national et régional :**
 - _ **Création et amélioration de réseaux urbains et des relations entre zones urbaines et rurales**
 - _ **Élaboration de stratégies pour prendre en compte les questions similaires concernant les dimensions urbaines et rurales**
 - _ **Préservation et promotion du patrimoine culturel**
 - _ **Intégration stratégique des zones de développement dans une perspective transnationale**
- Echanges d'expérience concernant l'identification, le transfert et la diffusion des meilleures pratiques.

Le FEDER soutien le développement de stratégies participatives, intégrées et durables pour faire face à la forte concentration de problèmes économiques, environnementaux et sociaux dans les zones urbaines. Voici les thématiques abordées :

- le renforcement de la croissance économique
- **la réhabilitation de l'environnement physique**
- **la reconversion des friches industrielles**
- **la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel**
- les actions stimulant l'esprit d'entreprise, l'emploi local et le développement communautaire
- **la fourniture de services à la population**

➤ **Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIADT) : objectifs rapportés dans le SDEA**

Selon cet organisme, il existe 4 principaux objectifs d'une politique de développement durable du littoral. Ces objectifs ne définissent pas directement le développement urbain durable mais participent à la compréhension de cette notion.

- garantir un environnement de qualité
- **accompagner la croissance démographique et limiter la pression foncière**
- développer des économies diversifiées adaptées aux besoins des populations et spécificités du littoral
- **promouvoir son identité**

➤ **Définition retenue du développement urbain durable**

En tenant compte de l'ensemble des ces objectifs et points de définition, une définition du développement urbain durable peut être élaborée pour structurer cette étude.

Avant de définir précisément chaque composante prise en compte dans cette étude, il est nécessaire de préciser que les domaines de l'environnement et du développement durable ne seront pas abordés spécifiquement dans la notion de développement urbain durable car il s'agit d'une problématique à part entière, mettant en jeu tout un ensemble de facteur spécifique à ce domaine. La totalité des programmes opérationnels, qu'ils soient européens, nationaux ou régionaux, consacre une entière priorité à l'environnement, au développement durable et à tous secteurs qui s'y rattachent (la gestion des ressources : énergies, eaux,... ; la gestion des risques ; protection des espaces fragiles ; etc...), traduisant l'importance de cette thématique pour le développement des territoires cela justifie ainsi la possibilité de faire le même type d'étude pour celle-ci. De plus, le développement durable est aussi à considérer comme un facteur important de la protection de l'environnement car toutes les actions mises en place dans ce domaine doivent être réfléchies en fonction de leur impact sur l'environnement.

Le sujet de l'économie et de sa croissance est un cas presque similaire au précédent : il est indispensable au développement urbain durable mais est aussi une problématique spécifique pouvant faire l'objet d'une étude supplémentaire. Le choix de ne pas l'aborder dans ce travail est simplement lié à la volonté de limiter le sujet à l'étude de thématiques spécifiques au développement urbain durable, sans chevaucher les terrains des autres études possibles.

Pour ce qui est du sujet sur les transports et l'accessibilité, celui-ci fait l'objet d'une étude similaire, et ne sera donc pas abordé ici.

Ainsi, dans le cadre de cette étude, la définition du développement urbain durable est faite grâce aux indications précédentes, couplées avec les données prélevées dans le programme de coopération de l'Espace Atlantique, qui est le territoire d'étude de base, permettant de délimiter le sujet.

Il en ressort donc 4 aspects majeurs :

- la **Communauté Durable**
- le **Développement Spatial intra- et inter-urbain**
- l'**Attractivité du territoire**
- l'**Identité du territoire**

Un point sur l'environnement a été ajouté occasionnellement, lorsque celui-ci est mentionné spécifiquement au sein des objectifs de développement urbain durable, afin de les compléter.

La Communauté Durable

La Communauté Durable est définie selon 4 points :

- Sécurité économique
- Intégrité écologique
- **Qualité de vie**
- **Mise en capacité et responsabilisation**

Bien que l'intégrité écologique rentre plus dans les objectifs liés à l'environnement et au développement durable, et que le point sur la sécurité économique soit abordé par le biais des priorités sur la croissance économique, les deux autres points définissent bien l'intérêt d'étudier cet aspect au sein du développement urbain durable.

La qualité de vie est un point essentiel dans le développement urbain durable car il prend en compte le bien être et le sentiment d'appartenance d'une population à une ville pour la développer. On retrouve donc ici les problématiques d'accessibilité aux services et équipements, mais aussi les problématiques d'insertion de certaines populations au sein de la dynamique urbaine. La mise en capacité et la responsabilisation prend en compte la mise en valeur de la population et de ses capacités, et cela au service de la ville et du transfert de connaissance.

La prise en compte de cet aspect permet d'intégrer la dimension sociale au développement urbain et justifie l'appellation « durable » du fait de l'obligation de mise en place d'actions à long terme.

Le Développement Spatial intra- et inter-urbain

Cet aspect permet de regrouper un grand nombre de données de caractère purement spatial, mais cela à toutes les échelles. Les différents thèmes regroupés sont :

- les systèmes urbains
- le polycentrisme
- les réseaux de villes
- les relations zones urbaines – zones rurales

- la régénération urbaine
- la réhabilitation des espaces bâtis et abandonnés
- la qualification des villes

Il s'agit donc ici de la thématique « développement urbain » au sens strict du terme, mais la notion de durabilité se traduit par la présence de thèmes comme le polycentrisme et les relations entre urbain et rural, qui sont des objectifs importants, énoncés dans le SDEC principalement, et repris par le SDEA.

L'Attractivité du territoire

Pour l'attractivité du territoire, la définition est plus complexe, car il ne s'agit pas d'une thématique précise, mais plutôt d'un objectif d'ensemble, regroupant une partie des points précédents. La distinction de l'attractivité permet de faire ressortir l'importance de certains aspects comme la qualité de vie, la régénération urbaine, l'insertion sociale. Les objectifs énoncés dans la Communauté Durable mais aussi dans le Développement Spatial intra- et inter-urbains sont étroitement liés à l'attractivité, et sa mise en valeur permet de déterminer la place de ces deux derniers en tant qu'objectif ou en tant que but.

L'Identité du territoire

Ce point, au contraire du précédent, est assez simple à définir car il regroupe tous les objectifs intégrant le patrimoine culturel ou bâti, c'est-à-dire tous sauf ce qui se rattache aux espaces naturels, à l'environnement. Les principaux thèmes des objectifs sont la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel local, incitant ainsi la promotion du territoire vers l'extérieur, mais aussi la proposition de vie culturelle au sein d'un territoire. L'intérêt de cet aspect est qu'il a des conséquences sur l'intégralité des autres aspects avec l'amélioration du cadre de vie, l'augmentation de l'attrait touristique du territoire, ou encore la possibilité de créer une coopération entre certaines villes ayant une histoire commune. En bref, cet aspect est très spécifique mais est toutefois indispensable pour le développement urbain durable.

1^{ERE} PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE QUATRE ESPACES EN INTERACTION

L'analyse des programmes de coopération des espaces MED, ENO et SUDOE n'est pas un choix anodin, et va permettre de mieux comprendre les objectifs développés par l'Espace Atlantique au sein de son propre programme de coopération. Les différentes régions que forment l'Espace Atlantique participent à deux, voire trois programmes simultanément, et cela en fonction de leurs situations géographiques et de leurs caractéristiques. Donc les trois espaces précédemment mentionnés recoupent l'Espace Atlantique et cela sur sa totalité.

Grâce à l'analyse des différents objectifs proposés, les conclusions permettront de mieux définir les objectifs développés dans le programme de coopération de l'Espace Atlantique, et donc de poser un cadre d'étude solide pour l'analyse des programmes opérationnels des pays et des régions de l'espace.

analyse verticale

I. Des espaces spécifiques mais complémentaires

A. Espace MED et la protection

Le point le plus marquant dans le cas de l'Espace MED est la place importante laissée au partage et à l'échange des connaissances à l'échelle transnationale, ainsi que la mise en place de coopération interscalaire afin de couvrir au mieux le territoire et de le rendre plus cohérent, en réponse aux objectifs énoncés dans le SDEC.

Une très forte volonté de créer un espace connecté est aussi visible avec la coordination des différentes politiques de développement et de planification, et ceci à l'échelle transnationale.

La place de la culture et de la protection du patrimoine culturel met en exergue la volonté de diffuser une image positive et de qualité vers l'extérieur.

La quasi inexistence de références sur le développement durable (sauf peut être par l'intégration de la protection des paysages dans le patrimoine culturel) ou la protection de l'environnement s'explique par l'existence de la priorité 2 sur l'environnement.

Certes, cette priorité existe pour tous les programmes de coopération des espaces européens, mais elle prend plus ou moins d'importance en fonction du contexte.

Ici, la totalité de l'espace est caractérisé par la présence de la mer Méditerranée et donc par la grande fragilité du territoire face aux éléments extérieurs, tels que la très grande activité maritime, les conditions climatiques et le tourisme massif.

Dans le cas de l'Espace MED, la notion de développement urbain durable est donc limitée surtout au secteur de coopération interscalaire :

- coordination des différents systèmes territoriaux pour un développement territorial concerté,

- patrimoine culturel,
- déconcentration des services en direction des petites villes et des territoires les moins peuplés (polycentrisme).

Cette notion reste dans des phases de réflexion, d'observation et de mise en place de programmes, qui laisse une très grande place à la protection du patrimoine (importance accrue du fait de l'affluence touristique).

B. Une continuité pour le Nord Ouest

En ce qui concerne l'espace ENO, nous pouvons relever qu'il est le seul à aborder de façon quasiment équitable l'ensemble des domaines d'étude (développement communautaire, polycentrisme, attractivité, identité et même environnement). Cet état de fait peut, peut-être, s'expliquer par la situation de cet espace, au Nord de l'Europe, et par les différentes régions qui le composent. Ces dernières appartiennent à des pays européens puissants et situés en plein cœur du pentagone économique et de l'espace communautaire.

Si l'on observe les différentes actions qui sont proposées dans cette priorité, et cela tous domaines confondus, il est visible que le but est de continuer sur la lancer du programme précédent et de renforcer les actions présentes afin d'atteindre une augmentation de l'attractivité et de la performance des métropoles, des villes et donc par extension des zones rurales.

Le programme de l'Espace ENO est l'un des seuls à aborder clairement la notion de polycentrisme avec la proposition d'actions à l'échelle des villes secondaires, afin de créer un véritable réseau de ville moyenne fort et compétitif.

Bien qu'une priorité sur l'environnement ait été développée, la qualité de l'environnement, mais aussi l'utilisation de ressources renouvelables, sont deux points abordés dans les domaines de la communauté durable et de l'attractivité.

Cette observation permet de poser l'**hypothèse** suivante :

- Cet espace étant arrivé à un stade plus avancé que les autres espaces (MED, SUDOE surtout, l'Espace Atlantique étant un cas particulier au sein des espaces européens), peut se permettre de proposer de nouveaux défis aux régions dans le domaine de la compétitivité.

Donc, pour le cas de l'Espace ENO, la notion de développement urbain durable est quasiment complète avec :

- Performances sociales et économiques
- Rôle des villes secondaires en contrepoids des aires métropolitaines
- Qualité de l'environnement et pratiques durables

Le développement urbain durable se trouve dans une phase active de création de projet. La thématique de l'environnement et de sa protection est plus spécifiquement développée dans la priorité 2.

C. Un espace en développement

La notion de développement urbain durable est très présente dans l'énoncé des objectifs du programme de coopération de l'espace SUDOE. Bien que les objectifs soient très généraux, l'objectif de créer une relation forte entre les zones rurales et urbaines est très présent et cela transversalement (coopération dans la planification, développement de réseaux, développement des activités humaines). De plus, la thématique environnementale est sous-jacente, avec la notion de durabilité, qui assure la pérennité du territoire et des actions qui sont proposées, et cela en plus de la priorité 2.

La prise en compte de cette thématique est très importante pour le développement urbain durable, et est à ajouter aux domaines de développement urbain initiaux.

L'absence de la notion de renforcement et de développement des actions énoncées dans le programme induit que l'état d'avancement de la coopération dans ce domaine de développement urbain durable est encore à son stade de lancement et d'élaboration.

Les observations faites sur les types d'actions donne un indice sur l'état d'avancement et permet de poser une **hypothèse** :

- les régions qui forment l'espace SUDOE sont à un stade de développement urbain et général qui ne permettait pas, jusque là, de lancer des projets incluant le développement durable.

Il est évident qu'il faut confronter ces observations avec celles d'une analyse précise des programmes 2000 – 2006, pour ainsi déterminer plus précisément les évolutions dans les propositions.

En dépit du caractère récent de la prise de conscience du développement urbain durable, voici les thèmes abordés dans ce programme pour répondre à cette thématique :

- Développement durable zone urbaine/zone rurale
- Création de nouvelles opportunités économiques par le développement de réseaux
- Promotion du patrimoine

D. Une recherche de l'équilibre

Bien que le cas de l'Espace Atlantique sera abordé plus précisément en conclusion, un point doit être précisé à ce niveau car il n'a pas encore été énoncé.

La place que prend l'intégration des zones rurales, qui sont précisées comme fragiles, dans le programme montrent aussi l'un des domaines prioritaires d'action dans le développement du territoire : le développement rural durable avec une volonté de créer ou renforcer les liaisons avec les espaces les plus en difficulté de l'aire d'intervention.

Au sein de ce programme, l'approche au développement urbain durable se fait par le biais de ces différentes thématiques :

- Mise en commun des ressources et des compétences
- Attractivité des villes par leur mise en réseau
- Conservation et promotion du patrimoine culturel

E. Financement

Les parts du financement attribuées aux priorités sur le développement urbain durable se situent, et cela pour chacun des quatre espaces, entre 10 et 20% de la totalité du budget alloué aux programmes de coopération. Si l'on compare ces pourcentages avec ceux des autres priorités des programmes, nous pouvons observer qu'ils sont dans les taux les plus bas, mais cela est sûrement dû au fait que les actions qui seront développées au sein de cette priorité seront plus de l'ordre de la communication ou du conseil que de la réalisation concrète de projets comme nous pouvons l'observer dans la priorité qui concerne le développement économique ou la société de l'information. Nous ne pouvons pas nous baser sur cette observation pour définir si cette priorité est considérée comme moins importante par rapport aux autres au niveau budgétaire, il semble impossible de les comparer sur cette base.

analyse horizontale

II. Des problématiques au cœur des espaces

La répartition des différentes actions proposées par les quatre programmes des espaces européens a été faite le plus précisément possible, mais le caractère multithématique du sujet de développement urbain durable rend le classement difficile.

Les trois premiers points abordés dans l'analyse: communauté durable, développement spatial intra- et inter-urbain et attractivité, auraient pu faire l'objet d'une analyse commune, mais les thèmes abordés, bien que similaires, sont employés différemment, en relation avec l'objectif spécifique à atteindre.

A. Une communauté durable forte au Nord

L'importance de ce secteur est plus ou moins visible en fonction des espaces et des régions qu'il intègre.

L'ENO et l'Espace Atlantique, qui intègrent des pays du Nord de l'Europe, proches ou même appartenant au noyau central de l'Europe économique (pentagone central), ont une vision beaucoup plus basée sur le renforcement et l'amélioration des collaborations et coopérations déjà mises en place. Pour SUDOE et MED, les préoccupations se concentrent surtout sur la mise en réseau des services, la décentralisation et la recherche de nouvelles opportunités économiques.

L'espace qui semble le plus actif dans le domaine est l'ENO, avec des actions globales de coopération dans le but de créer une atmosphère positive pour la croissance économique. Les places de l'étude, de la recherche de solution dans les problématiques liées à la cohésion sociale et à la croissance économique, sont prépondérantes dans les actions que l'ENO propose.

Pour les espaces MED et SUDOE, les propositions sont soit trop ciblées (Cf. SUDOE), soit encore au stade du lancement d'idée (Cf. MED : « favoriser l'émergence de stratégies d'actions communes »).

- Cela laisse à penser que celles-ci répondent seulement à des problématiques très ponctuelles, ou très globales, qui demandaient une réponse rapide, pouvant s'intégrer dans les priorités des programmes de coopération.

B. Un développement spatial possible grâce à l'échange

Cette thématique englobe plusieurs aspects importants du développement urbain durable tels que la planification du territoire, les réseaux de villes, le développement durable intégré à l'urbanisation et à la construction ou encore les relations villes/campagnes, tout ceci dans un souci de contrôle de l'urbanisation pour :

- contrôler la croissance urbaine,
- protéger l'environnement.

Pour cette thématique, l'Espace Atlantique se démarque des autres par l'absence d'action correspondant parfaitement aux objectifs énoncés précédemment. La priorité essentielle semble se situer dans :

- l'échange de connaissance et l'amélioration des coopérations mais cela dans un cadre adapté avec des acteurs préparés et formés dans une même optique.

Pour l'Espace Atlantique, il s'agit réellement de **développer au maximum l'échange d'information et de savoir** à l'échelle régionale mais aussi transnationale.

Le point qui semble le plus problématique pour l'Espace Atlantique est la **désertification et l'abandon des zones rurales fragiles** au profit des zones littorales plus dynamiques. Nous retrouvons cette préoccupation pour l'espace SUDOE par la volonté de monter des projets innovants de collaboration entre ville et campagne (zones dynamiques/zones fragiles). Mais il faut tout de même noter que la préoccupation majeure, et cela pour l'ensemble des espaces, est **le développement territorial homogène avec un rôle à accentuer pour les villes secondaires (ENO)**, ou alors avec un **renforcement des réseaux de villes** dans le cadre d'échange d'expérience positive.

L'espace ENO se démarque lui aussi des autres espaces mais dans des domaines plus précis du développement durable, comme la construction avec des matériaux durables ou l'utilisation des énergies renouvelables dans les zones urbaines. Ces actions illustrent clairement que l'espace est entré dans une étape active de développement, et l'importance des surfaces de zones urbanisées peut être l'un des facteurs qui a poussé à la proposition de ces actions.

L'ensemble des actions qui sont relevées permettent d'illustrer un aspect important du **polycentrisme** : la coopération et surtout la mise en réseau des villes (qu'elles soient de type métropole ou village). Cette mise en réseau est valable pour l'ensemble des secteurs, afin de créer une réelle liaison entre les villes, une cohérence dans les activités et les axes de communication et d'information (Cf. document sur la thématique des transports)

C. L'Attractivité par la transversalité

La notion d'attractivité est étroitement liée à toutes les thématiques abordées. Une qualité de vie notable, une atmosphère économique dynamique et innovante, un cadre de vie, autant culturel que naturel, agréable, sont autant de point qui entre dans cette thématique et qui sont à prendre en compte.

Pour cela, la globalité des actions proposées dans le cadre des programmes de coopération de chaque espace peut être et sera un facteur fort au potentiel d'attractivité d'un territoire. Nous pouvons ainsi dire que l'augmentation de l'attractivité des villes, des régions et donc des espaces, est un enjeu commun à l'espace communautaire, et que

les thématiques du développement communautaire et du polycentrisme prennent la place des buts menant à cet enjeu. Mais certaines actions sont proposées dans une optique directe d'attractivité, et chaque espace cible un domaine distinct à développer pour cet objectif.

L'Espace Atlantique et l'ENO se focalisent plus spécifiquement sur le **renforcement de la compétitivité générale et du réseau transnational des régions** mais cela par le biais d'actions dans le domaine de **l'innovation environnementale** ou de la **meilleure utilisation des espaces**. L'attractivité, la meilleure image semble être étroitement liée avec l'environnement et la culture, c'est-à-dire à l'offre d'un cadre de vie personnel et professionnel agréable.

Si l'on reprend le cas de l'Espace Atlantique, il semble très clair que l'espace veut tirer profit des possibilités existantes de mise en réseau des villes pour augmenter l'attractivité auprès de l'IDE.

Un point important est celui de la grande place laissée aux domaines du tourisme, de l'environnement et de la culture, cela dans le cadre de la communication vers l'extérieur, ainsi que dans la promotion des espaces.

Le potentiel attractif est au cœur des programmes des espaces, et cela sans tenir compte des domaines d'interventions. Toutes actions faites dans n'importe quel domaine, aura un impact significatif sur le potentiel attractif des territoires.

D. Un atout non exploité

L'identité est une part importante de la dynamique d'une ville car elle englobe les thématiques du tourisme, de la culture et donc du patrimoine naturel et bâti.

Chacun des 4 espaces consacre un objectif complet à cette thématique, ce qui montre l'importance qui lui est donné. La principale action, redondante pour chaque espace, est la protection du patrimoine culturel dans le but de le conserver de manière durable, mais aussi de l'utiliser à des fins économiques/touristiques.

La richesse culturelle (naturelle ou bâtie) dont dispose chaque espace est une source encore sous exploitée de l'économie basée sur l'identité territoriale. Les actions qui sont proposées à l'échelle régionale et transnationale accentuent beaucoup le point de la mise en commun des connaissances afin de mieux gérer, protéger, conserver et valoriser le patrimoine. Cette thématique est aussi à lier avec la deuxième, sur la gestion du territoire, car le facteur protection du patrimoine, qu'il soit naturel ou bâti, est un facteur très important à prendre en compte dans le développement territorial et donc dans la planification (contrôle de l'étalement urbain par exemple).

E. L'environnement

Cette thématique est transversale à tous les thèmes et donc à l'ensemble des priorités des programmes de l'ensemble des espaces. Etant donné que la définition du développement urbain durable est faite en fonction des thématiques qu'aborde l'Espace Atlantique, nous allons considérer l'environnement et sa protection comme un sujet complémentaire, impliquant des références ponctuelles.

C'est donc dans cet objectif qu'il semblait important d'identifier les espaces qui ont ajouté une notion « environnement » dans leurs propositions d'actions à la priorité 2

de chaque espace qui concerne la valorisation de l'environnement (ressources durables) et la gestion des risques naturels. Les 2 espaces à avoir intégrés cette notion dans les priorités de développement urbain durable sont l'EA et l'ENO :

- EA veut créer une agence commune pour le développement durable
- ENO propose des actions collectives pour améliorer la qualité de l'environnement et des pratiques énergétiques durables

Les différentes actions ne sont pas exceptionnelles mais intègrent la notion de durabilité dans le développement urbain, et cela en imposant une réflexion supplémentaire sur les projets possibles.

A titre informatif, voici les intitulés des priorités de chaque espace abordant les thématiques environnementales :

- **Espace Atlantique** : Protéger, sécuriser et valoriser durablement l'environnement marin et côtier
- **Espace Méditerranée** : Protection de l'environnement et promotion d'un développement territorial durable
- **Espace Nord Ouest** : Gérer de façon durable les ressources naturelles ainsi que les risques naturels et technologiques
- **Espace Sud Ouest** : Amélioration de la protection et de la conservation durable de l'environnement et du milieu naturel SUDOE

Conclusion : L'Espace Atlantique au cœur de l'analyse

➤ Des actions diversifiées

Après la lecture et l'analyse des différents objectifs et actions proposés dans le programme de coopération de l'Espace Atlantique, nous pouvons déjà mettre l'accent sur la part importante qui est donnée à la **coopération** afin d'atteindre les différents objectifs, et cela dans tous les domaines.

Nous allons nous focaliser sur la thématique du développement urbain durable pour ce travail selon trois points de vue :

- coopération,
- objectifs énoncés,
- espaces.

● L'un des motifs énoncé est l'intensification des **échanges interrégionaux** pouvant contribuer au **développement territorial plus solidaire et équilibré** de l'EA, et intègre parfaitement la notion de développement durable mais pas seulement dans les zones urbaines, les zones rurales étant une partie importante du territoire. La mise en place de liaison entre ville et campagne, mais aussi le renfort des territoires ruraux fragiles apparaissent comme une priorité multisectorielle globale.

● De plus, grâce aux différentes études, évaluations et diagnostics qui ont été réalisés pour définir les caractéristiques de l'espace, l'importance des espaces ruraux dans le développement du territoire a été démontrée et les place au cœur de l'enjeu

européen qui consiste à atteindre un **modèle polycentrique** sur l'ensemble de l'espace communautaire (Cf. SDEC et SDEA).

- Si l'on observe de plus près les 3 objectifs qui sont développés dans la priorité 4 du programme de l'EA, chacun aborde un thème bien particulier du développement urbain durable.

Tout d'abord la **mise en commun des ressources et des compétences** dans le domaine du développement urbain et rural durable. Cet objectif englobe plusieurs thèmes d'actions, entrant dans la notion de développement urbain durable, et selon les thèmes, ils sont abordés de façon globale ou alors très spécifiquement. Cette différence dans l'approche peut vouloir limiter les possibilités d'actions des acteurs dans certain domaine au sein de cette priorité comme par exemple la proposition de la création d'une « agence commune pour le développement durable ». Cette action aurait très bien pu être proposée dans le cadre de la priorité 2, mais la notion de développement durable ne se limite pas à l'environnement, elle englobe aussi le développement spatiale du territoire.

Dans l'objectif 2, le thème de **l'attractivité des villes** par leur mise en réseau est abordé à travers les deux secteurs les plus porteurs : le développement durable (Agenda 21, éco-cité pilotes) et l'économie (IDE). Les actions qui sont proposées dans le cadre de cet objectif, bien qu'abordant des thèmes précis, ont pour thématique transversale la mise en **réseau des villes**, afin d'atteindre une cohérence sur l'ensemble des villes et créant ainsi un tissu urbain attractif.

Nous retrouvons cette volonté d'unifier l'ensemble de l'espace dans l'objectif 3, mais ici à travers **le patrimoine culturel**. L'Espace Atlantique est un territoire qui se distingue aussi par son histoire, très fortement lié avec l'océan Atlantique, et des cultures qui se retrouvent sur l'ensemble des pays de la façade atlantique (culture celtique en particulier). Les actions qui sont proposées par le programme de coopération mettent l'accent sur cette particularité, qui est un point important pour la coopération des différentes régions.

➤ **L'Espace Atlantique, espace de cohésion**

A une autre échelle de comparaison, nous pouvons observer des différences dans l'approche au développement urbain durable en fonction des espaces étudiés. Si l'on se base sur l'analyse des actions, nous pouvons effectuer des « groupes » avec les quatre espaces en fonction de l'état d'avancement des actions et de leurs caractéristiques.

- L'une des premières caractéristiques qui est à mettre en avant sont les **caractéristiques géographiques**, avec pour l'Espace Atlantique la façade océanique atlantique commune à toutes les régions, et pour l'espace MED, l'ensemble des régions est en bordure de la Méditerranée. Ces deux espaces présentent des similitudes géographiques que l'on retrouve dans les propositions d'actions associées à l'identité et à la culture. Les actions de promotion et de protection du patrimoine sont très importantes pour la pérennité des zones fragiles et prennent une grande place dans les actions de ces programmes.

Ce qui peut expliquer cela est que l'ensemble des régions qui composent ces **espaces Atlantique et MED** font aussi parties d'autres espaces, qui regroupent des

régions plus « intérieures » et sur des espaces géographiques plus logiques lorsque l'on tient compte du développement territorial à l'échelle interrégionale et internationale.

C'est ainsi que nous pouvons regrouper les **espaces ENO et SUDOE** ensemble, non pas parce qu'ils présentent les mêmes caractéristiques, mais parce qu'ils regroupent respectivement des régions présentant des difficultés similaires et/ou le même stade de développement. C'est ainsi que l'espace ENO regroupe des régions plus dynamiques économiquement parlant (régions du Nord de l'Europe : GB, France, Irlande), car plus proche du noyau économique européen (certaines régions sont incluses dans le pentagone) et propose des actions plus ciblées. En ce qui concerne l'espace SUDOE, celui-ci est composé de régions qui ont un certain retard dans leur développement territorial mais qui sont très actives dans les différents programmes européens (Interreg). Les différentes actions que le programme SUDOE propose sont majoritairement dans les premiers stades de réalisation, encore à l'état de projets.

La détermination de la place exacte de l'Espace Atlantique au sein de ce groupe d'espace semble difficile, mais il apparaît comme un **espace de cohésion** entre les régions des espaces ENO et SUDOE de la façade Atlantique, qui a priori rien ne relie. La prise en compte de l'espace MED est plus difficile à intégrer car seules deux régions du Sud du Portugal et une partie de l'Andalousie en Espagne sont communes à ces deux espaces.

Si l'on revient à l'Espace Atlantique, nous pouvons tout d'abord préciser que c'est un espace qui est particulier parmi les espaces étudiés ici. Les caractéristiques des régions incluses dans cet espace diffèrent en fonction des pays et de leur position dans le développement européen (économie, politique, ouverture vers l'extérieure). On observe une sorte de déséquilibre, comme nous l'avons soulevé précédemment, entre les régions du Nord et du Sud, qui ne présentent pas les mêmes problématiques.

Mais le point commun qui relie la totalité des régions est la présence de l'océan Atlantique, et le modèle de développement urbain et économique visible sur l'ensemble de la façade (un développement du littoral excessif et souvent mal contrôlé, avec une désertification des espaces plus ruraux intérieurs).

- Le chevauchement complet de l'Espace Atlantique par les trois autres présente un intérêt indiscutable, car cela permet à l'Espace Atlantique de se concentrer sur des problématiques spécifiques au territoire. Mais cela sans délaisser les autres problèmes, pris en charge par les autres programmes, plus à même de créer des actions cohérentes à l'échelle nationale.

Avant de réaliser l'analyse des programmes opérationnels nationaux et régionaux, voici les éléments importants à prendre en compte du développement urbain durable dans l'Espace Atlantique :

- La coopération à toutes les échelles pour un échange de connaissance et la promotion de la coopération, ce point est à la base de toutes les thématiques du fait de sa transversalité,
- Le développement territorial plus solidaire et équilibré pour atteindre un modèle polycentrique sur la totalité de l'espace. Cet élément n'est pas spécifique à l'Espace Atlantique, mais est un objectif communautaire qui apparaît dans le SDEC. La prise en compte du polycentrisme est très importante pour l'Espace

Atlantique car il fait parti des territoires les plus périphériques de l'Europe et doit faire face à des problématiques mettant en jeu les connexions des territoires urbains avec les territoires ruraux moins densément peuplés,

- La promotion des espaces avec la valorisation de l'identité, et la protection du patrimoine pour améliorer la qualité de vie et l'attractivité (approche multithématique),
- Le renforcement de la compétitivité avec la promotion des réseaux transnationaux des régions.

2EME PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX CINQ ETATS, CINQ PROGRAMMES

analyse verticale

I. La globalité à l'échelle nationale

L'analyse verticale permet dans un premier temps de mieux appréhender les objectifs globaux de chaque pays participant aux activités de l'Espace Atlantique. Cette analyse va reprendre les points les plus importants relevés au sein des objectifs énoncés au travers des divers programmes opérationnels nationaux du Portugal, de l'Espagne, de la France, du Royaume-Uni et de l'Irlande.

Il faut noter que les objectifs énoncés au sein des programmes sont à distinguer des actions. Les secondes ne sont que des propositions d'interventions dans le but de répondre à l'objectif, et n'illustrent pas forcément l'intégralité de la portée de celui-ci.

A. Le système urbain au cœur du territoire portugais

- Pour commencer, il est important de noter que le Portugal est le seul pays à avoir rédigé des programmes opérationnels thématiques en plus du CRSN portugais, et cela pour les thèmes « facteurs de compétitivité » et « valorisation du territoire ».

L'existence du second thème permet une approche plus précise du développement urbain durable à l'échelle du pays grâce à la priorité 6 sur les équipements et les innovations pour le développement urbain. Le choix des secteurs des équipements et des innovations sous entend des actions à l'échelle locale, avec une coopération forte entre les entités urbaines pour créer une véritable cohérence du territoire. Cette notion de territoire équilibré et cohérente se retrouve aussi dans la priorité 5 de ce document, qui traite plus spécifiquement des réseaux de communication.

Lors de la lecture des différents objectifs et sous-objectifs, cette première impression se confirme avec la récurrence de la notion de **système urbain**, de sa **qualification** et de la **cohérence du territoire national** (en réponse aux asymétries régionales), entrant pleinement dans les objectifs de créer un **espace européen polycentrique** énoncés dans le SDEC et le SDEA. Les sous-objectifs associés à cet enjeu concernent l'amélioration des réseaux d'équipements et de services, ainsi que l'insertion des populations en difficultés.

- L'ensemble de ces informations permet d'établir que le Portugal accorde une place significative au développement urbain, et cela à l'échelle nationale, avec la volonté de mener le système urbain vers un développement équilibré et cohérent. Mais il ne faut pas omettre d'intégrer la **dimension sociale** à cette volonté, avec la connexion forte qui existe entre les services, et leur accès équitable par la population, permettant ainsi l'insertion des populations défavorisées.

B. Des régions autonomes pour l'Espagne

- L'appartenance de plusieurs régions espagnoles aux **régions convergentes et de phasing-out** implique que celles-ci font parties des régions qui présentent un certain retard de développement, et ce retard peut s'expliquer par la situation du pays en **périphérie** de l'espace communautaire.

Dans le cadre de l'étude du développement urbain durable, plusieurs axes prioritaires du CRSN espagnol correspondent, mais cela en fonction du statut des différentes régions. Le CRSN espagnol a distingué très clairement les objectifs par régions de convergence et Phasing-out, régions de Compétitivité, régions ultrapériphériques, coopération transfrontalière et coopération transnationale.

En ce qui concerne les régions de convergence et de Phasing-out, l'axe 5 précise très clairement les objectifs de développement voulus dans le cadre du développement durable et urbain. La séparation des sous-objectifs en fonction de la taille des entités urbaines montre l'étendu des actions possibles et surtout la prise de conscience des enjeux que cela implique. A l'image du CRSN portugais, la notion de **polycentrisme** et de **développement équilibré** apparaît régulièrement, avec l'objectif d'intégrer au maximum les petites et moyennes villes dans le développement du territoire national, afin de créer de véritable **pôle attractif** autant pour les entreprises que pour la population.

En ce qui concerne les régions participant à la coopération transfrontalière et transnationale, les objectifs se focalisent sur la mise en relation ou la création des différents réseaux, et plus particulièrement, dans le cas du développement urbain durable, des **réseaux urbains**. Cette coopération devra aborder des thématiques communes aux différents territoires concernés par la coopération transfrontalière et transnationale.

- Bien que le CRSN espagnol soit l'un des plus complets et des plus détaillés des CRSN étudiés, le manque d'information sur les possibilités d'actions donne au document un caractère très général, et laisse le champ libre à toute intervention.

C. La France : Le développement urbain durable sous-jacent

Le cas du CRSN français est particulier car aucune priorité ou objectif ne rentre dans le domaine défini de développement urbain durable. Le développement territorial est intégré dans l'ensemble des priorités, de manière transversale, en parallèle de l'économie. L'intégration du sujet de l'économie et de sa croissance au sein des différents objectifs dénature le sens global de ceux-ci, mais aussi des actions pouvant concerner le développement urbain durable.

L'exemple qui peut être donné ici est celui du statut des entreprises, comme facteur de développement des territoires. L'absence de priorité spécifique au développement urbain durable ne laisse pas pour autant penser que cette thématique est « oubliée » car elle reste très présente sur l'intégralité du document, mais transversalement et accentue le caractère multisectoriel de la thématique développement urbain durable. Mais cela accentue aussi le caractère incontournable de celle-ci, car **chaque domaine est un facteur de développement et a un impact sur le territoire**.

Quelques objectifs peuvent être tout de même relevés mettant en avant l'impact sur le territoire, comme la mise en réseau des acteurs locaux ou encore la requalification des territoires en crise socio-économique.

Mais il faut tout de même noter qu'il y a un risque de ne pas répondre totalement aux objectifs de l'Espace Atlantique en laissant cette thématique sans objectifs nationaux définis et spécifiques.

D. Le Royaume Uni : Un territoire sous le signe du social

- Le cas du Royaume-Uni est lui aussi très spécifique étant donné la séparation du pays en cinq nations.

Chacune présente des caractéristiques différentes (et cela que ce soit pour les caractéristiques physiques ou socio-économiques) se traduisant par des propositions d'objectifs spécifiques à chaque territoire. Il apparaît donc plus judicieux de considérer le CRSN du Royaume-Uni en cinq sous-CRSN distincts.

Mais tout d'abord, il faut noter que le CRSN du Royaume-Uni, ou plus exactement les régions, ont été classées selon leurs caractéristiques de développement, tout comme les régions espagnoles. C'est ainsi que des régions de « convergence » et des régions de « compétitivité et emploi » ont été distinguées, permettant ainsi de proposer des objectifs adaptés à chaque situation. Mais dans le cas du développement urbain durable, les objectifs sont, dans la majorité des cas, similaires et ne demande pas de distinction.

- Dans le cas de l'**Angleterre**, les objectifs proposés sont à **dominance sociale**, avec une forte place donnée à l'insertion sociale, et à la requalification des espaces abandonnés. Ces deux objectifs entrent pleinement dans une optique d'attractivité accrue du territoire. Mais la problématique, ou plus exactement la communauté durable, est un sujet qui a été seulement abordé dans le cadre de l'objectif compétitivité et emploi.

En **Ecosse**, la thématique du développement urbain durable se répartie selon les deux classes de régions avec une vision plus globale du développement au sein des régions de convergence, avec la problématique du manque d'attractivité démographique. Alors que dans le cas des régions de compétitivité et emploi, la priorité est donnée à l'insertion et à l'homogénéité de l'ensemble des territoires en **minimisant les disparités** dans le but de servir la croissance économique. Mais dans les deux cas, le **social**, par la prise en compte de la population, est fortement développé.

Pour l'**Irlande du Nord**, l'ensemble des objectifs semble se résumer à la meilleure répartition des services et des équipements sur le territoire afin d'offrir à la population un **cadre de vie**, et une **qualité de vie, attractif et durable**.

Et enfin, dernière nation, le **Pays de Galles**, qui propose un objectif très global, intégrant l'intégralité des problématiques mais sans précision, rendant le document difficilement exploitable.

(Le cas de Gibraltar est particulier car il ne fait pas parti des régions concernées par l'Espace Atlantique, de plus le document n'était pas exploitable au moment de la lecture.)

- À la lumière de toutes ces observations, il semble évident qu'il existe des différences à l'échelle de l'Etat mais qu'une certaine cohérence apparaît à l'échelle des nations. L'Angleterre se distingue des trois autres nations par le caractère extrêmement social de ses objectifs, mais aussi dans une thématique plus précise, par la **réhabilitation** et la **récupération des espaces urbains abandonnés**, dans un but de développement urbain durable.

Pour les nations de l'Ecosse, l'Irlande du Nord et du Pays de Galles, les problématiques sont celles spécifiques aux **espaces périphériques**, avec respectivement la capture de la population, l'amélioration des réseaux de services, et la requalification et l'attractivité. Ces objectifs symbolisent les mouvements démographiques spécifiques aux espaces subissant une certaine désertification au profit des espaces plus dynamiques intérieures. En réponse à ce phénomène, ces divers territoires se voient dans l'obligation de mettre en place des objectifs basés sur l'attractivité.

- En conclusion pour le Royaume-Uni, chaque nation a eu son propre développement, traduit par le biais des différents objectifs, mais l'importance de la volonté d'agir dans le domaine du social laisse à penser qu'une certaine inquiétude apparaît dans le cadre de l'insertion sociale et du potentiel attractif des territoires, pour respectivement les régions les plus centrales et ensuite les régions les plus périphériques.

- L'enjeu qui concerne l'ensemble des nations du Royaume-Uni, est le développement d'une **véritable communauté durable**.

E. L'Irlande : une place dans l'archipel

- L'Irlande, 5^{ème} pays concerné par l'Espace Atlantique, s'illustre aussi par le caractère transversal du thème du développement urbain durable, vu pour le cas de la France en particulier. Une grande part des objectifs concernant le développement urbain est étroitement relié au secteur économique. Le choix des sites d'action dans le cadre du développement urbain se fera en fonction des caractéristiques socio-économiques, zones en marge, désavantagées économiquement, avec des problèmes sociaux, d'insertion par exemple.

Mais l'ensemble de ces objectifs a comme enjeu commun de parvenir à un **développement des régions cohérent et équilibré**, et cela en intégrant aussi bien les régions en difficultés, que les régions plus dynamiques, pour ainsi atteindre un résultat à l'échelle nationale.

Il faut remarquer aussi que l'intégralité des points abordés dans le CRSN irlandais fait référence soit à la **qualité de vie**, soit à l'**attractivité des territoires**, laissant à penser que le pays fait face à certain mouvement de population émigrant vers les régions plus centrales et dynamiques, et souhaite, au travers des différents objectifs, faire la promotion des espaces.

- Les problématiques abordées par l'Irlande peuvent être mises en parallèle avec celles du Royaume-Uni, faisant apparaître une certaine homogénéité dans les actions à

venir sur la Grande Bretagne et illustre bien le fait que ces deux pays ont suivis un développement quasi comparable et se retrouve ainsi dans des situations appelant des interventions identiques dans le domaine du développement urbain durable.

Conclusion analyse verticale : Des programmes nationaux soutenant l'Europe

Après avoir analysé les données concernant le développement urbain durable au travers des CRSN des pays faisant partis de l'Espace Atlantique, quelques observations et conclusions sont à noter.

- Tout d'abord, en ce qui concerne les objectifs et les quelques actions proposées, et cela sur l'ensemble des documents, le caractère global des objectifs amène à poser l'**hypothèse** suivante :

→ les pays semble avoir ici un rôle limité dans l'application des actions financées par le FEDER.

Il est vrai que ce fond est exclusivement consacré au financement du développement régional, expliquant ainsi le manque de données concernant le financement à l'échelle nationale.

→ Les différents objectifs semblent aborder des thèmes très généraux pour laisser ainsi libre court aux volontés régionales de développement, qui seront plus adaptées aux problématiques locales.

Les pays se « contentent » de définir des problématiques communes à l'ensemble de leur territoire, ce qui restreint les possibilités de propositions, surtout dans le domaine de l'identité, de la protection du patrimoine, étant donné que chaque région possède ses propres caractéristiques et ses propres richesses, et reste l'échelle la plus apte à optimiser les actions.

- Autre observation, les cinq pays qui participent à l'Espace Atlantique sont aussi caractérisés par des différences de développement autant spatial que socio-économique. La prise en compte des différents statuts des régions à travers ces territoires laisse apparaître une certaine cohérence à l'échelle des cinq pays.

Les états du Portugal et de l'Espagne forment un premier ensemble caractérisé par un certain retard de développement aux échelles nationale et régionale.

Les éléments qui permettent d'établir ce regroupement sont :

1. Le statut des régions espagnoles, qui sont majoritairement des régions de convergence ou de phasing-out (en particulier celles appartenant à l'Espace Atlantique). Ces dernières ont un statut comparable aux régions portugaises étant donné les fortes similitudes de développement.
2. Le second élément se situe au niveau des objectifs proposés par les deux états (Portugal et Espagne), qui sont assez similaires dans la dimension scalaire. **C'est-à-dire**

qu'ici les réseaux de villes sont au cœur des problématiques, les états ont une volonté de renforcer leur système urbain.

Dans le cas de la Grande Bretagne, le Royaume-Uni et l'Irlande peuvent être regroupés pour des raisons similaires : la grande majorité des régions sont dites de compétitivité et les objectifs proposés laissent une grande place au social (Cf. Irlande). La France est ici un cas à part, présentant des caractéristiques spécifiques aux deux ensembles observés. Elle occupe la place de la zone de transition entre les territoires du Sud, qui placent les villes au sein d'un système urbain et les territoires du Nord qui placent la population au sein des villes.

Les différences de développement qui existent entre ces différents états ne sont pourtant pas gênantes pour le développement urbain durable de ces territoires car les programmes mis en place par l'Europe permettent d'adapter les actions en fonction du développement et d'ainsi mener chaque espace vers une vision commune d'évolution, équilibrée et cohérente. Mais cet aspect de la relation entre l'Union Européenne et les états sera abordé dans la conclusion finale.

analyse horizontale

II. Une cohérence nationale d'approche thématique

A l'identique de l'analyse des espaces européens, voici l'analyse des objectifs des différents programmes opérationnels nationaux mais ceci selon les principaux sujets abordés dans le cadre du développement urbain durable :

- la Communauté Durable
- le Développement spatial intra- et inter-urbain
- l'Attractivité du territoire
- l'Identité du territoire

Mais avant d'aborder précisément chaque thématique, une analyse préliminaire sur les objectifs généraux semble appropriée afin de mieux appréhender la volonté globale.

A. Une vision nationale globale pour des actions régionales

Les objectifs généraux sont importants à prendre en compte car ils permettent d'avoir une vision d'ensemble des volontés nationales de développement urbain durable. Cette analyse a pour but d'avoir une vision des possibilités de développement de ces cinq états, et cela dans un même secteur, permettant ainsi de faire apparaître une certaine **cohérence de développement**, commune à l'ensemble des états.

• Tout d'abord, les objectifs généraux n'utilise pas clairement le terme de développement urbain durable, mais le définissent par le choix effectué des sujets des domaines d'intervention, et **principalement la volonté d'atteindre un équilibre du système urbain, mais ceci en incluant le facteur social au domaine strictement urbain.**

L'intégration du social dans les facteurs de développement urbain apporte sa dimension multithématique, mais aussi une part de sa notion de durabilité, tout comme

les objectifs se rapprochant le plus du domaine strictement urbain avec la réhabilitation et la requalification d'espaces abandonnés.

- Le caractère général des objectifs illustre bien la difficulté de répondre à la problématique du développement urbain durable à l'échelle nationale, étant donné l'existence de grande différence (à tous les niveaux) au sein même du territoire (bien que l'échelle régionale soit privilégiée).

Les objectifs cités se limitent à **viser un certain idéal de développement urbain** mais qui ne sera que le résultat d'actions menées plus précisément. Ils ne sont ici que pour désigner un ensemble de facteurs menant à un territoire équilibré et cela prenant en compte la totalité des acteurs (citoyens, entreprises, politiques, public/privé...).

- Les programmes opérationnels nationaux ne présentent pas de véritables actions, se sont plus des précisions données sur les objectifs généraux, des grands axes servant à guider les actions possibles à l'échelle régionale. Dans le programme français, le rôle du CRSN est clairement établi par le biais de l'orientation stratégique général **« dans les régions, promouvoir l'attractivité territoriale et l'excellence territoriale pour les investissements et l'emploi : les orientations stratégiques pour le FEDER »**. Ce dernier point ne donne qu'un premier aperçu du rôle réel du CRSN dans le domaine du développement urbain durable de chaque espace européen. Les programmes opérationnels des nations peuvent être considérés comme une sorte de **relais entre l'échelle européenne et l'échelle régionale, permettant de garder une cohérence aussi au niveau national selon les problématiques européennes**.

B. Les pays face aux problématiques sociales

- Pour la thématique de la communauté durable, le sujet redondant reste l'insertion sociale et la place qu'occupe et que doit occuper la population au sein des entités urbaines, et cela transversalement à tous les secteurs. La mise en parallèle de la régénération urbaine dans le sens strict du terme (spatial) et de la régénération sociale est une évidence pour les territoires voulant créer une communauté durable. L'importance de la **prise en compte de la population dans le cadre de la régénération** fait totalement partie du développement urbain car toutes décisions relevant du secteur de l'équipement, des infrastructures ou bien de la réhabilitation influent sur la dynamique démographique (les mouvements de population de migration par exemple) au sein du système urbain. Tous ces points permettent de comprendre l'importance donnée par le CRSN à cette thématique.

→ La question qui peut être posée ici est de savoir pourquoi les programmes d'échelles nationales portent une attention si forte à la thématique sociale.

- L'une des **hypothèses** possibles se situe dans le caractère général de ces problématiques, qui ne sont pas fonction des facteurs physiques du territoire.

→ L'ensemble d'un pays est soumis à une problématique sociale globale, pouvant être gérée à l'échelle nationale. La précision dans l'énoncé des différents objectifs montre que la thématique sociale fait partie de ce type de problématique, le pays

prenant ainsi le parti de proposer des solutions pour laisser les problèmes plus spécifiques à l'échelle régionale.

C. Des disparités selon la scission Nord/Sud

- Dans le cadre du développement spatial intra- et inter-urbain, la première remarque importante à faire est l'apparition de la **scission Nord/Sud**, déjà abordé dans l'analyse verticale.

Les CRSN des **pays du Nord**, c'est-à-dire l'Irlande, le Royaume-Uni et la France, proposent des objectifs qui illustrent une préoccupation se situant plus particulièrement à l'échelle des villes, avec une volonté prononcée de développer des actions ciblées sur les zones les plus en difficultés (friches industrielles, espaces bâtis abandonnés,...). Alors que pour les **pays du Sud**, l'Espagne et le Portugal, les interventions sont principalement ciblées sur le système urbain avec des thématiques comme la requalification des villes et l'atténuation des disparités entre les zones continentales et les zones littorales plus fortement urbanisées.

Ce schéma de scission Nord/Sud est à mettre en parallèle avec la thématique précédente de communauté durable, et tout particulièrement pour le Nord, avec une relation forte entre les interventions dans le domaine social et les interventions du secteur des espaces publics, dans les quartiers défavorisés.

- Une autre remarque importante : les pays du Sud comme le Portugal et l'Espagne ne se focalisent pas seulement sur le développement urbain, bien qu'ils occupent une place significative dans les objectifs nationaux ; la place des objectifs dans le domaine social est plus ou moins comparable à ceux des pays présentant des profils plus compétitifs. La distinction des régions en fonction de leur état de développement, donc convergente ou compétitive, ne sous-entend pas que les régions doivent se limiter dans leurs objectifs, mais plutôt qu'elles doivent développer des actions cohérentes pour qu'elles forment un territoire équilibré, en parallèle de leurs interventions leur permettant de rattraper leur retard.

Donc les régions les plus en retard doivent intervenir dans tous les domaines pour ne pas intensifier les disparités qui peuvent exister avec les régions les plus développées.

D. L'Attractivité comme objectif omniprésent

Cet aspect du développement urbain durable est plus un but à atteindre qu'une thématique spécifique (comme il a été noté dans la présentation du sujet). Toutefois, pour atteindre ce but, les moyens mis en œuvre s'insèrent parfaitement dans les aspects de la communauté durable et du développement urbain, donc dans le développement urbain durable. La totalité des interventions qui s'intégreront dans les objectifs de ces deux aspects auront un **impact important** sur le potentiel attractif des villes, mais aussi des territoires. Certains pays ne précisent pas cette volonté, contrairement au Portugal, à l'Angleterre et à l'Irlande, qui mettent en parallèle les notions de qualité de vie, de dynamisme économique et d'insertion sociale avec l'attractivité, en agissant sur les espaces urbains et les capitaux.

Toutefois, le fait de ne pas noter clairement une volonté d'augmenter le potentiel attractif d'un territoire ne sous-entend pas que les pays ne s'en préoccupent pas, il s'agit d'un **sujet sous-jacent**, dont les résultats sont associés aux résultats des interventions des autres aspects.

E. Prise de relais des régions ?

Pour ce qui est de cette thématique, le cas est particulier car au sein des différentes priorités des CRSN nationaux, seul l'Espagne, et l'Irlande du Nord y font référence.

- Tout comme l'attractivité, cette thématique est étroitement liée à la qualité de vie, car la protection et la valorisation du patrimoine bâti par exemple sont essentielles pour donner une image positive à un espace.

Toutefois, il faut noter qu'une certaine confusion est faite au niveau des différents programmes avec l'assimilation de la régénération urbaine à la protection du patrimoine bâti. Il y a une part de vérité, mais la protection du patrimoine historique ne se limite pas à l'aspect physique, il faut aussi intégrer une part d'histoire, de connaissance, mais aussi de promotion pour bénéficier du potentiel maximum.

De plus, une certaine confusion est faite dans la prise en compte de la protection du patrimoine avec l'intégration de cette problématique dans les priorités liées à l'environnement. Cette dernière se focalise essentiellement sur la protection du patrimoine naturel, mais aucun objectif ne fait référence au patrimoine historique afin de compléter la thématique.

Toutefois, le manque de donnée n'est pas forcément à l'image de l'intérêt porté au patrimoine historique. Il est intégré dans le cadre de vie et qualité de vie en milieu urbain ou encore dans des objectifs plus généraux.

- Ces différentes remarques peuvent laisser penser que l'échelle nationale n'est peut être pas l'échelle adaptée à la mise en place d'action spécifique ; au contraire de l'échelle régionale, qui propose une vision plus locale et précise des possibilités d'intervention de création de lien avec les régions voisines partageant une même culture, une même identité.

F. L'environnement

Etant donné que les problématiques se rapportant à l'environnement et à la protection du patrimoine naturel sont abordées au sein de priorités spécifiques, les quelques références trouvées le long des priorités se rapportent au développement urbain durable, et ont pour but de jouer un rôle spécifique. Ce rôle est d'intensifier, soit le caractère durable de l'objectif énoncé, soit de lui ajouter une dimension sensible afin de pouvoir répondre à certaines caractéristiques de la notion de qualité de vie.

Conclusion analyse horizontale : L'adaptation nationale suivant les intérêts européens

- Au regard de cette analyse, la première conclusion, ou remarque qui est à énoncée est l'apparente généralité des objectifs nationaux et des propositions.

• Il semble que les CRSN des différents pays intégrant l'Espace Atlantique jouent sur deux tableaux :

→ Dans un premier temps, ces programmes apportent une vision très globale des problèmes du territoire national, adaptés à toutes les régions. Cette prise en compte de l'intégralité des régions ne permet pas d'établir des objectifs précis avec des propositions d'action précises pouvant apporter des solutions efficaces aux problèmes spécifiques que peuvent rencontrer certaines régions.

→ De plus, ces programmes permettent de poser, de cadrer les problématiques du territoire, à l'échelle nationale, afin de bien appréhender le contexte de développement, pour ensuite aborder la phase plus active.

• En suivant les différents thèmes abordés, le caractère général des propositions se fait largement sentir, non pas dans le manque de précision des actions proposées, mais dans le choix des thèmes abordés.

→ La prise en compte de la population, et cela sur tous les territoires est une réponse à une problématique sociale commune à tous les pays. La proposition d'action dans ce domaine à l'échelle nationale semble logique, car, que ce soit à l'échelle de l'Espace Atlantique ou des régions, l'approche ne serait pas similaire, et ne répondrait pas forcément aux attentes de chaque acteur. Les différents pays doivent intégrer dans leur proposition un certain nombre de facteur, spécifique à chacun, adaptés au territoire.

→ Dans le cadre du développement spatial intra- et inter-urbain, l'échelle d'étude nationale impose une prise en compte très globale, basée sur le développement des systèmes urbains principalement. Toutefois, plusieurs références sont faites à des actions plus locales, mais à réaliser en coopération avec les entités urbaines environnantes, dans le but de garder une cohérence d'action sur le territoire.

→ La thématique qui appelle le plus d'interrogation est celle de l'identité, avec un manque important de référence dans ces documents, donnant l'impression que l'échelle nationale n'est pas la plus adaptée pour la mise en place de projets. L'échelle régionale répondra-t-elle plus ? Cette question reste ouverte et sera plus développée dans la conclusion finale sur la relation entre les programmes nationaux et régionaux.

Les CRSN donnent l'impression de n'aborder aucun des thèmes de façon précises et approfondies, mais cela n'est qu'une illusion. La prise en compte de chaque problématique est adaptée aux territoires et aux différents facteurs et acteurs intervenant dans le développement et la réussite possible des projets et actions proposés. La répartition des régions des pays parmi les espaces européens, avec donc le chevauchement de plusieurs espaces sur un même territoire impose des limites aux programmes nationaux, qui doivent principalement se focaliser sur des problématiques nationales.

3EME PARTIE : PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX

LES REGIONS : LE CŒUR DE L'EUROPE

L'échelon régional a été choisi par l'Europe dans le cadre de la mise en place de projets et de programmes de développement dans tous les domaines d'action. L'étape suivante de l'analyse est donc primordiale pour cette étude.

Du fait du manque d'information recueilli, l'analyse ne va porter que sur les régions portugaises et françaises. Les trois autres états, Espagne, Royaume Uni et Irlande, n'ayant pas répondu à la demande ou alors n'ayant pas voulu divulguer des documents non validés par la Commission européenne. L'analyse de ces deux groupes de régions va tout de même apporter des informations non négligeables sur l'articulation de leurs programmes opérationnels avec le programme de coopération de l'Espace Atlantique car la totalité des classes de régions faites selon les objectifs du FEDER est représentée.

L'analyse va se faire selon la même méthodologie appliquée aux espaces européens, pour chaque pays distinct. Et viendra ensuite un regroupement des informations pour évaluer les points de convergence et de disparité qui existent entre chaque pays selon les données régionales.

1. La cohésion atlantique des régions françaises

- La totalité des régions françaises appartenant à l'Espace Atlantique est classée comme étant des régions « compétitivité régional et emploi » selon les objectifs du FEDER.

- La région de Poitou Charente n'est pas intégrée dans cette analyse car, comme l'indique la région dans son programme opérationnel, elle fait face à des problématiques urbaines transversales :

« Le partenariat régional a choisi de ne pas bâtir d'axe urbain spécifique mais d'intégrer les problématiques urbaines très diverses de Poitou-Charentes de manière transversale et d'y répondre au travers des quatre axes stratégiques définis ».

Le développement urbain durable est donc inclut dans les différents axes, rendant l'analyse des objectifs et des actions très difficile.

- L'analyse portera donc seulement sur les 5 autres régions françaises appartenant à l'Espace Atlantique : l'Aquitaine, les Pays de la Loire, la Basse Normandie, la Haute Normandie et la Bretagne.

A. Des objectifs régionaux distincts...

a. L'Aquitaine : de l'action locale au résultat régional

- La région de l'Aquitaine se distingue des autres régions françaises par la part importante de proposition d'intervention à l'échelle locale. La grande majorité des actions, qu'elles soient dans le domaine de la communauté durable, du développement urbain ou de l'identité, porte sur des problématiques précises appliquées aux unités urbaines les plus petites. Par exemple, dans le cadre de la communauté durable, plusieurs objectifs sont énoncés comme la volonté de développer un système de démocratie participative, mais aussi de développer des actions dans le cadre de l'insertion sociale. Dans d'autres domaines, comme le développement urbain et l'attractivité, la réhabilitation, la mise en valeur et la préservation des centres urbains occupent une place primordiale.

- Toutefois, ces actions ne se limitent pas à un développement uniquement local. La région préconise largement la mise en place de coopération afin d'atteindre ces différents objectifs. La coopération détient une importante place, qu'elle soit verticale (interventions entre les collectivités) ou horizontale (coopération entre les acteurs privés et publics).

- La promotion des actions locales et de la coopération sont deux points importants qui poussent à la réalisation de l'objectif le plus primordial : l'homogénéisation de l'intégralité du territoire.

b. Pays de la Loire : une continuité durable

- Cette région présente un ensemble d'actions et d'objectifs qui fait globalement le tour de la totalité de la problématique du développement urbain durable.

- Les notions d'égale accessibilité et d'insertion sociale se retrouvent dans tous les domaines abordés avec l'utilisation de terme tel que réseau, accessibilité totale ou encore coopération (notion indispensable pour atteindre un territoire homogène et efficace).

- Une remarque particulière est à faire sur la coopération. Elle n'est pas présentée clairement dans le programme opérationnel, mais les différentes propositions faites révèlent une certaine omniprésence. Elle est toutefois mise en avant surtout dans le cadre d'échange d'expérience. Les actions préconisées sont essentiellement à l'échelle locale mais en ayant un impact fort vers l'extérieur.

- Autre particularité de ce programme des Pays de la Loire, la priorité stratégique. Celle-ci aurait pu être prise comme définition du développement urbain durable, applicable à toutes les régions de l'espace communautaire :

*« Soutenir la ville **attractive et solidaire**, qui propose un **développement urbain harmonieux** et garantit **un équilibre social**. »*

Dans cette définition les notions d'attractivité, de cohérence, de communauté durable et de développement urbain durable sont présentes. La seule notion qui pourrait manquer est celle de continuité entre les actions passées et les actions à venir, mais la précision est faite avec l'intégration d'une intervention particulière dans le cadre des ZUS. Celle-ci fait référence au programme 2000 – 2006, avec la volonté de poursuivre les actions en cours.

c. La Basse Normandie, une région européenne à définir

- La priorité stratégique pose directement la base de la volonté régionale : positionner efficacement la Basse Normandie dans le réseau régional européen.

- Cette priorité influe donc fortement sur les propositions d'actions, particulièrement tournées vers la communauté durable et la volonté de s'insérer dans le territoire dynamique européen. L'exemple qui peut être pris est celui de l'enjeu suivant :

« Revitaliser les quartiers en difficulté, améliorer des conditions de vie de leurs habitants et développer l'activité économique ciblée sur les grandes agglomérations à l'échelle des régions. »

Comme pour la région de l'Aquitaine, les actions locales ont pour devoir de servir les objectifs de développement de l'échelle régionale.

- Le développement des noyaux centraux principaux apparaît comme la solution pour la croissance de la région au sein de l'Europe, mais les propositions d'intervention laissent deviner les difficultés que la région doit gérer, difficultés qui sont en rapport étroit avec la situation en périphérie du territoire.

d. L'attractivité pour la Haute Normandie

- Le cas de la région de la Haute Normandie est singulier, avec des propositions principalement ciblées sur la communauté durable et le développement urbain, avec comme objectif redondant : accessibilité et égalité.

- Ces deux thématiques abordent des sujets complémentaires comme le développement des services et des équipements pour la communauté durable, et l'augmentation de la qualité de vie dans le cadre du développement urbain avec la réhabilitation et le développement de construction HQE et HPE. Dans l'ensemble des cas, le thème qui est soutenu et sous-entendu est celui de l'attractivité des villes et donc du territoire dans son ensemble.

- Le dernier point qui peut être développé ici est fait en tenant compte de l'approche très durable des objectifs énoncés. Ceci montre un certain degré d'avancement dans le développement urbain durable par rapport aux autres régions. Les actions montrent dorénavant des préoccupations d'insertion et de protection, de contrôle urbain, mais la notion la plus remarquable ici est celle de la qualité de vie.

e. La Bretagne : région européenne en périphérie

- Pour le cas de la Bretagne, il est un peu difficile de faire des observations spécifiques, car les remarques sont quasiment les mêmes que pour les régions de la Basse et de la Haute Normandie.

- La singularité majeure de la région bretonne est la dimension européenne des impacts des actions. L'accent mis sur les agglomérations de Brest et de Rennes montre une volonté très prononcée de positionner ces deux pôles urbains dans le réseau des villes moyennes européennes et de les rendre plus compétitives. Cette volonté est à coupler avec la volonté de créer un véritable réseau des villes bretonnes, cohérent et efficient.

- Pour reprendre le cas de la Basse et de la Haute Normandie et de la Bretagne, une remarque commune à ces trois régions est à noter.

Ces trois régions semblent étroitement liées par leur situation privilégiée par rapport au pentagone central de l'Union Européenne, noyau dynamique autant économiquement que socialement.

Mais cette position est à double tranchant. D'une part, elle augmente les opportunités de ces régions du fait de la possible intégration des différents réseaux dans les réseaux existants et performants. D'autre part, elle peut freiner les volontés d'évolutions des trois régions, en les prenant justement comme régions périphériques de l'Europe, accentuant la mise en marge déjà existante.

Une coopération interrégionale sur ce secteur du Nord de la France est importante pour le positionnement de ces trois régions dans le secteur le plus compétitif de l'Europe.

analyse horizontale

B. ... Mais suivant un but commun

a. Une scission Nord/Sud omniprésente

- Les priorités stratégiques énoncées par les différents programmes français varient en précision et en vision selon la position géographique comme le montre les priorités relevées dans les programmes.

- Les régions situées au Sud se rejoignent dans les objectifs, très portées sur le développement durable et l'insertion de la population par la réhabilitation urbaine. La référence au littoral dans la priorité stratégique de l'Aquitaine montre aussi la présence forte de l'océan dans l'identité régionale (dans le cas de la région Poitou Charente, plusieurs objectifs concernent la protection de l'eau et de l'environnement marin). Ces régions semblent donc fortement tournées vers l'océan atlantique et les richesses qu'il peut apporter. Evidemment, les actions qui le concerne sont limitées, la stratégie étant essentiellement portée sur la régénération urbaine, la requalification et l'insertion sociale.

- Dans le cas des régions du Nord de la France, comme il a été dit précédemment, la proximité du centre de gravité économique et politique de l'Europe

se fait largement sentir avec l'énoncé de stratégie plus compétitive et portée sur l'attractivité des villes.

- Ces deux approches régionales, certes différentes, illustrent bien la situation particulière de la France et les différentes problématiques auxquelles elle fait face selon les situations. Le caractère durable des actions du Sud en comparaison aux actions plus compétitives du Nord rappelle l'évolution du développement entre les pays du Sud et du Nord de l'Espace Atlantique, comme une sorte de zone de transition, suivant la proximité du pentagone.

b. La communauté durable : une approche très diversifiée

- Il ressort deux types d'objectifs dans le cadre de la communauté durable, qui peuvent être identiques s'ils sont appliqués à la même échelle, ou, dans tous les cas, qui se retrouvent liés:

→ Participation et coopération

→ Accessibilité aux services et équipements, insertion de la population

Les régions des Pays de la Loire, et de la Basse et Haute Normandie allient ces deux types d'objectifs dans le but d'atteindre une qualité de vie importante avec l'optimisation des services, leur développement et une bonne répartition sur le territoire.

- Dans le cas de l'Aquitaine et de la Bretagne, elles présentent plus ou moins les deux extrêmes. Pour la première une place très importante de la participation et le partenariat entre les différents acteurs sans véritable précision sur les projets à réaliser. Pour la seconde, une forte volonté de se différencier par la proposition d'équipement d'échelle métropolitaine avec un grand territoire d'influence. Ces deux points sont intéressants à noter car ils montrent deux types d'interventions. L'un est plus tourné sur la région et son activité sociale, sans ouverture volontaire particulière vers l'extérieure. L'accent est surtout mis sur la coopération entre les acteurs locaux. Pour l'autre, il s'agit d'interventions concrètes, afin de mieux servir la population, jouant sur les capacités d'accessibilité.

- Seules trois régions (Aquitaine, Pays de la Loire et Bretagne) abordent clairement le thème de la coopération interurbaine dans le but de partager les expériences et de rendre cohérent le réseau d'équipement et d'infrastructure régional. Bien que la Basse Normandie et la Haute Normandie ne fassent pas clairement référence à la coopération, la volonté de créer et de renforcer les associations entre les services et associations se ressent au niveau local.

c. L'urbanisme : de l'étude à l'action

Pour cette thématique, deux types d'actions et d'objectifs peuvent être extraits.

- Tout d'abord les objectifs portant sur le développement urbain physique, énoncé par le biais d'actions concrètes de réalisation physique. Les domaines présentés abordent des thématiques urbaines à différentes échelles, avec à l'échelle régionale, le renforcement des villes secondaires (Pays de la Loire et Bretagne) et des liaisons entre elles, et à l'échelle plus locale, tout ce qui concerne le contrôle du foncier, l'offre de

logement (et donc la réhabilitation, la qualité de vie, ...), mais aussi la récupération de terrains industriels, militaires (ou encore contaminés).

Tous ces objectifs et ces actions s'accompagnent d'une volonté de continuer et de les insérer dans les programmes relancés pour la période 2007 – 2013 (exemple des quartiers ZUS pour les Pays de la Loire, du renouvellement urbain en Haute Normandie, des contrats territoriaux en Basse Normandie, ...). De plus, la volonté de continuer dans le développement est suivie par la prise de conscience du développement de l'ensemble du territoire de manière cohérente afin d'obtenir un résultat homogène et efficient.

- Le second type d'objectifs et d'actions qui est observable, a un caractère plus abstrait avec la volonté de réaliser des études de faisabilité dans les domaines d'opération de renouvellement urbain, mais aussi dans le domaine de la réhabilitation avec l'insertion des objectifs HQE.

Se retrouve aussi toutes les actions et objectifs concernant la coopération, le partenariat entre les différents acteurs, et surtout les collectivités afin d'homogénéiser les interventions.

d. L'attractivité au service des différents objectifs

- Dans l'ensemble, les actions concernant l'attractivité sont réparties sur la totalité des thématiques, mais dans le cas de l'Aquitaine et des Pays de la Loire, les actions proposées dans le cadre de la communauté durable et du développement urbain s'intègrent parfaitement dans cette thématique.

- Toutes ces actions jouent un rôle important dans l'augmentation de l'attractivité pour le développement du cadre de vie et de la qualité de vie. Il est à noter aussi que la proposition de nouveaux cadres culturels, de protection du patrimoine ou autres actions entrant dans la thématique de l'identité, ont un impact certain sur l'attractivité d'un territoire ou d'une ville.

- L'attractivité ne fait pas partie des priorités principales, elle ne fait pas l'objet d'actions spécifiques mais se laisse deviner, et se trouve même indispensable pour un territoire dans différents cadres, que ce soient l'économie, le social ou le tourisme, en transmettant une image dynamique vers l'extérieur.

e. Une identité à revaloriser

- Bien qu'étant rapidement abordé précédemment, la problématique de l'identité se doit d'être analysée séparément. Même si les références sont restreintes et assez globales, plusieurs types de propositions (et donc de solution) sont proposées.

- l'amélioration et le développement de l'offre culturelle (Aquitaine, Pays de la Loire et Basse Normandie)
- la valorisation du patrimoine afin de le rendre plus attractif (Pays de la Loire, Basse Normandie)

Ces deux points sont les bases des interventions dans ce domaine mais ils demandent une grande mobilisation des acteurs et des moyens de réalisation. Dans le cas de la Bretagne, la promotion de l'identité et du patrimoine culturel régional n'est pas

vu comme un objectif mais comme un moyen d'accentuer le rayonnement national et européen des métropoles (Rennes et Brest par exemple pour le cas de la Bretagne).

Conclusion sur les régions françaises : Des différences suivant les espaces européens

Les régions françaises se distinguent clairement entre elles au travers des objectifs et des actions proposées, avec quelques différences dans leurs priorités malgré leurs statuts communs de régions compétitives.

- La **scission Nord/Sud**, observée à l'échelle de l'Espace Atlantique se ressent à l'échelle des régions françaises mais cela est sûrement dû au fait que les régions sont chevauchées par trois espaces européens d'interventions.

- La région de l'Aquitaine (et peut être de Poitou Charente) se distingue par l'importance donnée à la communauté durable, et à la population dans la prise de décision et la mise en place de projets.

- La **coopération locale, le partenariat est au cœur des priorités**. Pour la région des Pays de la Loire, la diversité des interventions proposées ainsi que sa position au centre de l'Espace Atlantique la positionne au cœur de la zone de transition espace SUDOE/espace ENO.

- Pour les régions de la Basse et la Haute Normandie et de la Bretagne, l'influence du pentagone central européen se fait largement sentir, avec la volonté des régions d'agrandir leur rayonnement national et transnational.

- De plus, la **notion de polycentrisme** dans la thématique du développement urbain est très largement visible avec les différentes propositions de développement des villes secondaires. Cela n'est pas seulement proposé afin de créer des territoires cohérents mais afin de créer des réseaux de villes efficaces et compétitifs capables de relever le défi d'intégration dans l'économie européenne.

II. Une volonté de développement forte pour le Portugal

- L'ensemble des régions du Portugal fait partie de l'Espace Atlantique, soit du Nord vers le Sud : Norte, Centro, Lisboa, Alentejo et Algarve.

- L'une des particularités du Portugal se situe aussi dans le statut des régions selon les objectifs du FEDER, avec trois régions « convergentes » (Norte, Centro et Alentejo), une région en Phasing Out (Algarve) et enfin Lisboa qui est en « compétitivité régionale et emploi ». Ce point est important car il peut expliquer certaines différences qui vont être mises en avant dans la suite de cette partie.

analyse verticale

A. Des actions régionales adaptées aux problématiques locales

a. La compétitivité à la portée de l'Algarve

- La principale activité économique qui caractérise la région de l'Algarve est le tourisme et toutes les activités qui en découlent. C'est pour cela que la majorité des actions préconisées au sein du programme opérationnel porte sur la communication vers l'extérieur et la valorisation des ressources endogènes.

Les domaines les plus ciblés dans le cadre du programme opérationnel sont la communauté durable et le développement spatial.

- Tout d'abord, la prise en compte de la communauté durable se laisse deviner par des propositions très axées sur le partenariat public/privé et la mutualisation des équipements, des infrastructures et des moyens par le biais de coopération intermunicipale. Ces différentes propositions peuvent être intégrées dans la volonté de développer un réseau urbain polycentrique.

- Dans un second temps, à une échelle plus locale, le programme énonce différentes actions dans le but de renforcer la créativité, l'innovation et l'internationalisation par le biais d'une meilleure structuration urbaine.

- L'intégralité des propositions faites sur ce territoire a pour but final d'augmenter sa projection nationale et internationale, et ceci surtout dans le cadre du tourisme, et de la précision de la position de la région au sein des sites touristiques européens.

Mais il faut aussi intégrer dans cette analyse la position de cette région au niveau national. Elle se situe à l'extrémité Sud du Portugal, avec comme région portugaise adjacente, l'Alentejo qui ne fait pas partie des régions les plus dynamiques du pays.

C'est donc dans ce contexte que l'Algarve doit se développer et surtout se positionner. La solution la plus adaptée est la coopération entre les diverses entités urbaines dans le but de créer un pôle régional fort et compétitif.

b. Alentejo : la coopération contre le retard de développement

- L'Alentejo est une région particulière pour le territoire lusitanien. Sa situation partagée entre la région de la capitale, très dynamique au niveau européen, et l'une des régions les plus touristiques de la péninsule ibérique, fait beaucoup d'ombre à cette région convergente.

- La première remarque à faire, qui semble expliquer la majorité des propositions du programme, est que cette région présente un retard significatif au sein du Portugal d'une part, et encore plus au niveau de l'Espace Atlantique et de l'Europe.

Cette remarque est appuyée par le caractère multiscalaire des actions proposées, montrant une volonté, ou une obligation, de la région de rattraper les régions européennes.

- L'équipement, la promotion de l'image de la région, la réhabilitation et la requalification des centres urbains et donc l'attractivité, sont les bases de ce programme. Mais ce qui marque le plus ces propositions est l'importance laissée à la coopération qui semble être la seule solution pour cette région de se positionner face aux deux pôles dynamiques qui l'entourent.

c. La compétitivité lisboanaise

- Le cas de cette région est très particulier, car elle englobe principalement l'agglomération de Lisboa, et ne présente pas la même importance en terme de surface que les quatre autres régions portugaises.

- Le programme opérationnel ne présente pas un très grand intérêt dans le cadre de cette étude car les actions proposées se limitent à des préconisations locales avec pour seul objectif le développement durable. Les exemples qui peuvent être pris sont le recyclage des déchets, la création de quartiers écologiques ou encore des actions au sein des différentes administrations.

- Cette région intègre la capitale, et est donc considérée comme une aire d'intervention d'échelle nationale. Le document qui répond aux différentes problématiques de ce secteur est le CRSN du Portugal, avec une part du budget alloué à ce secteur qui revient donc à la capitale. Le peu de proposition énoncé dans le cas du programme opérationnel de Lisboa s'explique aussi par la part très minime de financement qui lui est attribuée.

- Du fait de ces différentes informations, il est très difficile d'effectuer une analyse précise de cette région, il faut seulement préciser qu'elle est la seule région du Portugal à faire partie des régions de « compétitivité régional et emploi ».

d. Centro : une place à fortifier

- La situation de la région Centro est comparable à la région de l'Alentejo (situation entre Lisboa et la région Norte, qui est très dynamique au niveau industriel notamment) mais avec une différence de taille : une urbanisation importante sur tout le littoral. Cette situation de forte urbanisation sur le littoral et de territoire intérieur plus déserté n'est pas spécifique à cette région (la majorité des régions de l'Espace Atlantique connaît ce problème), mais prend la place de fil rouge pour l'ensemble des actions proposées.

- L'ensemble des thématiques abordées intègre soit la notion de réseau (de nature diverse mais dans le but d'augmenter les conditions de bien être), soit la notion de coopération (coopération intermunicipale) et cela dans le but de réduire les disparités, ou alors de développer un modèle urbain polycentrique.

- Dans un autre registre, la région ne fait pas l'impasse sur le développement de l'attractivité et la promotion de son identité, toujours dans le but de diffuser une image positive de l'ensemble du territoire, et pas seulement du littoral.

- La région Centro semble être active sur toutes les problématiques, mais avec un accent plus marqué dans le domaine du social et de la qualité de vie.

e. Le déséquilibre urbain comme base d'intervention pour le Nord

- Cette région du Nord du Portugal présente les mêmes caractéristiques que la région Centro au niveau de l'urbanisation, mais avec un atout significatif, l'agglomération de Porto, qui lui apporte une grande dynamique socio-économique.

- La priorité stratégique qui est mise en avant dans le programme opérationnel pose le réseau urbain comme catalyseur de la compétitivité régionale, et les propositions d'actions appuient totalement cette volonté.

La multitude de référence à la coopération dans le cadre de l'amélioration des services (réseau équilibré et efficace), mais aussi à la valorisation des espaces ruraux et des ressources endogènes, indique l'importance qui est donnée aux territoires intérieurs désertés dans cet objectif.

- Le développement de la région Norte est donc particulièrement ciblé sur l'aspect d'équilibre du territoire et cela dans tous les domaines, intégrant parfaitement la notion de développement urbain durable. Le déséquilibre urbain que connaît cette région va donc servir de base d'action pour atteindre un modèle de développement polycentrique et égalitaire pour la population. De plus, les atouts patrimoniaux et naturels sont intégrés dans cette démarche dans le but de promouvoir le territoire au niveau national et de l'Espace Atlantique.

analyse horizontale

B. L'homogénéité régionale

a. Une stratégie nationale visible régionalement

- La diversité des statuts des différentes régions portugaises permet de séparer les stratégies.

- L'Algarve, qui est une région « phasing out », cible ses propositions sur le développement et la valorisation de ses atouts (touristiques et économiques),
- Lisboa, seule région « compétitivité régional et emploi », propose surtout des actions dans le cadre du développement durable,
- Pour les trois autres régions, toutes dites « convergente », la requalification urbaine prend une place majeure.

Ces quelques divergences sont donc à mettre en parallèle avec l'état du développement de chacune des régions, état qui suit une certaine logique en fonction des agglomérations présentes sur le territoire, la présence ou non de ressources endogènes, et bien entendu, les caractéristiques géographiques.

Les régions qui présentent un avancement plus marqué, comme Lisboa ou l'Algarve, se concentre plus particulièrement sur des interventions touchant la valorisation et l'intégration sociale. Pour les autres régions, convergentes, l'attention est portée sur le système urbain en général, sur l'organisation spatial du territoire.

- Mais malgré ces points caractéristiques à chacune, les régions se retrouvent dans leur volonté de créer un véritable réseau urbain, et cela rejoint l'objectif majeur énoncé dans le programme opérationnel thématique du Portugal (développement d'une système urbain national).

b. La coopération comme outil d'intégration

- La prise en compte de la communauté durable sur la totalité des régions du Portugal va de la notion de réseau d'équipement et d'infrastructure à la mise en place de coopération dans le but d'ouvrir le territoire vers l'extérieur, de le valoriser.

La coopération prend ici une place majeure avec la notion de polycentrisme et de cohérence, afin de créer de nouveaux moyens de développement, comme par exemple la mutualisation.

Deux types d'interventions sont voulus :

- La mise en réseau des équipements, des infrastructures et des services,
- Le développement des services de proximité dans les zones rurales (surtout pour les régions Centro et Norte du fait de la sururbanisation du littoral au dépend des terres intérieures).

Evidemment, ces deux types d'interventions sont étroitement liés, la première définissant les priorités de la deuxième.

- Il faut tout de même préciser que l'objectif commun à l'ensemble des régions est l'intégration de la population, mais aussi la proposition à cette dernière d'une qualité de vie supérieure.

c. Deux échelles d'interventions urbaines

- Comme il a été noté précédemment, les actions proposées par les régions sont adaptées à l'état d'avancement de ces dernières, et cela est clairement visible avec la thématique du développement urbain durable.

- Pour la région en « phasing out », la valorisation de la structure urbaine reste le principal objectif dans le but de relancer l'innovation et de porter une image positive du territoire au niveau international.

- Pour ce qui est des régions de « convergence », la qualification des villes au sein du système urbain reste la première priorité, par la requalification et la réinsertion urbaine. La coopération est préconisée ici comme facteur de compétitivité, afin de relancer le développement économique et social. Cette priorité est aussi accompagnée d'une proposition de création de nouvelles centralités.

Deux échelles d'interventions apparaissent :

- L'échelle intra-urbaine : création de nouvelles centralités, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation, afin de récupérer de l'espace urbain, d'augmenter la qualité de vie et ainsi l'attractivité,
- L'échelle inter-urbaine : grâce aux stratégies de coopération pour la compétitivité, l'innovation et le développement économique.

- L'objectif global qui ressort des différentes actions dans le cadre du développement urbain durable est celui d'augmenter le territoire d'influence des villes et de créer un véritable réseau de coopération entre les collectivités.

- Le cas de la région de Lisboa n'est pas abordé dans cette thématique car aucune donnée ne peut être exploitée dans ce cadre.

d. Des régions attractives pour le Nord

- L'attractivité se retrouve dans les thèmes précédents avec la réhabilitation des centres urbains et l'insertion de la population, dans le cadre de l'augmentation de la qualité de vie. Mais quelques points doivent être soulignés.

- Les deux régions les plus au Nord semblent les plus volontaires dans le domaine de la promotion et de la mise en valeur des richesses et des ressources de leur territoire.

Des interventions dans la lignée de la communauté durable et du développement urbain durable sont ici proposées avec la mise en place d'une certaine « publicité » des actions qui seront mises en œuvre. Toutefois, cette volonté n'est pas sans objectifs définis :

- Promouvoir une image positive du territoire auprès de la population et des entreprises,
- Montrer des exemples d'initiatives aux acteurs participants à l'aménagement (public/privé) afin de continuer les projets urbains déjà lancés.

Mais ces points ne concernent que l'image du territoire (interne et externe), d'autres moyens sont utilisés dans le but d'accroître l'attractivité des territoires, et tout particulièrement des territoires de faible densité avec la mise en avant des ressources endogènes, mais aussi des différents services mis en place afin d'intégrer les populations.

Ces deux régions semblent particulièrement touchées par les problèmes de désertification des territoires intérieurs au profit du littoral. Ceci s'explique par la présence de plusieurs pôles urbains d'importance nationale (voire internationale pour Porto et Lisboa) ayant des périmètres d'influence très importants. Donc, dans ce cas, les régions préconisent le développement de nouveaux pôles urbains, plus complémentaires que compétitifs (en fonction de leur situation).

e. Identité

Pour ce point, peu de références sont faites mais, il apparaît tout de même un but de développement principalement économique, avec la revalorisation des ressources endogènes. Ces références se retrouvent majoritairement dans les programmes des régions du Nord.

Conclusion sur les régions du Portugal : Des régions en phase de transition

Grâce à l'analyse des différents programmes opérationnels des régions portugaises, plusieurs remarques peuvent être relevées.

- Tout d'abord, deux objectifs bien distincts apparaissent, avec des actions bien spécifiques qui leurs sont attribuées :

- L'augmentation de l'**attractivité** par le biais de la **requalification urbaine**,

- L'augmentation de l'**efficacité** et l'**ouverture sur l'extérieur** par le biais de la **coopération**.

- Mais des différences dans l'échelle des actions sont remarquées car chaque programme tient compte du propre état d'avancement des régions et du contexte pour s'adapter au mieux aux problématiques.

L'**échelle locale** est choisie pour les actions relevant de la revalorisation des centres urbains et de l'attractivité du territoire. Au contraire, l'**échelle régionale** est plutôt privilégiée dans le cadre du développement de réseau urbain pour atteindre un niveau d'équilibre approchant le modèle polycentrique.

- Une remarque spéciale est à faire sur la place particulière qu'occupent les **régions du Nord** : Centro et Norte par rapport aux autres régions.

Il semble que ces régions pourraient être classées en régions « phasing out » selon le classement du FEDER, en tenant compte des actions que celles-ci proposent dans leurs programmes. Mais le problème de désertification des terres intérieures par rapport au littoral, qui lui fait face à un problème de sururbanisation, pèse sur les possibilités de développement. Cette problématique s'ajoute à celles communes aux autres régions, ce qui implique la mise en place d'action spécifique pour atteindre une cohérence sur la totalité de l'aire d'intervention.

LES POINTS DE CONVERGENCES FRANCE/PORTUGAL

Les régions portugaises et françaises, bien que n'étant pas au même stade d'évolution selon les objectifs du FEDER, présentent de grandes similitudes dans leurs propositions d'actions.

- Globalement, les régions suivent une stratégie basée sur **la cohérence, l'équilibre et l'homogénéité de l'Espace Atlantique**, comme le préconise l'Union Européenne dans le SDEC, et cela se retrouve dans l'intégralité des programmes opérationnels régionaux, selon le statut des régions. Cette stratégie s'appuie essentiellement sur la **capacité de coopérer** de l'intégralité des entités urbaines et cela à toutes les échelles, horizontalement et verticalement.

- A l'échelle du **Portugal**, le **renforcement du système urbain** est au cœur des interventions proposées, c'est-à-dire à une échelle nationale. Toutefois, pour **le cas français**, la situation est quelque peu différente. Les régions proposent des interventions plus locales et plus spécifiques à la **position des villes au sein des réseaux** et au service de la population. Ce point est la principale différence qui existe entre les régions portugaises et françaises.

- De façon plus précise, les diverses propositions faites au sein des programmes régionaux, qu'elles soient portugaises ou françaises, se rejoignent au sein du domaine de développement urbain durable, suivant les différentes thématiques.

- La **communauté durable** est largement abordée avec des propositions très axées sur l'insertion sociale et l'atténuation des disparités sur l'intégralité du territoire,
- La volonté commune de conduire les régions vers un développement polycentrique, équilibré, homogène et efficient est largement présente dans le domaine du **développement spatial**. Toutefois, il faut relever des différences dans les échelles d'interventions, car celles-ci sont adaptées à chaque territoire selon son propre état d'avancement,
- Toutes les actions proposées ont un impact significatif sur l'**attractivité**. Toutes les références à l'augmentation de la qualité de vie, la valorisation des ressources, etc, sont autant d'actions qui peuvent être intégrées dans l'attractivité. Néanmoins, quelques régions soulignent ces actions en précisant clairement l'objectif visé. En conclusion, aucune généralité ne peut être effectuée. Il y a donc ici une certaine cohérence entre les régions portugaises et françaises,
- Dans le cas de la thématique de l'**identité**, le contexte est différent car chaque région à ses propres atouts, avec des cultures sensiblement différentes. Evidemment, la culture et le patrimoine associés à l'océan Atlantique sont des points de similitudes régionales, mais cela ne peut être pris comme point de convergence global. Dans le cas présent, chaque région a sa propre vision des choses, car comme il a été souligné dans l'analyse nationale, l'échelle régionale est la plus adaptée à ce domaine d'intervention. Il est aussi en fonction des atouts et des richesses présente sur la région.

- Pour conclure, les régions françaises et portugaises sont globalement convergentes entre elles, et les différences visibles sont essentiellement dues à la différence de statut, donc d'avancement dans le développement. Les disparités existantes en ce qui concerne les régions par rapport à leur différent statut ne sont pas particulièrement notables. **Toutes répondent globalement aux problématiques, les différences étant au niveau des échelles d'actions.**

4^{EME} PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES

Grâce à l'analyse des programmes de coopération des différents espaces, et surtout de celui de l'Espace Atlantique, et des programmes opérationnels nationaux et régionaux, plusieurs points sont apparus et permettent d'établir des observations et des conclusions.

Pour établir ces conclusions, il devient nécessaire de réaliser une analyse des conclusions précédentes mais cela de façon verticale, en situant chaque échelon de programme par rapport aux autres, permettant ainsi d'établir les relations, les points de convergence et de disparités qui peuvent exister entre eux.

Cette comparaison va donc se détailler en trois étapes. Tout d'abord les programmes nationaux par rapport au programme de coopération de l'Espace Atlantique, pour ensuite aborder ce dernier avec les régions, pour finir par l'échelle nationale face à la régionale.

1. Les programmes nationaux : des documents de liaison

Dans le but d'illustrer et de synthétiser les différentes observations faites tout au long de l'analyse des programmes nationaux et européens, un tableau de comparaison a été réalisé présentant le degré de relation entre les différents programmes nationaux et le programme de coopération de l'Espace Atlantique.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels				
	Programme de coopération de l'Espace Atlantique	Portugal	Espagne	France	Royaume-Uni	Irlande
	Communauté Durable					
	Développement spatial intra-et inter-urbain					
	Attractivité					
	Identité					

	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
--	----------------	--	-----------------	--	------------------------	--	----------------------

Tableau 1: Les documents stratégiques nationaux en fonction des thématiques de l'Espace Atlantique

Les informations qu'apporte ce document sont exclusivement complémentaires aux conclusions qui seront présentées en deuxième partie.

Le tableau fait apparaître quelques points :

- A première vue, une certaine **symétrie apparaît avec pour axe central la France**. De part et d'autre de cet axe, la relation entre les programmes nationaux et celui de l'Espace Atlantique est très forte, et cela dans la grande majorité des

domaines. Le cas de la France ressort par le manque de concordance apparente qui existe avec l'Espace Atlantique, tout particulièrement dans les domaines tels que la communauté durable et l'attractivité.

- La deuxième remarque qui peut être effectuée concerne la thématique du développement spatial intra- et inter-urbain. Celle-ci fait l'objet d'un grand nombre de proposition, tous pays confondus, avec une forte présence de la péninsule ibérique (comme il a été noté précédemment, le Portugal et l'Espagne présente des systèmes urbains spécifiques, très monocentrique, et doivent donc développer un grand nombre d'action dans ce domaine).
- Et pour finir, les résultats concernant l'identité alertent et donnent une première indication sur la place qu'occupent les programmes nationaux dans cette problématique, par rapport aux objectifs de l'Espace Atlantique.

Si les conclusions faites dans les parties analyses et les remarques faites au dessus sont regroupées, une assez bonne vision de l'articulation entre les programmes nationaux et le programme de l'Espace Atlantique est possible. Deux points sont à mettre en avant :

- Le manque d'articulation qui est observé entre les programmes est à associer aux différences de prise en compte des aires d'intervention.
 - Dans le cas des programmes de coopération des espaces européens et tout particulièrement de l'Espace Atlantique, l'aire d'intervention comprend un nombre variable de région, présentant des caractéristiques spécifiques. **Le programme doit être adapté à la totalité du territoire et intégrer un grand nombre de facteur, qu'ils soient à l'échelle européenne, nationale, régionale ou encore locale.** Ces programmes doivent aussi répondre aux préconisations faites dans le cadre du développement de l'espace communautaire (comme par exemple les objectifs mis en avant dans le SDEC).
 - Pour ce qui est des aires d'interventions nationales, elles correspondent évidemment aux limites frontalières des pays. Les programmes pensés et rédigés dans ce cadre doivent donc répondre à deux types de contraintes. Dans un premier temps, le programme national doit cadrer les différents objectifs du pays, dans le but de guider l'ensemble du territoire vers une évolution cohérente. Chaque pays se préoccupe, et cela de façon légitime, de ses propres intérêts. Ensuite, celui-ci doit aussi prendre en compte les préconisations européennes, tout comme les espaces européens, dans le but de s'insérer dans la vision globale de développement de l'espace communautaire.

Ces deux points expliquent donc, en partie, les différences observées au niveau de l'énonciation des priorités.

- Mais pour ajouter une difficulté dans l'articulation de ces documents, un certain nombre de région (voire toutes), appartiennent à deux, ou plus, espaces communautaires. Ce qui veut dire que les pays sont chevauchés par deux, ou plus,

espaces. Pour prendre un exemple, le Portugal, pays faisant entièrement parti de l'Espace Atlantique, est aussi chevauché par l'espace SUDOE et l'espace MED (pour les régions les plus au Sud). Cette situation impose donc au pays une certaine vigilance dans la prise de décision de suivre certains axes de développement, et doivent donc prendre en compte les directives de chaque programme recoupant l'aire d'intervention.

Toutefois, cette observation implique une cohérence dans la réalisation et la publication des documents officiels, pour permettre à chacun un accès optimum aux informations requises.

- Enfin, dans un tout autre registre, les différentes observations permettent d'avancer une hypothèse sur la place qu'occupent les nations au sein des différentes échelles de programmation :

→ Etant donné que l'échelle nationale est peu adaptée à la réalisation des objectifs européens, mais que les programmes que chaque pays réalise sont indispensables à leur propre développement, les programmes nationaux semblent prendre la place de guide, ou bien de document de liaison entre les différents programmes qui se recoupent sur les mêmes territoires afin d'atteindre une cohérence dans les projets et cela de façon multiscalaire.

II. Les régions au sein de l'Espace Atlantique

Ce point d'analyse et de conclusion va seulement porter sur les régions françaises et portugaises, du fait du manque d'information pour les autres régions. La méthodologie d'analyse sera la même que pour la précédente partie, mais avec une nuance. L'articulation entre les régions et l'Espace Atlantique ne peut se faire de façon global, et cela pour différentes raisons qui seront énoncée en conclusion de cette sous partie, c'est pour cela qu'il sera tout d'abord abordé le cas du Portugal, et ensuite le cas de la France. Pour cela, l'analyse va suivre les éléments importants que l'analyse du programme de coopération de l'Espace Atlantique a permis de ressortir, soit :

- La coopération,
- Le développement territorial homogène,
- Le renforcement de la compétitivité,
- La promotion des espaces.

➤ Portugal

Comme il a été vu précédemment, les régions portugaises sont au nombre de cinq. Bien que la région de Lisboa ne réponde pas particulièrement aux objectifs du programme de l'Espace Atlantique, le tableau suivant montre que les autres prennent pleinement en compte les différentes thématiques.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels				
	Programme opérationnels des régions portugaises appartenant à l'Espace Atlantique	Algarve	Alentejo	Lisboa e Vale do Tejo	Centro	Norte
	Communauté Durable					
	Développement spatial intra- et inter-urbain					
	Attractivité					
	Identité					

	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
--	----------------	--	-----------------	--	------------------------	--	----------------------

Tableau 2: Les programmes régionaux portugais en fonction des thématique de l'Espace Atlantique

Toutefois, ce tableau ne permet pas de mettre en évidence les disparités ou les convergences qui peuvent exister entre les régions. Mais au regard des différents points de conclusion énoncés dans l'analyse de l'Espace Atlantique, il semble que le Portugal (au travers de l'analyse des régions) répond globalement aux objectifs énoncés dans le programme de l'Espace Atlantique.

- L'échange de connaissance et la promotion de la mise en place de coopération sont présent sur la totalité des régions, à l'échelle autant locale (acteurs, équipements,...) qu'inter-urbaine. La coopération se retrouve dans tous les domaines du développement urbain durable, à toutes les échelles. Cette coopération peut être prise dans le sens d'un échange de connaissance/d'information, mais aussi au sens plus physique et spatial avec la mise en réseau des villes afin d'atteindre l'objectif d'un territoire cohérent. Le Portugal, à l'échelle régionale, intègre clairement la coopération dans les interventions possibles, et non seulement comme moyen, aussi comme objectif de cohésion territoriale et sociale.
- La problématique du développement territorial homogène semble très clairement ancrée dans les programmes régionaux laissant penser que l'Union Européenne a réussi à imposer la vision d'un développement polycentrique et durable sur la totalité de l'espace communautaire. L'ensemble des régions portugaises propose des interventions à l'échelle régionale dans le but de développer des réseaux urbains et d'insérer le territoire dans le système urbain national. Il a été remarqué dans l'étude sur les espaces que le Portugal faisait parti des pays les plus monocentrique d'Europe avec l'Espagne, expliquant ainsi la volonté de palier à ce problème en proposant des actions et des objectifs adaptés à chaque régions. Toutefois, pour atteindre un résultat homogène à l'échelle nationale, les régions portugaises doivent intervenir ensemble ainsi qu'avec les régions espagnoles transfrontalières.
- Bien que n'étant pas précisément abordé dans la thématique du développement urbain durable, le renforcement de la compétitivité générale et du réseau transnational des régions est à mettre en parallèle du développement urbain dans ce cas. La redynamisation d'un secteur urbain est indissociable de la prise en compte des territoires adjacents, et quelques régions comme l'Algarve préconisent un renforcement de la créativité et de l'innovation afin de relancer la dynamique du secteur.

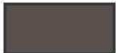
→ La promotion des espaces rassemble un large éventail de données comme la qualité de vie, le patrimoine culturel (et naturel), l'attractivité, les ressources, le tourisme, ... Dans ce domaine, les régions portugaises entrent pleinement dans les objectifs énoncés par l'Espace Atlantique, sauf l'Algarve, région touristique qui se concentre sur d'autres problématiques plus prioritaires. Cette promotion est indispensable pour le développement économique et social d'un territoire, et surtout pour se positionner au sein d'un espace transnational. Les régions portugaises répondent entièrement à cette problématique.

Dans le cas de Lisboa et de sa région, les objectifs et actions présentés ne permettent pas de l'intégrer dans l'analyse, développant des points trop spécifiques et n'entrent pas dans les objectifs de l'Espace Atlantique.

➤ France

Comme pour le cas du Portugal, les observations qui peuvent être faites grâce au tableau ne permettent pas de mettre en évidence les disparités et les convergences.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels					
	Programme opérationnels des régions françaises appartenant à l'Espace Atlantique	Aquitaine	Poitou Charente	Pays de la Loire	Basse Normandie	Haute Normandie	Bretagne
	Communauté Durable						
	Développement spatial intra- et inter-urbain						
	Attractivité						
	Identité						

 Relation forte

 Relation faible

 Relation intermédiaire

 Données négligeables

Tableau 3: Les programmes régionaux français en fonction des thématiques de l'Espace Atlantique

Le seul indice qu'il apporte est qu'à première vue, les régions intègrent bien les objectifs du programme de coopération de l'Espace Atlantique, mais un regroupement des conclusions des analyses régionales apportera plus de précisions.

→ Le thème de la coopération à l'échelle des régions françaises peut être divisé en deux points :

- La coopération à l'échelle locale est globalement bien énoncée et présente quelques actions ou préconisations dans le cadre de la participation de la population, des acteurs, la coopération des acteurs locaux.
- La coopération à l'échelle interurbaine et transrégionale est plus diffuse, c'est-à-dire qu'à l'exception de certaine référence à l'échange d'expérience, la coopération est sous-jacente dans la majorité des actions.

Il faut tout de même noter que les régions ne précisent pas forcément l'échelle de coopération (ex : Bretagne et Haute Normandie).

→ Dans le cas du développement territorial, l'échelle d'intervention est essentiellement régionale mais avec un impact transrégional voir transnational.

- A l'échelle urbaine, les actions portent surtout sur la réhabilitation, la requalification ...

- A l'échelle régionale, sur l'accessibilité, les réseaux d'équipement ...

Cette volonté de développer et redynamiser les secteurs abandonnés, mais aussi de relier les secteurs à faible densité urbaine aux différents réseaux urbains, s'intègre parfaitement dans la vision d'un espace polycentrique et homogène.

- La thématique du renforcement de la compétitivité prend toute son importance avec les régions françaises car elles ont toutes le statut de région compétitive.

Bien que les régions les plus au Sud ne précise pas d'objectif dans ce domaine, la Haute Normandie, la Basse Normandie et la Bretagne proposent un certain nombre d'actions appropriées. La volonté de ces régions de répondre à cet objectif est due à leur appartenance à l'espace ENO (plus compétitif) et à la proximité du cœur de l'Europe, entraînant ainsi ces régions vers d'autres priorités.

- Les régions de France, tout comme la totalité des régions de l'Espace Atlantique, ont un grand avantage dans la promotion du territoire : la présence de l'océan atlantique. Mais contrairement aux régions du Portugal, les régions françaises ont la volonté de développer cette opportunité. Il s'agit d'un atout non négligeable autant pour le tourisme, qu'économiquement, que pour le cadre de vie. Mais d'autres actions sont proposées dans d'autres domaines comme le tourisme durable, l'augmentation de la qualité de vie, ...

Pour ce cas, la promotion de l'espace est au service de la population mais aussi des investissements, des entreprises, et sert aussi de publicité pour ces régions (surtout la Bretagne).

➤ Des priorités en fonction du développement régional

Afin de compléter les conclusions précédentes et d'introduire l'analyse des régions en fonction de l'Espace Atlantique, voici quelques indications sur les régions mais en fonction de leur classification FEDER.

	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels		
	Programme de coopération de l'Espace Atlantique	Régions convergentes	Régions en Phasing-Out	Régions Compétitivité et Emploi
Thématique Développement Urbain Durable	Communauté Durable			
	Développement spatial intra-et inter-urbain			
	Attractivité			
	Identité			

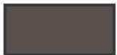
	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
---	----------------	---	-----------------	---	------------------------	---	----------------------

Tableau 4: Le statut des régions face aux thématiques de l'Espace Atlantique

- Les différences existantes entre les régions « convergentes » et celles de « phasing out » dans l'approche aux objectifs du programme de l'Espace Atlantique

sont sensiblement les mêmes. La différence est surtout au niveau de l'avancement des actions (en fonction du type de proposition) et de l'intensité de leur développement. La différence la plus significative se situe au niveau de la promotion et de la valorisation du territoire. Les régions « convergentes » se focalisent plus particulièrement sur des problématiques concernant le développement interne du territoire et le développement de l'attractivité mais au niveau économique. A contrario, les régions « phasing out » se lancent dans un développement encore plus spécifique avec pour but d'atteindre la classe des régions « compétitivité régionale et emploi ».

- Pour les régions « compétitivité régionale et emploi », la situation est différente. Elles appartiennent à la classe des régions qui répondent le mieux aux objectifs du FEDER. Les priorités sont plus de l'ordre du social, de l'insertion et de l'égalité d'accès aux services et équipements, soit la communauté durable.

III. Une échelle, un rôle

L'articulation entre les programmes opérationnels nationaux et les régionaux est assez particulière.

- Les points abordés par la France et le Portugal au sein de leurs programmes opérationnels sont assez globaux.

Avec pour la France :

- La mise en réseau des acteurs,
- La requalification des territoires en crise socio-économique,
- La promotion de l'attractivité territoriale et l'excellence territoriale,
- Des actions à l'échelle des villes,
- La dimension sociale.

Et pour le Portugal :

- Un système urbain, une cohérence territoriale,
- L'atténuation des disparités,
- La dimension sociale,
- L'attractivité, la qualité de vie, l'insertion sociale.

- La totalité de ces conclusions, venant de la lecture des programmes opérationnels nationaux, reste très globale, les programmes opérationnels régionaux n'ont aucune difficulté à s'insérer dans ces problématiques. Les programmes nationaux se doivent de proposer des priorités qui répondent à des problématiques d'échelle nationale, donc très globales et communes.

Les régions, qui appartiennent à des espaces transnationaux répondent à certaines caractéristiques socio-économiques et géographiques qui permettent leur rassemblement en un groupe cohérent. C'est-à-dire que les programmes régionaux ont

plus intérêt à s'articuler avec les programmes de coopération transnationaux qui correspondent au territoire, afin de mieux répondre aux problématiques spécifiques.

Toutefois, les programmes opérationnels nationaux doivent être intégrés au niveau régional car ils restent complémentaires aux documents de l'échelle européenne. Ils permettent la mise en exergue des problématiques relevées au niveau des espaces transnationaux. Les programmes opérationnels régionaux auront ainsi toutes les données nécessaires à portée pour établir des propositions adaptées et cohérentes.

CONCLUSION GENERALE

Grâce à cette étude, plusieurs conclusions ont été énoncées, mais il faut maintenant les réunir sous la forme d'une conclusion globale. Cette conclusion va bien évidemment reprendre les éléments importants du développement urbain durable de l'Espace Atlantique, mais ceux-ci associés à une conclusion sur les régions portugaises et françaises, en reprenant les différents points des analyses avec l'Espace Atlantique et les pays. La réalisation d'une conclusion commune aux deux pays n'est pas envisageable, étant donné la présence de différences importantes dans plusieurs domaines, mis en évidence dans les points suivant.

➤ Une coopération présente avec diverses voies d'approche

La prise en compte de la coopération diffère en fonction des pays qui l'aborde. Dans la présente étude, chacun des pays, Portugal et France, présente des approches sensiblement différentes.

→ Une approche portugaise transrégionale :

Les Objectifs et les actions sont présentés pour l'échelle transrégionale avec l'échange de connaissance et la coopération interurbaine, par exemple pour la gestion urbaine dans le région Centro, ou pour la gestion commune des équipements collectifs.

→ Une approche locale pour la France :

La coopération est ici focalisée sur le partenariat entre les acteurs locaux pour les projets interurbains et avec une coopération transrégionale et interurbaine seulement dans le cadre des objectifs de renforcement de la compétitivité.

➤ Les priorités urbaines dépendante du statut

Ce point est un bon moyen d'illustrer les différences qui existent dans les priorités des régions selon leur classification.

→ Le renforcement du système urbain pour les régions « convergentes » :

Celui-ci intègre le développement des régions suivant le modèle polycentrique, pour équilibrer le territoire qui présente un déséquilibre urbain avec un manque d'urbanisation et de population sur les zones les plus rurales et les plus intérieures.

→ Positionnement des régions dans l'espace communautaire pour « compétitivité régionale et emploi » :

Celles-ci sont majoritairement françaises, avec des actions pensées à l'échelle intra-urbaine (avec l'intégration de la coopération interurbaine mais pour les thématiques locales). Et toutes ces actions ont un objectif commun d'augmenter l'attractivité et d'intégrer la ville dans le réseau urbain régional (par exemple la Bretagne).

➤ Le renforcement de la compétitivité

Ce point est particulier car il ne concerne que les trois régions du Nord de la France : la Basse et la Haute Normandie, et la Bretagne. Les actions proposées dans chacun de ces trois programmes montrent un caractère très compétitif qui marque la scission entre le

Nord de l'Espace Atlantique et le Sud. Cette différence dans les actions par rapport aux autres régions étudiées est aussi à remettre dans son contexte. Ces trois régions font simultanément partie de l'Espace Atlantique et de l'Espace ENO, espace le plus compétitif des espaces étudiés, mais elles font aussi partie du territoire le plus dynamique de l'Union Européenne (le cœur de l'Europe).

➤ **L'attractivité par la promotion du territoire**

Enfin, ce dernier point aborde la thématique de l'attractivité par la promotion du territoire. Ce point est très important pour la totalité des régions, c'est l'unique point de totale similitude entre les différentes actions proposées par les régions.

Les problèmes de désertification et de sururbanisation incitent toutes les régions de l'Espace Atlantique à proposer des interventions dans la thématique de la valorisation du territoire, et toutes les zones et principalement celles avec des problèmes de manque de dynamisme économique.

La volonté de se positionner est très forte sur l'ensemble de l'espace, avec la présence de l'océan atlantique et d'une culture spécifique à ces territoires.

- La prise en compte de la totalité de ces points met en exergue une observation majeure, très importante dans le cadre de l'articulation des documents.

La principale disparité qui existe entre les différents programmes opérationnels nationaux et régionaux, mais aussi avec le programme de coopération de l'Espace Atlantique se situe au niveau du choix de l'échelle d'intervention.

Si cette remarque est appliquée verticalement, une certaine complémentarité des interventions apparaît et est bénéfique pour le développement de chaque entité. Par contre, cette même remarque appliquée horizontalement fait ressortir les différences de statut et de développement des régions entre elles, et pose les bases de la difficulté d'articuler chaque document.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
SOMMAIRE	5
DEFINITION DU SUJET D'ETUDE.....	7
➤ Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC)	7
➤ Les Fonds Européen de Développement Régional (FEDER)	7
➤ Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIADT) : objectifs rapportés dans le SDEA	8
➤ Définition retenue du développement urbain durable	8
 1^{ERE} PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE	
QUATRE ESPACES EN INTERACTION.....	11
I. DES ESPACES SPECIFIQUES MAIS COMPLEMENTAIRES	11
A. ESPACE MED ET LA PROTECTION	11
B. UNE CONTINUITE POUR LE NORD OUEST	12
C. UN ESPACE EN DEVELOPPEMENT	13
D. UNE RECHERCHE DE L'EQUILIBRE	13
E. FINANCEMENT	14
II. DES PROBLEMATIQUES AU CŒUR DES ESPACES	14
A. UNE COMMUNAUTE DURABLE FORTE AU NORD	14
B. UN DEVELOPPEMENT SPATIAL POSSIBLE GRACE A L'ECHANGE	15
C. L'ATTRACTIVITE PAR LA TRANSVERSALITE	15
D. UN ATOUT NON EXPLOITE	16
E. L'ENVIRONNEMENT	16
CONCLUSION : L'ESPACE ATLANTIQUE AU CŒUR DE L'ANALYSE	17
➤ Des actions diversifiées	17
➤ L'Espace Atlantique, espace de cohésion	18
 2EME PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX CINQ ETATS, CINQ PROGRAMMES	21
I. LA GLOBALITE A L'ECHELLE NATIONALE.....	21
A. LE SYSTEME URBAIN AU CŒUR DU TERRITOIRE PORTUGAIS	21
B. DES REGIONS AUTONOMES POUR L'ESPAGNE.....	22
C. LA FRANCE : LE DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE SOUS-JACENT	22
D. LE ROYAUME UNI : UN TERRITOIRE SOUS LE SIGNE DU SOCIAL	23
E. L'IRLANDE : UNE PLACE DANS L'ARCHIPEL	24
CONCLUSION ANALYSE VERTICALE : DES PROGRAMMES NATIONAUX SOUTENANT L'EUROPE	25
II. UNE COHERENCE NATIONALE D'APPROCHE THEMATIQUE	26
A. UNE VISION NATIONALE GLOBALE POUR DES ACTIONS REGIONALES.....	26
B. LES PAYS FACE AUX PROBLEMATIQUES SOCIALES.....	27
C. DES DISPARITES SELON LA SCISSION NORD/SUD	28
D. L'ATTRACTIVITE COMME OBJECTIF OMNIPRESENT	28
E. PRISE DE RELAIS DES REGIONS ?	29
F. L'ENVIRONNEMENT	29
CONCLUSION ANALYSE HORIZONTALE : L'ADAPTATION NATIONALE SUIVANT LES INTERETS EUROPEENS	29

3EME PARTIE : PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX LES REGIONS : LE CŒUR DE L'EUROPE	31
I. LA COHESION ATLANTIQUE DES REGIONS FRANÇAISES	31
A. DES OBJECTIFS REGIONAUX DISTINCTS.	32
a. <i>L'Aquitaine : de l'action locale au résultat régional</i>	32
b. <i>Pays de la Loire : une continuité durable</i>	32
c. <i>La Basse Normandie, une région européenne à définir</i>	33
d. <i>L'attractivité pour la Haute Normandie</i>	33
e. <i>La Bretagne : région européenne en périphérie</i>	34
B. ... MAIS SUIVANT UN BUT COMMUN	34
a. <i>Une scission Nord/Sud omniprésente</i>	34
b. <i>La communauté durable : une approche très diversifiée</i>	35
c. <i>L'urbanisme : de l'étude à l'action</i>	35
d. <i>L'attractivité au service des différents objectifs</i>	36
e. <i>Une identité à revaloriser</i>	36
CONCLUSION SUR LES REGIONS FRANÇAISES : DES DIFFERENCES SUIVANT LES ESPACES EUROPEENS	37
II. UNE VOLONTE DE DEVELOPPEMENT FORTE POUR LE PORTUGAL	37
A. DES ACTIONS REGIONALES ADAPTEES AUX PROBLEMATIQUES LOCALES	38
a. <i>La compétitivité à la portée de l'Algarve</i>	38
b. <i>Alentejo : la coopération contre le retard de développement</i>	38
c. <i>La compétitivité lisbonnais</i>	39
d. <i>Centro : une place à fortifier</i>	39
e. <i>Le déséquilibre urbain comme base d'intervention pour le Nord</i>	40
B. L'HOMOGENEITE REGIONALE	40
a. <i>Une stratégie nationale visible régionalement</i>	40
b. <i>La coopération comme outil d'intégration</i>	41
c. <i>Deux échelles d'interventions urbaines</i>	41
d. <i>Des régions attractives pour le Nord</i>	42
e. <i>Identité</i>	42
CONCLUSION SUR LES REGIONS DU PORTUGAL : DES REGIONS EN PHASE DE TRANSITION	43
LES POINTS DE CONVERGENCES FRANCE/PORTUGAL	44
4^{EME} PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES	46
I. LES PROGRAMMES NATIONAUX : DES DOCUMENTS DE LIAISON	46
II. LES REGIONS AU SEIN DE L'ESPACE ATLANTIQUE	48
➤ Portugal	48
➤ France	50
➤ Des priorités en fonction du développement régional	51
III. UNE ECHELLE, UN ROLE	52
CONCLUSION GENERALE	54
➤ Une coopération présente avec diverses voies d'approche	54
➤ Les priorités urbaines dépendante du statut	54
➤ Le renforcement de la compétitivité	54
➤ L'attractivité par la promotion du territoire	55
TABLE DES MATIERES	56
TABLE DES ILLUSTRATIONS	58
ANNEXES	59

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLEAU 1: LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX EN FONCTION DES THEMATIQUES DE L'ESPACE ATLANTIQUE	46
TABLEAU 2: LES PROGRAMMES REGIONAUX PORTUGAIS EN FONCTION DES THEMATIQUES DE L'ESPACE ATLANTIQUE	49
TABLEAU 3: LES PROGRAMMES REGIONAUX FRANÇAIS EN FONCTION DES THEMATIQUES DE L'ESPACE ATLANTIQUE	50
TABLEAU 4: LE STATUT DES REGIONS FACE AUX THEMATIQUES DE L'ESPACE ATLANTIQUE.....	51

ANNEXES

Annexe 1 / Tableau de mise en relation des actions entre les Programmes de Coopération des quatre espaces communautaires.

Annexe 2 / Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des cinq pays dont certaines régions appartiennent à l'Espace Atlantique

Annexe 3 / Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des cinq régions portugaises, appartenant toutes à l'Espace Atlantique

Annexe 4 / Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des six régions françaises, appartenant toutes à l'Espace Atlantique

Tableau de mise en relation des actions entre les Programmes de Coopération des 4 espaces communautaires.

But : regrouper et hiérarchiser les exemples d'actions. Cela permet d'évaluer le degré d'évolution de l'action dans le processus de réalisation.

L'enjeu : il est de réaliser un premier pas vers l'évaluation de la coopération, et les liens existants entre les différentes politiques des espaces communautaires.

COMMUNAUTÉ DURABLE				
Espaces	EA	MED	ENO	SUDOE
Degré				
étude				
transfert de savoir faire, partage	- Transfert de savoir-faire acquis dans la fourniture d'un service universel (distribution du courrier ou accès Internet, par exemple) dans des zones rurales fragiles - Fourniture conjointe de services d'intérêt socio-économique général par le biais de la coopération de villes et de régions et d'une large utilisation de solutions TIC (par exemple : services sanitaires, éducatifs ou d'emplois)	- Diffuser les bonnes pratiques à l'échelle transnationale concernant l'usage de nouveaux instruments de planification, de nouveaux modèles de développement, de nouveaux systèmes de déconcentration des services pour les petites villes et les territoires moins peuplés		
conception, programme, promotion			- Actions en faveur de la coopération transnationale entre les autorités locales et régionales pour créer de meilleures conditions pour la croissance économique - Actions visant à réaliser et à utiliser le potentiel économique des atouts régionaux (atouts naturels et commerciaux) à travers la coopération transnationale dans l'espace ENO - Actions visant à améliorer la coopération transnationale pour les organisations représentant les intérêts urbains afin d'améliorer la cohésion sociale et les performances économiques - Elaborer et mettre en œuvre au niveau transnational des outils, des modèles et des actions destinés à répondre aux effets du changement démographique et des tendances migratoires	- Actions destinées à générer de nouvelles opportunités d'affaire dans des milieux locaux à travers des associations transnationales qui regrouperont des intérêts communs, comme le développement d'un réseau d'opérateurs touristiques - Actions qui favoriseront le développement des activités humaines dans leurs dimensions sociale et économique
exploration et test, création				
renforcement, développement, appuie		- Promouvoir la collaboration entre systèmes territoriaux situés à des échelles différentes pour améliorer la mise en réseau des services et favoriser l'émergence de stratégies d'action communes	- Actions en faveur du développement et de la mise en place d'actions pilotes communes qui contribueront à identifier des solutions susceptibles de réduire les impacts transnationaux des déplacements pendulaires (commuting) entre les métropoles, les villes et les zones rurales - Actions transnationales destinées à faciliter l'intégration de la main-d'œuvre qualifiée dans les métropoles et les villes	
amélioration,				
DÉVELOPPEMENT SPATIAL INTRA- ET INTER-URBAIN				
Espaces	EA	MED	ENO	SUDOE
Degré				
étude				
transfert de savoir faire, partage		- Diffuser les bonnes pratiques à l'échelle transnationale concernant l'usage de nouveaux instruments de planification, de nouveaux modèles de développement, de nouveaux systèmes de déconcentration des services pour les petites villes et les territoires moins peuplés		- actions de transfert des résultats positifs obtenus dans un secteur déterminé ou la configuration d'unités spécialisées sur des questions clés, au niveau transnational, pour un développement urbain soutenable
conception, programme, promotion				- projets innovants de collaboration entre campagnes et villes dans des domaines d'intérêt et de planification conjointe qui intégreront une stratégie de promotion commune à plusieurs régions appartenant à des pays différents
exploration et test, création				
	- Programmes communs de formation à distance pour les fonctionnaires des administrations régionales et locales, avec des modules spécialisés dans diverses questions de développement urbain ou rural			
renforcement, développement, appuie		- Renforcer les réseaux de villes et soutenir les stratégies de développement territorial concertées entre grands espaces urbains de l'espace méditerranéen - Promouvoir la collaboration entre systèmes territoriaux situés à des échelles différentes pour améliorer la mise en réseau des services et favoriser l'émergence de stratégies d'action communes	- Développer et mettre en œuvre au niveau transnational des projets pilotes et des actions encourageant les pratiques de développement durable dans le secteur de la construction et dans l'usage des bâtiments - Développer et mettre en œuvre des actions transnationales communes pour stimuler l'utilisation des sources d'énergie renouvelable en zone habitée dans l'espace ENO - Actions transnationales pour accroître la capacité institutionnelle des autorités publiques et des organisations à but non lucratif à s'engager dans la coopération et les échanges au niveau transnational et international - Actions visant à renforcer le rôle des villes secondaires de l'espace ENO afin de mettre en place des contrepoids à la prédominance des aires métropolitaines	
amélioration,				
ATTRACTIVITÉ				
Espaces	EA	MED	ENO	SUDOE
Degré				
étude				
transfert de savoir faire, partage		- Diffusion des expériences permettant une valorisation économique des ressources culturelles et patrimoniales locales et régionales		
conception, programme, promotion			- Actions pilotes pour améliorer l'attractivité et le cadre de vie des métropoles et des villes, par exemple en encourageant un bon usage de l'espace public ainsi qu'en œuvrant en faveur d'un environnement sûr et attrayant	- Projets de constitution et développement de réseaux urbains et régionaux destinés à promouvoir une image transnationale dans des domaines spécifiques
exploration et test, création				
	- Création d'une agence commune de communication publique visant à promouvoir l'image de marque d'un réseau transnational de régions qui partagent un trait commun (par exemple : éco-cités pilotes, régions pilotes de l'Agenda 21) - Mise en œuvre d'une stratégie commune pour attirer de l'IDE vers un réseau transnational de régions (par exemple, marketing urbain, Chambre de Commerce transnationale, attachés commerciaux à l'étranger)			
renforcement, développement, appuie			- Développer et mettre en œuvre des actions communes destinées à encourager les pratiques durables qui amélioreront l'attractivité et la qualité des atouts environnementaux et culturels, afin de renforcer la compétitivité générale de l'espace ENO	
amélioration,				

IDENTITÉ (CULTURE)				
Espaces	EA	MED	ENO	SUDOE
Degré d'étude				
transfert de savoir-faire, partage	- Mise en commun de connaissances archéologiques et de recherches sur des sites de fouilles liés par un élément commun du patrimoine atlantique	- Soutien aux échanges de bonnes pratiques et élaboration de stratégies communes pour la mise en œuvre de services culturels innovants; promotion d'initiatives culturelles permettant d'accroître l'attractivité économique des territoires - Diffusion des expériences permettant une valorisation économique des ressources culturelles et patrimoniales locales et régionales		
conception, programme, promotion, élaboration	- Promotion commune de lieux historiques liés par un thème transnational, tel que les ports d'où sont partis les grands explorateurs de différents pays pour entreprendre leurs voyages de découverte, dans le respect des principes de tourisme durable	- Promotion des initiatives en faveur de la protection du patrimoine historique, des paysages et toutes ressources culturelles (matérielles et immatérielles) dans une perspective de développement territorial intégré		- Autres actions possibles sur ce terrain, la promotion du patrimoine par la valorisation des principaux axes du SUDOE qui présentent une double vocation culturelle et touristique, le développement de circuits thématiques, les actions de restauration et d'animation du petit patrimoine rural et local ou l'appui à la création d'activités culturelles liées au patrimoine et à la promotion de la culture contemporaine
exploration et test, création	- Création d'un centre commun de formation professionnelle portant sur la conservation du patrimoine culturel, spécialisé dans des questions d'intérêt commun pour le patrimoine atlantique, comme la restauration de paysages bocagers ou la préservation de sites celtés - Mise en œuvre d'une stratégie de labellisation et de communication commune dans le cadre des réseaux transnationaux qui abritent des lieux consacrés à la culture européenne et/ou qui sont inscrits sur la Liste du Patrimoine Mondial de l'Unesco			
renforcement, développement, appuie		- Développement de réseaux transnationaux et partage des modalités et des moyens de gestion des pôles culturels (espaces urbains, centre historiques, districts culturels, sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, etc.)	- Développer et mettre en œuvre des actions communes pour stimuler le développement d'activités touristiques durables sur l'ensemble de l'espace ENO	
amélioration,				
SUJET COMPLÉMENTAIRE: ENVIRONNEMENT				
Espaces	EA	MED	ENO	SUDOE
Degré d'évolution				
étude		Cf. Priorité 2		Cf. Priorité 2
transfert de savoir-				
conception, programme, promotion, élaboration			- Actions pilotes pour améliorer l'attractivité et le cadre de vie des métropoles et des villes, par exemple en encourageant un bon usage de l'espace public ainsi qu'en œuvrant en faveur d'un environnement sûr et attrayant	
exploration et test,				
création	- Création et exploitation d'une « Agence commune pour le développement durable dans l'Espace Atlantique »			
renforcement,				
amélioration,				

Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des 5 pays dont certaines régions appartiennent à l'Espace Atlantique

But : regrouper et hiérarchiser les exemples d'actions. Cela permet d'évaluer le degré d'évolution de l'action dans le processus de réalisation.
L'enjeu : il est de réaliser un premier pas vers l'évaluation de la coopération, et les liens existants entre les différentes politiques des espaces nationaux.

Pays	Portugal		Espagne	France	Royaume Uni				Irlande	
					Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles		
Objectifs/Sous priorités	Assurer les gains environnementaux, promouvoir un meilleur aménagement du territoire, stimuler la décentralisation régionale de l'activité scientifique et technologique, consolider le renfort du système urbain, réduction des asymétries régionales de développement.		- Réhabiliter l'environnement physique, ré-urbanisant les anciens lots industriels, et conservant et développant le patrimoine historique et culturel. - Renforcer la cohésion sociale, promouvant l'intégration sociale, culturelle et économique.		Aider à construire des communautés durables, dans le but d'améliorer la croissance et la productivité d'économies locales dans le but de promouvoir la régénération et le renouveau des espaces désavantagés.	- Renforcer leurs sources de compétitivité locales, retenir la population (spécialement les jeunes) - S'assurer que toute la région peut contribuer à la croissance économique et minimiser les disparités régionales. - Coordonner, cibler les politiques, les conduire localement à l'intérieur du réseau national dans l'engagement vers la régénération	- La communauté durable à besoin d'être bien servis en termes de services publics et bien connectée en termes de services de communication et d'infrastructure. - Les services doivent être environnementalement sensibles avec le minimum d'impact négatif. - Créer une communauté active, sûre et intégrée. - Créer l'environnement et le voisinage où les gens veulent vivre et travailler.		- Intégrer le développement urbain, incluant la régénération physique et sociale, et particulièrement sur les espaces socialement et économiquement désavantagés, et adressant des questions de qualité de vie et faisant des villes et des cités plus attractives pour vivre et travailler.	

COMMUNAUTÉ DURABLE (DOMAINES ÉCONOMIQUE ET SOCIAL)									
Pays	Portugal		Espagne	France	Royaume Uni				Irlande
					Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles	
Objectifs	- Construction d'équipements collectifs destinés à compléter les réseaux nationaux - Renfort du système urbain : privilégier la concrétisation d'un modèle globale de structuration urbaine du territoire valorisateur des interactions et des complémentarités. Il s'agira de bien intégrer les citoyens. - Renfort du système urbain et qualification sociale économique : concrétisation d'un programme de modernisation du réseau des écoles, équipements fondamentaux, intégration des groupes défavorisés - Qualification et cohérence des réseaux nationaux d'équipements - Cohérence des réseaux nationaux d'équipements collectifs (renforcent l'attractivité et le potentiel dynamisateur des principaux centres urbains) - Modelage d'un système urbain plus équilibré et donc plus de création de potentiel dans le domaine de la compétitivité des territoires et une contribution plus efficace dans l'accès équitable aux biens et aux services pour la population - Promotion d'un meilleur aménagement assurant à tout le territoire l'accès aux services importants. - Insertion urbaine des aires et groupes les plus vulnérables		- Promotion économique : création de l'emploi et opportunités économiques au travers de la diversification productive et l'amélioration des infrastructures et services locaux - Intégrer aux groupes plus défavorisés et nécessiteux, en encourageant les citoyens à participer à la planification et prestation de services, renforçant la participation de la société civile dans le gouvernement et améliorant les services locaux - renforcer la participation citoyenne dans la gestion des sujets publics et l'amélioration des services locaux		- développer les connections locales, particulièrement dans les espaces déséquilibrés, dans le but d'augmenter les accès aux opportunités, à l'emploi et aux services publics - soutenir la régénération sociale	- supporter les gens qui vivent dans les communautés à prendre les avantages de l'emploi - Renverser le déclin de la population, avec une vision à plus long terme en améliorant les recherches et les infrastructures de qualifications de ces espaces			- développement urbain intégré, incluant la régénération physique et sociale, en particulier dans les espaces de désavantages sociaux et économiques - promouvoir le développement économique durable et assurer une approche cohérente et équilibrée du développement régional - permettre une croissance régionale plus efficace et un développement et permettre un autre développement de régions plus dynamiques.

DÉVELOPPEMENT SPATIAL INTRA- ET INTER-URBAIN									
Pays	Portugal		Espagne	France	Royaume Uni				Irlande
					Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles	

Objectifs	- Renfort du système urbain : privilégier la concrétisation d'un modèle globale de structuration urbaine du territoire valorisateur des interactions et des complémentarités. Il s'agira de bien intégrer la connexion entre les entités urbaines avec son aire d'influence. - Promotion de l'aménagement du territoire : améliorer l'efficacité des systèmes territoriaux où les dimensions prioritaires respectent les différents systèmes - Renforcement du système urbain et réduction des asymétries régionales - Modelage d'un système urbain plus équilibré et donc plus de création de potentiel dans le domaine de la compétitivité des territoires et une contribution plus efficace dans l'accès équitable aux biens et aux services pour la population - Efficacité et réutilisation des infrastructures et des équipements au détriment des nouvelles constructions - Qualification des communes et développement de nouvelles formes de partenariats publics/privés - Qualification des villes et du territoire	- promouvoir la cohésion interne à travers de moyens qui améliorent les quartiers plus défavorisés, réhabilitant l'environnement physique, les espaces publics et le patrimoine historique et culturel, cherchant un milieu urbain de qualité - Améliorer les connexions entre les villes, traitant de promouvoir un développement polycentrique et équilibré - Rendre cohérent le territoire à travers des projets intégrés de régénération urbaine et rural destinés aux petites et moyennes communes. Le caractère transversal et intégrés des actions est relevé		- régénérations des centres villes		- protéger l'héritage naturel et construit, la régénération urbaine et utiliser et développer les sites en friche	- Aider la régénération physique, le développement de sites et de locaux, redévelopper les sites abandonnés (friches), régénérer les paysages urbains et ruraux dégradés et améliorer la qualité des espaces publics	- contribuer à rehausser la qualité de vie et améliorer l'environnement construit des villes et villages
-----------	---	--	--	------------------------------------	--	---	--	--

ATTRACTIVITE								
Pays	Portugal	Espagne	France	Royaume Uni				Irlande
Degré d'évolution du processus de réalisation des actions.				Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles	
Objectifs	- Cohérence des réseaux nationaux d'équipements collectifs (renforcent l'attractivité et le potentiel dynamisateur des principaux centres urbains)			- régénérer et augmenter l'attractivité des espaces souffrant de sévères privations sociales, économiques et environnementales, de ce fait en contribuant à « l'agenda viable » du Gouvernement - améliorer l'environnement comme la signification de la création de places plus attractives pour vivre et faire des affaires				- contribuer à rehausser la qualité de vie et améliorer l'environnement construit des villes et villages - adressant des questions de qualité de vie et fabricant des villes et des cités plus attractive pour y vivre et y travailler - Protéger et consolider les capitaux vitaux est central pour améliorer la qualité de vie des gens et rendre attractives les régions pour en faire le lieu pour vivre, recréer et faire des affaires

IDENTITE (CULTURE)								
Objectifs	Portugal	Espagne	France	Royaume Uni				Irlande
Degré d'évolution du processus de réalisation des actions.				Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles	
étude		- promouvoir la cohésion interne à travers de moyens qui améliorent les quartiers plus défavorisés, réhabilitant l'environnement physique, les espaces publics et le patrimoine historique et culturel, cherchant un milieu urbain de qualité - Protection et préservation du patrimoine culturel				- protéger l'héritage naturel et construit, la régénération urbaine et utiliser et développer les sites en friche		

SUJET COMPLÉMENTAIRE: ENVIRONNEMENT								
Pays	Portugal	Espagne	France	Royaume Uni				Irlande
Degré d'évolution				Angleterre	Ecosse	Irlande du Nord	Pays de Galles	
étude		- Amélioration de l'environnement naturel et de la qualité environnementale		- améliorant l'environnement comme la signification de la création de places plus attractives pour vivre et faire des affaires				
Légende:	légende: POT légende: QREN Portugal	légende: petites et moyennes villes légende: villes de plus de 50 000 hab	Aucuns des objectifs ne rentre dans la thématique de développement urbain durable définie					

Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des 5 régions portugaises, appartenant toutes à l'Espace Atlantique
But : regrouper et hiérarchiser les exemples d'actions. Cela permet d'évaluer le degré d'évolution de l'action dans le processus de réalisation.
L'enjeu : il est de réaliser un premier pas vers l'évaluation de la coopération, et les liens existants entre les différentes politiques des espaces nationaux.

Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence
Priorités stratégiques	- Renforcer le réseau urbain et l'accessibilité régionale - Valoriser l'espace public et le paysage	- Promouvoir le développement durable des centres urbains - Renforcer la compétitivité et l'attractivité des centres urbains - Promouvoir l'articulation des villes et de la région environnante - Assurer la dotation de services collectifs à la population - Promouvoir l'articulation des villes et de la région environnante	Renforcement de l'organisation polycentrique de la région et pour la promotion du développement durable: la qualification urbaine et la maîtrise de l'étalement urbain, [...] avec une grande importance pour la compétitivité et la cohésion de la région	- Domaine prioritaire de la stratégie régionale, vecteur fondamental du renforcement de l'innovation et de la compétitivité et aussi de la cohésion de la Région - Actions pour former les réseaux d'infrastructures, d'équipements et de services collectifs, afin de garantir les conditions minimum de bien être social actuellement requises.	- L'élément clef d'une stratégie régionale différenciée s'appuie sur la trilogie économie, environnement et culture - Renforcement de la compétitivité du système urbain, promouvant la qualification du réseau urbain de la région Norte en tant qu'élément catalyseur de la propre compétitivité régionale - Valorisation du territoire par la cohésion, visant à l'amélioration des niveaux d'égalité des opportunités d'accès des citoyens aux principaux biens et services

COMMUNAUTÉ DURABLE (DOMAINES ÉCONOMIQUE ET SOCIAL)					
Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence
Actions régionales	- la nature des opérations intégrées, incluant les dimensions physiques, sociales et économiques - préparation et développement des interventions dans le cadre d'un partenariat où la municipalité aura une place de leader, mais qui comptera d'autres acteurs importants publics ou privés	- Projets de renforcement de la qualification des fonctions des villes et de la projection nationale et internationale, à travers la spécialisation et la complémentarité des grands équipements et services - Organisation et gestion des systèmes intermunicipaux - Développement et rationalisation des réseaux d'équipements et d'infrastructures supra-municipaux - Implantation de plans et programmes d'action intermunicipaux - Projets intermunicipaux de réaménagement des activités - Développement des plans d'action de base sub-régionale (NUTS III) : équipements éducatifs, interventions dans les services de santé, équipements de protection et insertion sociale, infrastructures sportives		- Promouvoir les initiatives de requalification et de régénération intra urbaine dirigées vers les espaces de faible densité et diversification de distincts des villes qui sont dotés globalement d'une capacité propre de pourvoir attractif, de moyens pour la croissance durable, de qualité de vie et d'aménagement : - Développer des cadres de vie qui incitent à la mobilisation et à la qualification des citoyens - Innovation sociale - Gérer les dynamismes urbains capables d'impulser l'emploi et l'insertion des personnes - Opération intégrées de requalification et de réinsertion urbaine - Investissement en infrastructure, équipements et services collectifs de proximité conçus de façon intégrés et réalisés grâce à la concertation intermunicipale : - Assurer l'accès à l'éducation, à la santé, à la culture, au réseau d'infrastructures sportives et aux services d'inclusion sociale - Attention spéciale aux groupes sociaux minoritaires	- Valorisation économique des ressources endogènes des espaces de faible densité et diversification de l'activité économique des territoires ruraux par la valorisation des pôles d'excellence ruraux, la valorisation la gestion intégrée des systèmes productifs locaux, la promotion d'un « standard » minimum de services publics en milieu rural (améliorer l'accessibilité et l'accès aux services publics de proximité), la promotion des services publics de proximité et l'aménagement environnemental de l'espace rural - Promotion des opérations intégrées sur les zones prioritaires de régénération urbaines orientées par la revitalisation socio-économique des espaces urbains dégradés
Coopérations	Aide aux projets qui s'insèrent dans un cadre stratégique de coopération intermunicipal pour la formation des agglomérations urbaines polycentriques, visant le renforcement de sa projection nationale et internationale : - Aides pour les équipements collectifs/infrastructures, les équipements structurants (complémentaires de l'activité touristique), les équipements ou infrastructures et services d'aide à l'activité productive - Actions immatérielles liées à la créativité et à l'innovation, à l'animation/promotion économiques ou culturelle ou de l'image internationale			- Promotion des initiatives conjointes assumées dans un cadre de coopération intermunicipal et aux échelles plus larges - Réseaux pour la programmation culturelle et la gestion commune des équipements collectifs	- Mise en place de programmes d'action intermunicipale des services collectifs territoriaux de proximité privilégiant la rationalisation et la qualification des services publics locaux et la constitution de modèles de disposition ajustés aux caractéristiques spécifiques des sous espaces régionaux distincts - Promotion des actions intégrées de développement social visant à combattre la pauvreté et l'exclusion, aider à la constitution d'un réseau social, améliorer la capacité d'intervention des organisations qui opèrent dans le domaine social et de l'organisation et de la production d'information pertinente en matière de développement social

DÉVELOPPEMENT SPATIAL INTRA- ET INTER-URBAIN					
Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence
Actions régionales	- insertion des interventions dans un projet/ une vision stratégique un territoire urbain donné - Valoriser la structure urbaine régionale pour exploiter le caractère polycentrique des principales agglomérations, afin d'atteindre l'échelle et la dimension fonctionnelle en ayant en vue le renforcement des facteurs de créativité, d'innovation et d'internationalisation	- Requalification et réinsertion urbaine des aires urbaines vulnérables (quartiers critiques, zones périphériques, zones de transition urbain-rural) - Récupération, qualification environnementale et refonctionnalisation des espaces vacants/dégradés situés dans les noyaux urbains - Interventions de réhabilitation et de rénovation urbaine - Projets de renforcement de la qualification des fonctions des villes et de la projection nationale et internationale, à travers la spécialisation et la complémentarité des actions d'insertion en réseaux internationaux	- Solutions innovatrices pour les problèmes urbains : - Stimuler l'éco-efficacité - Stimuler le recyclage et la réutilisation des déchets - Aide à la création de « quartiers écologiques » - Stimuler l'augmentation de l'efficacité environnementale dans les services de l'administration publique et le renforcement de la capacité de monitoring, de vigilance et de prévention environnementale - Consolidation de la Structure Métropolitaine de la Protection et Valorisation Environnementale	Promouvoir les initiatives de requalification et de régénération intra urbaine dirigées vers les espaces distincts des villes qui sont dotés globalement d'une capacité propre de pourvoir attractif, de moyens pour la croissance durable, de qualité de vie et d'aménagement : - Re-fonctionnalisation des édifices ou aires urbaines - Création de nouvelles centralités	- Promotion des réseaux urbains pour la compétitivité et l'innovation par la constitution de réseaux urbains, les programmes de valorisation à globalement d'une capacité propre de vocation thématique des villes ou des réseaux de villes, la promotion d'opérations intégrées de valorisation économique pour l'excellence urbaine - Promotion des opérations intégrées sur les zones prioritaires de régénération urbaines orientées par la revitalisation socio-économique des espaces urbains dégradés
Coopérations		- Stratégies de coopération inter-urbaine autour de projets communs de valorisation des facteurs de compétitivité et des structures respectives de coopération		- Gestion urbaine et promotion des plans intermunicipaux - Réseaux de coopération, urbaine et territoriale, nationaux et internationaux visant à stimuler la connaissance, l'innovation et le développement économique et social	

ATTRACTIVITÉ					
Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence

Actions régionales				- Promouvoir les initiatives de requalification et de régénération intra-urbaine dirigées vers les espaces distincts des villes qui sont dotés globalement d'une capacité propre de pouvoir attractif, de moyens pour la croissance durable, de qualité de vie et d'aménagement - Interventions sur le patrimoine ou le paysage avec l'existence de facteurs d'attractivité liés à l'économie du tourisme - Création de conditions d'attraction d'activités et de résidents	- Valorisation de nouveaux territoires économiques par des actions intégrées de valorisation de base compétitive et de nouveaux territoires - Valorisation économique des ressources endogènes des espaces de faible densité et diversification de l'activité économique des territoires ruraux par la valorisation des pôles d'excellence ruraux, la valorisation et la gestion intégrée des systèmes productifs locaux, la promotion d'un « standard » minimum de services publics en milieu rural, la promotion des services publics de proximité et l'aménagement environnemental de l'espace rural - Promotion des réseaux urbains pour la compétitivité et l'innovation par la constitution de réseaux urbains, les programmes de valorisation à vocation thématique des villes ou des réseaux de villes, la promotion d'opérations intégrées de valorisation économique pour l'excellence urbaine
Coopérations					

IDENTITÉ					
Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence
Actions régionales		- Valorisation économique des aires d'excellence urbaine, en particulier les centres historiques - Développement des plans d'action de base sub-régionale (NUTS III) : équipements culturels, patrimoine culturel		- Interventions sur le patrimoine ou le paysage avec l'existence de facteurs d'attractivité liés à l'économie du tourisme	- Valorisation économique de la qualité touristique régionale à travers le programme de promotion de Marca « Porto – Norte de Portugal » (actions de promotion touristique) et le plan de développement touristique de la Vale do Douro (intervention de promotion et de préservation des ressources naturelles, culturelles, paysagères et patrimoniales) - Promotion de programmes d'action de développement touristique visant à valoriser les sous-espaces régionaux
Coopérations					

SUJET COMPLÉMENTAIRE: ENVIRONNEMENT					
Régions	Algarve Phasing-Out	Alentejo Convergence	Lisboa Compétitivité et Emploi	Centro Convergence	Norte Convergence
Actions régionales			- Solutions innovatrices pour les problèmes urbains : - Stimuler l'éco-efficacité - Stimuler le recyclage et la réutilisation des déchets - Aide à la création de « quartiers écologiques » - Stimuler l'augmentation de l'efficacité environnementale dans les services de l'administration publique et le renforcement de la capacité de monitorisation, de vigilance et de prévention environnementale - Consolidation de la Structure Métropolitaine de la Protection et Valorisation Environnementale		
Coopérations					

Tableau de mise en relation des objectifs et sous objectifs entre les Programmes Opérationnels des 6 régions françaises, appartenant toutes à l'Espace Atlantique

But : regrouper et hiérarchiser les exemples d'actions. Cela permet d'évaluer le degré d'évolution de l'action dans le processus de réalisation.
L'enjeu : il est de réaliser un premier pas vers l'évaluation de la coopération, et les liens existants entre les différentes politiques des espaces nationaux.

Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité
Priorités stratégiques	- Soutenir le développement durable du littoral aquitain - Soutenir le développement durable des quartiers sensibles - Soutenir les territoires en mutation	Des problématiques urbaines transversales : « le partenariat régional a choisi de ne pas bâtir d'axe urbain spécifique mais d'intégrer les problématiques urbaines très diverses de Poitou-Charentes de manière transversale et d'y répondre au travers des quatre axes stratégiques définis. »	Soutenir la ville attractive et solidaire, qui propose un développement urbain harmonieux et garantit un équilibre social.	-Le choix de soutenir le développement endogène des territoires de projets, en s'appuyant sur la stratégie régionale en faveur de l'innovation - La volonté d'arrimer la Basse-Normandie aux réseaux logistiques européens en valorisant son caractère maritime		Renforcer l'attractivité des villes bretonnes, lieux de concentration de la compétitivité régionale

COMMUNAUTÉ DURABLE (DOMAINES ÉCONOMIQUE ET SOCIAL)						
Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité
Actions régionales	- Favoriser l'association et la participation des acteurs publics, des représentants des activités économiques liées au littoral, des associations, et plus généralement de l'ensemble des usagers à la mise en œuvre d'une gestion intégrée et durable du littoral aquitain - Relever le défi démographique en terme d'habitat et de mixité sociale - Réduction des écarts socioéconomiques par rapport aux agglomérations concernées - c. Stimuler des initiatives associant les habitants pour la fourniture de nouveaux services à la population (accès au TIC, à la société de l'information) compte tenu de l'évolution des structures démographiques - La participation des citoyens, qui au delà de l'impératif démocratique, confère une efficacité et une légitimité aux opérations - La coopération entre acteurs publics et acteurs privés, qui au-delà des moyens financiers apportent des aptitudes et des compétences complémentaires - Le refus de toute forme de discriminations		- La mise en œuvre de l'axe porte essentiellement : 2. Les services à la population (pôles d'excellence, égalité d'accès aux services) - a. L'accès pour tous à des services et des équipements de qualité : - création et développement d'équipements structurants et innovants à vocation économique, sociale, culturelle, touristique et sportive, soit porteurs d'une dynamique métropolitaine de dimension nationale ou internationale, soit permettant de consolider l'armature urbaine des Pays-de-la-Loire ; - accès aux services pour les populations fragilisées ou dépendantes ; - développement des crèches et les lieux de petite enfance en zones urbaines. - Développement des services et des équipements publics de proximité ;	But : Mettre l'accent sur le développement de l'activité économique et de l'emploi, la diversité fonctionnelle, le désenclavement, la mixité sociale et l'instauration d'un climat de sécurité. Une attention particulière sera portée à la gouvernance des projets. Enjeu : Revitaliser les quartiers en difficulté, améliorer des conditions de vie de leurs habitants et développer l'activité économique ciblée sur les grandes agglomérations à l'échelle de la région. Objectif : Encourager une vision intégrée et soutenir et faire émerger à l'échelle des quartiers concernés des structures fédérant habitants, professionnels, associations et services publics pour définir une stratégie de développement et porter les projets qui en découlent.	- Utilisation des différents fonds (FSE et FEDER) afin d'élaborer des actions concernant le développement économique, l'insertion et l'emploi - Privilégier les projets culturels, mettre l'accent sur les projets d'accompagnement des services innovants à la personne - Favoriser la localisation des activités économiques dans les zones de rénovation et de revitalisation urbaine et leur intégration dans a stratégie de renforcement de l'attractivité économique du territoire - Accompagner par le financement d'investissements les aménagements contribuant au désenclavement et à l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération des activités économiques des secteurs de rénovation urbaine	Soutenir la mise en place d'équipements de dimension internationale - Soutien et promotion des grands équipements métropolitains permettant d'accentuer le rayonnement national et européen des métropoles rennaise et brestoise par la gestion de l'événementiel et la promotion de l'identité et du patrimoine culturels régionaux
Coopérations	- Mettre en réseau les acteurs locaux - Les projets territoriaux coopératifs associant des entreprises : partenariats public-privé, structuration de filières, etc		La coopération en réseaux et l'échange d'expériences : - actions de coopération			Promouvoir des liaisons urbaines et périurbaines durables afin de mieux intégrer l'ensemble de la population à la dynamique économique

DÉVELOPPEMENT SPATIAL INTRA- ET INTER-URBAIN						
Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité

Actions régionales	- a. Soutien des projets, de réhabilitation de l'environnement physique, de reconversion des friches industrielles, de préservation et de mise en valeur du patrimoine naturel et culturel - l'implication des partenaires publics dans l'élaboration et la gestion du projet, à travers des coopérations souples entre les différents niveaux de collectivités publiques		- Le développement de la métropole Nantes St Nazaire doit s'accompagner par le renforcement des autres grandes villes (Angers, le Mans) et des villes moyennes ainsi que le renforcement des liaisons Est-Ouest et Nord-Sud. - La mise en œuvre de l'axe porte essentiellement : 1. sur les formes urbaines (maîtrise du foncier, lutte contre l'étalement urbain, diversité et qualité de l'offre de logements) - Un environnement naturel et urbain agréable : ° réhabiliter les sites et terrains contaminés ; ° aider la reconversion des friches urbaines, et soutenir une politique de réserves foncières qui y est liée ; ° mettre en valeur le patrimoine naturel urbain, y compris la restauration des rivières, souvent en lien avec les coupures vertes et les cheminements piétonniers. - Soutien aux territoires prioritaires de la politique de rénovation urbaine (cf. annexe 1). Et prolongement des actions déjà engagées durant la période 2000-2006 dans les quartiers en ZUS : ° l'aménagement des espaces extérieurs, aires de jeux et jardins publics ... ° les études générales de définition sur le secteur.	- Le soutien à l'ingénierie territoriale, facteur prépondérant pour la réussite des stratégies locales de développement - Le soutien aux programmes de développement inscrits dans les contrats territoriaux (l'un des domaines d'action est l'aménagement durable des territoires) - Aide à la structure porteuse du projet pour financer la préparation de ses programmes d'action définis dans le cadre de la contractualisation territoriale (sauf pour les agences d'urbanisme) - Aménagement durable des territoires: Interventions foncières permettant la réhabilitation de l'environnement physique de friches industrielles ou artisanales y compris dans les bourgs ruraux	- Promouvoir la maîtrise de l'énergie, l'utilisation des énergies renouvelables et l'approche HQE et HPE des constructions et aménagements dans les territoires urbains - Soutenir les actions exemplaires en faveur de l'environnement et les actions d'amélioration de la qualité environnementale et du cadre de vie dans les zones urbaines et notamment les programmes de renouvellement urbain - Accompagner par le financement d'investissements les programmes de restructuration des zones commerciales et de services dans les quartiers d'habitat social : dispositifs d'acquisition foncière pour la restructuration foncière, portage, réhabilitation du bâti - Financer les études de faisabilité et l'investissement permettant le développement d'actions exemplaires en matières de traitement spécifique environnementaux dans les opérations de renouvellement urbain (exemple : assainissement, gestion des espaces verts...) - Financer les études de faisabilité et l'investissement liés à la qualité environnementale dans les opérations de construction, de réhabilitation d'immeuble et d'aménagement. En particulier mettre en œuvre les démarches ayant des objectifs de type HQE, PEO ou bâtiment passif.	- Poursuivre la réhabilitation des friches militaires dans une perspective de valorisation économique des espaces libérés - Rééquilibrer les fonctions métropolitaines au niveau régional en faisant de Brest une véritable "métropole du Ponant" - Reconversion des emprises militaires en quartier de ville, espace dévolu au développement économique
Coopérations			La coopération en réseaux et l'échange d'expériences : - actions de coopération			

ATTRACTIVITÉ

Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité
Actions régionales	- L'attractivité des quartiers (Cf. actions a, b et c)		Attractivité urbaine: Cf. Actions a, b, c, et d			
Coopérations			La coopération en réseaux et l'échange d'expériences : - actions de coopération			

IDENTITÉ

Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité
Actions régionales	- b. projets innovants, notamment en matière culturelle par le biais de nouveaux services à plus forte valeur ajoutée, porteurs d'ouverture vers l'extérieur		- c. L'offre culturelle, touristique, et sportive : ° protection et mise en valeur du patrimoine historique et culturel ; ° activités, manifestations culturelles et sportives ; ° tourisme culturel ; ° la valorisation des savoir-faire, l'innovation dans les techniques de préservation du patrimoine.	- Les programmes d'action inscrits dans une stratégie de tourisme durable à l'échelle des pays et Parcs Naturels Régionaux, s'appuyant sur une valorisation du patrimoine naturel et culturel et sur des modes de découverte et de déplacement propres et durables (notamment vélo routes, voies vertes, boucles locales et pistes cyclables)	- Privilégier les projets culturels, mettre l'accent sur les projets d'accompagnement des services innovants à la personne	- Soutien et promotion des grands équipements métropolitains permettant d'accroître le rayonnement national et européen des métropoles rennaise et brestoïse par la gestion de l'événementiel et la promotion de l'identité et du patrimoine culturels régionaux
Coopérations			La coopération en réseaux et l'échange d'expériences : - actions de coopération			

SUJET COMPLÉMENTAIRE: ENVIRONNEMENT

Régions	Aquitaine Compétitivité	Poitou Charente Compétitivité	Pays de la Loire Compétitivité	Basse Normandie Compétitivité	Haute Normandie Compétitivité	Bretagne Compétitivité
Actions régionales						
Coopérations						

RESUME :

L'étude de la thématique du développement urbain durable s'insère dans un projet plus global de définition de l'articulation des différents documents et programmes concernant l'Espace Atlantique. Pour ce cas précis, l'Europe promeut un développement urbain homogène, équilibré et cohérent, et chaque échelon d'intervention répond à cet objectif sous différentes formes.

L'étude des stratégies, des objectifs et des actions des différents documents selon une méthodologie basée sur des analyses verticales et horizontales, s'appuie sur quatre thématiques : la communauté durable, le développement spatial intra- et inter-urbain, l'attractivité et l'identité.

Il apparaît donc après étude de ces derniers points, qu'il y a différentes approches de la coopération, des priorités urbaines en fonction des statuts des régions, un renforcement de la compétitivité et enfin une volonté d'augmenter l'attractivité par la promotion du territoire.

Bien que chaque région se retrouve dans ces points de conclusion, des différences persistent dans le choix de l'échelle d'intervention.

Articulation du Programme de Coopération Transnationale "Espace Atlantique"

Avec les documents stratégiques et
opérationnels transnationaux,
nationaux et régionaux

Pour la période 2007-2013

Octobre 2007



Transport

Développement Urbain Durable

A ce document de synthèse sont associés deux documents thématiques :

- le Développement Urbain Durable,
- l'Accessibilité par les transports.

Ces documents attachés permettent d'avoir une approche plus approfondie des thématiques abordées dans ce présent rapport.

Le stage qui a permis la réalisation de cette étude s'est déroulé au sein de l'Autorité de gestion de l'Espace Atlantique, située à la Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional – Norte (CCDR-N) à Porto, Portugal;

L'Autorité de Gestion été menée par son président Paulo Gomes ainsi que par la *Doutora* Teresa Lameiras et le *Doutor*. Armindo Carvalho.

Ce stage a duré trois mois, de Juillet à Septembre 2007. L'étude a été effectuée par Anne-Elise Hamon et Aurélia Fillos, deux étudiantes du Département Aménagement, de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours (ex-CESA) dans le cadre de leur Magistère³ – Master².

AVANT-PROPOS

Le produit actuel de cette évaluation se présente sous la forme d'un document de synthèse, dans lequel se trouve le résultat de notre travail, et de deux documents thématiques joints. Cette forme permet d'avoir une lecture rapide de l'analyse. Le document de synthèse présente les éléments périphériques permettant la compréhension de la lecture (notre démarche, la contextualisation du travail, la méthodologie) ainsi que les conclusions des analyses thématiques et la conclusion générale. Les documents thématiques, l'un sur le Développement Urbain Durable, l'autre sur les Transports, présentent la totalité de l'étude thématique.

L'étude a été réalisée en trois mois.

Dans un souci de temps et de volonté de l'approfondir, ont été sélectionnés les documents suivants :

- Le programme Espace Atlantique;
- Les programmes de coopération transnationale des trois espaces chevauchant l'Espace Atlantique;
- Les documents stratégiques nationaux des cinq Etats membres inclus dans l'Espace Atlantique;
- Les Programmes Opérationnels régionaux des régions atlantiques.

Du fait d'une difficulté à récolter certains Programmes Opérationnels régionaux (l'ensemble des régions Irlandaises n'ont pas terminé leur programme, de même pour certaines régions britanniques et espagnoles), l'étude s'est portée sur les pays ayant tous les programmes opérationnels régionaux récoltés, soit le Portugal et la France.

Certains documents, notamment certains Programmes Opérationnels régionaux, présentent peu de propositions d'actions. Cela a une conséquence importante, puisque c'est à partir de ces propositions d'actions que l'on a permis de définir les orientations concrètes des programmes.

Il est important de signaler un coût de l'information conséquent.

Les recherches des documents nécessaires à l'étude ont été longues et fastidieuses. Les documents escomptés ne sont pas toujours mis à disposition sur Internet, et la demande directement auprès des organes concernés dépend de la période estival, aussi bien que de l'intérêt de chacun à répondre à la requête. La perte de temps est énorme.

Peut-être serait-il intéressant de créer une base de données documentaires et cartographiques commune à l'ensemble des organes de l'Espace Atlantique.

Nous avons attribué à certains vocabulaires des notions précises.

"Thématique" : fait référence aux grands thèmes abordés par le programme Espace Atlantique. Ils sont au nombre de quatre. Les deux thématiques étudiées sont le développement urbain durable ainsi que le transport.

"Problématique" : correspond aux points transversaux abordés au sein d'une thématique qui ne concerne que la thématique en question. La thématique développement urbain durable a dégagé plusieurs problématiques comme celle de la maîtrise de l'expansion urbaine ou bien le patrimoine culturel. Dans la thématique transport on retrouve les problématiques d'intermodalité ou bien de connectivité par exemple.

INTRODUCTION

Les régions de l'Espace Atlantique ont un point commun : l'Océan Atlantique. Cela leur confère une histoire, une identité et une morphologie commune et/ou similaire. Elles ont été longtemps au cœur des échanges et du développement économique.

Cependant, aujourd'hui elles sont devenues des régions périphériques et ultrapériphériques au cœur de l'Europe, et de ce fait plus ou moins en marge du dynamisme européen.

De manière à favoriser une cohésion territoriale européenne, à donner une force à l'ensemble du territoire, comme le souhaite le Schéma Directeur de l'Espace Communautaire (SDEC), et à re-dynamiser les territoires périphériques et ultrapériphériques, l'Europe a constitué un espace transnational avec un axe de travail particulier, nommé "l'Espace Atlantique". Au sein de cet espace transnational, le dénominateur commun est l'océan avec toute son histoire, sa culture et l'identité qu'il a forgé au cours des siècles et qui se retrouvent au sein de chaque région littorale atlantique. L'enjeu de cet espace et de développer une dynamique commune permettant de (re)construire un territoire cohérent.

Conformément aux résultats énoncés d'abord par le SDEC puis par le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique, il est clair que la coopération, interrégionale et transnationale, est un élément essentiel au développement spatial cohérent et efficient.

C'est pourquoi, le programme de l'Espace Atlantique place la coopération au cœur de ses objectifs, en la positionnant à la fois comme un enjeu à atteindre et comme un moyen d'action.

L'autorité de Gestion de l'Espace Atlantique, fruit direct de la Commission Européenne se pose alors la question de savoir si ses orientations et ses propositions d'actions sont perçues par les autres entités territoriales de son espace d'intervention (Nations et régions). **Les documents stratégiques et les programmes opérationnels suivent-ils les orientations du programme de l'Espace Atlantique? Est-ce que ce dernier interfère dans les autres documents? Est-ce qu'il y a coopération et articulation? Si oui, où se situent-elles?**

S'impose alors la nécessité d'une évaluation des relations entre les différents programmes.

Le but précis de ce document est d'abord d'évaluer les relations entre le programme de l'Espace Atlantique, les documents stratégiques nationaux des cinq nations de l'espace et les Programmes Opérationnels régionaux. Cela se fait pour deux thématiques essentielles:

- celle du Développement Urbain Durable et
- celle du Transport.

L'objectif est de définir la nature ainsi que le niveau auquel se situe l'articulation entre tous ces documents.

Le deuxième but est de déterminer les points à mettre en exergue, à accentuer de manière à poursuivre les enjeux définis par le programme Espace Atlantique.

Notre travail s'est nourri de ces questions. Ces trois mois ont permis de sélectionner puis de récolter les documents, d'établir une méthodologie, puis de réaliser l'analyse.

Dans un souci temporel, la sélection des documents s'est portée sur :

- les Programmes de coopération transnationale des espaces chevauchant l'Espace Atlantique. Cela concerne trois autres espaces : l'espace Nord-Ouest (ENO); l'espace Sud-Ouest (SUDOE); et l'espace Méditerranée (MED).
- Elle porte aussi sur les documents stratégiques nationaux à savoir les Cadres de Référence Stratégique Nationaux (CRSN) de l'Irlande, du Royaume-Uni, de la France, de l'Espagne et du Portugal.
- À cela s'ajoute le Programme Opérationnel Thématique de Valorisation du Territoire (POT) portugais complétant pleinement son CRSN.
- Puis entrent dans la sélection les Programmes Opérationnels régionaux des régions portugaises et françaises.

Cette réduction de l'analyse des régions à seulement deux pays est due à la récolte peu fructueuse des Programmes Opérationnels des autres régions atlantiques.

L'analyse s'est ciblée sur deux thématiques à savoir la thématique de Développement Urbain Durable et celle de l'accessibilité par les Transports.

Le Développement Urbain Durable est une thématique transversale et territoriale, qu'il nous a paru primordial d'aborder dès le début de l'analyse.

Le transport a toujours été un élément clé de l'univers marin et des régions littorales. Les échanges maritimes sont au cœur du développement côtier à la fois économique mais aussi spatial. Par conséquent le transport est aussi inévitable dans cette analyse.

Ce document d'étude est pensé dans une continuité. Il souhaite n'être que le début d'une analyse plus complète intégrant les thématiques du Développement Economique ainsi que de la Protection et la valorisation durable de l'environnement et la Gestion Durable des déchets. L'étude devra prendre en compte aussi les documents sectoriels, nationaux et européens, les documents de coopérations transfrontalières et interrégionales.

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
INTRODUCTION	6
SOMMAIRE	8
1^{ERE} PARTIE : CONTEXTUALISATION	10
I. PRESENTATION DU SUJET, DE LA DEMANDE	10
II. PRESENTATION DE L'ESPACE ATLANTIQUE	10
A. CHEVAUCHEMENT SPATIAL, PREMICES A UNE LOGIQUE DE COMPLEMENTARITE ENTRE ESPACE	10
B. UN ESPACE PERIPHERIQUE	13
C. DES REGIONS AUX STADES DE DEVELOPPEMENTS DIFFERENTS.	15
D. LES GRANDS DEFIS DE L'ESPACE ATLANTIQUE.....	17
III. PRESENTATION DES THEMATIQUES TRANSVERSALES ABORDEES	17
A. DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE.....	17
B. ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS	20
2^{EME} PARTIE : LA METHODOLOGIE	21
I. UNE ÉTUDE HORIZONTALE	21
A. TROIS ECHELLES D'ETUDE	21
B. UN TABLEAU : OUTIL AU RECOUPEMENT DES ACTIONS	21
II. UNE ETUDE VERTICALE	22
III. UNE ETUDE TRANS-THEMATIQUE.....	22
3^{EME} PARTIE : CONCLUSION THEMATIQUE : LE DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE	23
I. L'ARTICULATION DES PROGRAMMES	23
A. LES PROGRAMMES NATIONAUX : DES DOCUMENTS DE LIAISON	23
B. LES REGIONS AU SEIN DE L'ESPACE ATLANTIQUE	25
a. <i>Portugal</i>	25
b. <i>France</i>	27
C. DES PRIORITES EN FONCTION DU DEVELOPPEMENT REGIONAL.....	28
D. UNE ÉCHELLE, UN RÔLE.....	29
II. CONCLUSION / DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE.....	30
A. UNE COOPERATION PRESENTE AVEC DIVERSES VOIES D'APPROCHE	30
B. LES PRIORITES URBAINES DEPENDANTES DU STATUT.....	30
C. LE RENFORCEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ	31
D. L'ATTRACTIVITE PAR LA PROMOTION DU TERRITOIRE	31

4^{EME} PARTIE : CONCLUSION THEMATIQUE : LE TRANSPORT	32
I. L'ARTICULATION ENTRE LES PROGRAMMES	32
A. UNE ARTICULATION ENTRE ECHELLE NATIONALE ET TRANSNATIONALE VIA LES NOTIONS DE MULTIMODALITE ET DE CONNECTIVITE.....	32
B. L'ARTICULATION ENTRE PROGRAMMES REGIONAUX ET PROGRAMME ESPACE ATLANTIQUE PRONONCEE AUTOUR DES ENTREES DE TERRITOIRE	33
C. DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX MOTEURS POUR LES REGIONS DE CONVERGENCE & ACCOMPAGNATEURS POUR LES REGIONS COMPETITIVES.....	35
II. CONCLUSION / L'ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS	38
5^{EME} PARTIE : CONCLUSION TRANS-THEMATIQUE CROISEE	40
I. CROISEMENT DU DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE AVEC LES TRANSPORTS	40
A. CROISEMENT A L'ECHELLE REGIONALE	40
B. CROISEMENT A L'ECHELLE INTERREGIONAL.....	41
II. UNE SCISSION NORD/SUD	41
A. DES PROPOSITIONS D'ACTION A DES ECHELLES DIFFERENTES	42
B. LES OBJECTIFS DU FEDER MARQUANTS	42
III. UNE ARTICULATION MULTISCALEAIRE ENTRE LES PROGRAMMES.....	42
A. UNE PRISE EN COMPTE DU PROGRAMME ESPACE ATLANTIQUE PARTAGEE	42
B. DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX AUX IMPACTS MITIGES EN FONCTION DES OBJECTIFS DU FEDER	43
IV. LA COOPERATION.....	43
V. UNE ARTICULATION EXISTANTE	44
GLOSSAIRE.....	45
SIGLES	48
BIBLIOGRAPHIE	50
WEBOGRAPHIE.....	53
ANNEXE	54

1^{ERE} PARTIE : CONTEXTUALISATION

I. Présentation du sujet, de la demande

- L'objectif général de ce travail est d'évaluer l'articulation du Programme de Coopération Transnationale de l'Espace Atlantique avec les programmes nationaux, régionaux et sectoriels ainsi que les autres programmes de coopérations transnationales chevauchant l'Espace Atlantique pour la période 2007-2013.

- L'articulation exprime la relation entre deux ou plusieurs éléments de nature diverse. De part cette nature diverse, il est essentiel de vérifier leur compatibilité pour une coopération optimum et plus efficace.

- Dans le cas de l'Espace Atlantique, la multitude d'échelles d'actions et de programmes en cours ou en attente d'être validés par la Commission Européenne impose un suivi des objectifs de chacun pour s'assurer que chacun intègre les mêmes objectifs et ne présente pas d'incohérence. Il est vrai que la Commission Européenne assure le contrôle de l'intégralité de ces documents, mais l'articulation de ces documents entre eux, dans tous les domaines n'a jamais été clairement évaluée. C'est dans ce cadre que ce travail s'engage.

- Il est évident que l'intérêt d'une étude de ce type est de la reconduire pour chaque période de programmation, afin de mettre en évidence les évolutions qui ont été effectuées. Ce type d'étude apportera une vision différente de celles apportées par les rapports d'évaluation ex-ante par exemple.

C'est pour cela que la méthodologie appliquée dans cette étude est très importante et doit pouvoir se reproduire à volonté et cela avec n'importe quel document de programmation, ou autre.

II. Présentation de l'Espace Atlantique

A. Chevauchement spatial, prémices à une logique de complémentarité entre espace

- D'un point de vue spatial, l'Espace Atlantique chevauche trois autres espaces communautaires de coopération :

- L'espace Nord-Ouest de l'Europe ou l'espace ENO. Celui-ci englobe l'ensemble des îles britanniques, l'Irlande, la moitié Nord de la France, le Luxembourg et la Belgique, une partie des Pays-Bas et de l'Allemagne ainsi que la Suisse en tant qu'invité.
- L'espace Sud-ouest, ou SUDOE, recouvre l'intégralité des pays de la péninsule Ibérique ainsi que les régions du quart Sud-Ouest de la France.
- L'espace Méditerranée, ou MED, est composé de toutes les régions côtières méditerranéennes du Portugal (Algarve et Alentejo), du Royaume-Uni (Gibraltar), de l'Espagne, de la France et de l'Italie,

ainsi que les pays suivants : la Slovénie, la Grèce, leurs îles méditerranéennes, Malte et Chypre. L'Espace MED souhaite fonctionner en coopération avec l'ensemble des pays méditerranéens.

Les chevauchements sont inégaux. L'espace MED chevauche 3 des 33 régions de l'Espace Atlantique, au niveau de l'Andalousie et des régions Sud du Portugal. Par conséquent l'impact de ce chevauchement au sein de l'Espace Atlantique reste minime.

L'Espace Atlantique recouvre 20% de l'Espace ENO, mais cela représente tout de même 20 régions littorales des trente-trois de l'Espace Atlantique.

L'espace SUDOE recouvre 13 des régions de l'Espace Atlantique, soit près de 40% de ses régions et de la moitié de son territoire. L'Espace Atlantique chevauche l'espace SUDOE sur près des 46% de ses vingt-huit régions. Les interactions entre les deux programmes de coopération sont donc importantes en termes d'impact l'un sur l'autre.

Tous les territoires de l'Espace Atlantique sont recouverts par au moins un autre espace. Chaque région atlantique est incluse dans plusieurs espaces différents et doit répondre à ses programmes. La compatibilité entre les espaces est donc indispensable.

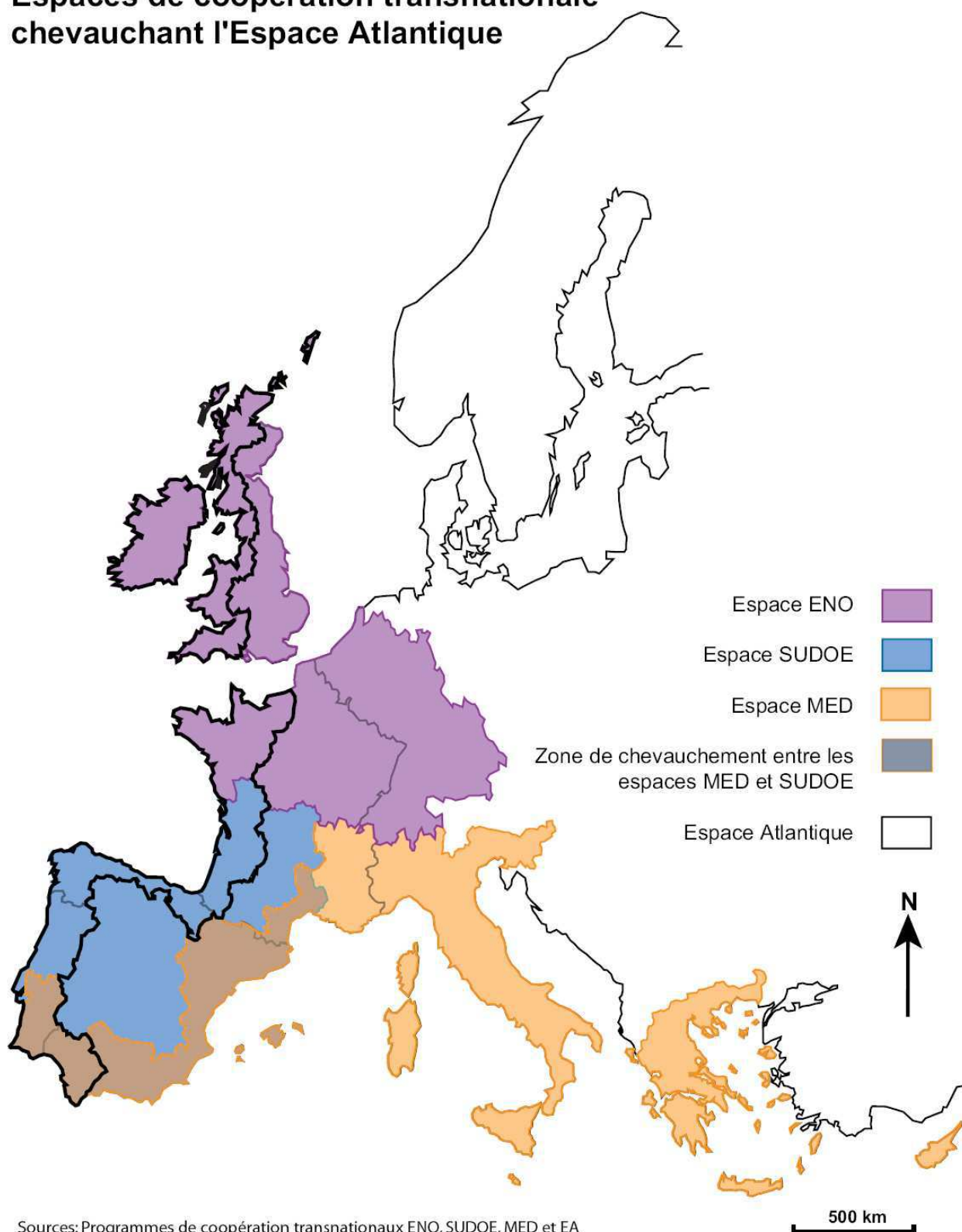
Pour un meilleur fonctionnement et une efficacité dans les actions, il serait intéressant que chaque espace suive une logique spécifique au territoire qu'il englobe. La complémentarité entre les espaces permettrait un réel approfondissement des actions au sein de chacun en même temps qu'une coordination et cohérence de l'ensemble du territoire européen.

Dans ce contexte, il semble important que chaque espace tienne compte des espaces qui le côtoient et engage donc ainsi un véritable travail de coopération (réseau d'information).

- Il n'y a aucun recouvrement entre l'ENO au Nord et les espaces du Sud de l'Europe (espaces MED et SUDOE), les régions appartenant à ces espaces ne présentant pas de similarité dans leur développement et leur situation au sein de l'espace européen. Ces trois espaces ont un territoire ayant une logique Est/Ouest.

L'Espace Atlantique est le seul, de ces quatre espaces, à inclure des régions mais selon un axe Nord/Sud.

Espaces de coopération transnationale chevauchant l'Espace Atlantique



Sources: Programmes de coopération transnationaux ENO, SUDOE, MED et EA
Conception: Aurélia Fillos/ Anne-Elise Hamon (stagiaires à la CCDD-N/ Cooperação Atlântico)

B. Un espace périphérique

Comme il a été noté précédemment, l'Espace Atlantique est une aire d'intervention qui compte actuellement 33 régions réparties sur 5 états. Le Portugal et l'Irlande sont les deux seuls pays à avoir la totalité de leur territoire intégré dans cet espace, pour les autres il s'agit essentiellement des régions en contact direct avec l'océan Atlantique.

- La principale caractéristique de cet espace européen par rapport aux autres est la situation particulière des régions qu'il insère. (Cf. carte : Régions de l'Espace Atlantique).

A l'heure actuelle, le centre dynamique de l'Europe est symbolisé par le pentagone central Londres, Paris, Munich, Zurich et Milan. Au centre de ce pentagone se retrouve la majorité de l'activité de l'Union Européenne, autant économique, que démographique ou encore politique. Les régions en dehors de ce « cercle » sont considérées comme étant plus ou moins en périphérie, et plus ou moins intégrées aux différents réseaux européens. De plus, avec l'entrée dans l'Union Européenne de certains pays de l'Europe de l'Est, l'Union Européenne s'étend selon un axe Est-Ouest, mais avec de très grands projets pour l'Est.

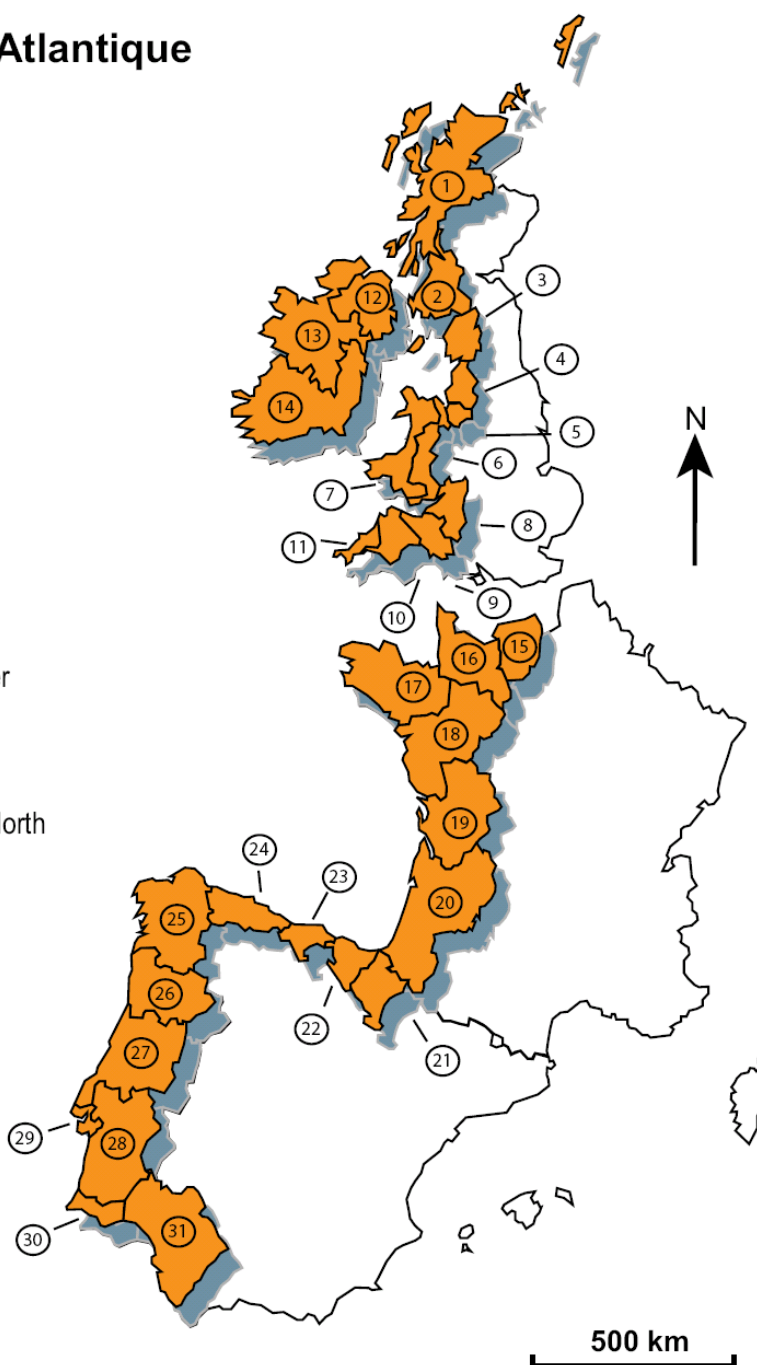
- Dans le cas de l'Espace Atlantique, sa localisation en façade océanique le positionne dans un contexte délicat.

- D'une part, les régions en bordure d'océan bénéficient d'atout énorme par rapport à des régions plus centrales, dans le cadre du développement de liaisons maritimes, de proposition de loisirs nautiques et de tourisme.
- D'autre part, cette localisation les place en extrême périphérie du cœur dynamique européen (surtout pour les régions d'Irlande et d'Ecosse, et pour celles de la péninsule Ibérique). La périphérie et l'ultra-périphérie implique l'ajout de facteur ne jouant pas en faveur des régions, imposant une complète implication des acteurs pour palier à ce problème. Les principales difficultés se situent dans la répartition équitable des réseaux, l'accessibilité mais aussi la désertification des zones les plus éloignées de l'océan, avec le développement d'une sururbanisation littorale.

L'Espace Atlantique est un espace particulier au milieu des autres, il fait figure de façade de l'Europe, de porte d'entrée, mais cela n'est pas suffisant encore pour le porter au niveau des zones d'intervention européennes les plus influentes.

Régions de l'Espace Atlantique

- ① Highlands and Islands
- ② South Western Scotland
- ③ Cumbria
- ④ Lancashire; Greater Manchester
- ⑤ Merseyside; Cheshire
- ⑥ East Wales
- ⑦ West Wales and The Valleys
- ⑧ Gloucestershire, Wiltshire and North
- ⑨ Somerset
- ⑩ Dorset and Somerset
- ⑪ Cornwall and Isles of Silly
- ⑫ Northern Ireland
- ⑬ Border, Midland and Western
- ⑭ Southern and Eastern
- ⑮ Haute Normandie
- ⑯ Basse Normandie
- ⑰ Bretagne
- ⑱ Pays de la Loire
- ⑲ Poitou Charente
- ⑳ Aquitaine
- ㉑ Cominidad Foral de Navarra
- ㉒ Pais Vasco
- ㉓ Cantabria
- ㉔ Principado da Asturias
- ㉕ Galicia
- ㉖ Norte
- ㉗ Centro
- ㉘ Alentejo
- ㉙ Lisboa e Vale do Tejo
- ㉚ Algarve
- ㉛ Andalucia (Cadiz, Huelva et Sevilla)



Sources: Programme de coopération transnational EA
 Conception: Aurélia Fillos/ Anne-Elise Hamon (stagiaires à la CCDR-N/ Cooperação Atlantico)

C. Des régions aux stades de développements différents.

Lorsqu'on regarde les intérêts de chacun des espaces, on observe des préoccupations spécifiques à chacun.

Cela reflète-t-il des disparités dans le développement spatial entre espaces et entre régions ou est-ce l'indicateur de caractéristiques spatiales différentes qui induisent un développement approprié et spécifique ?

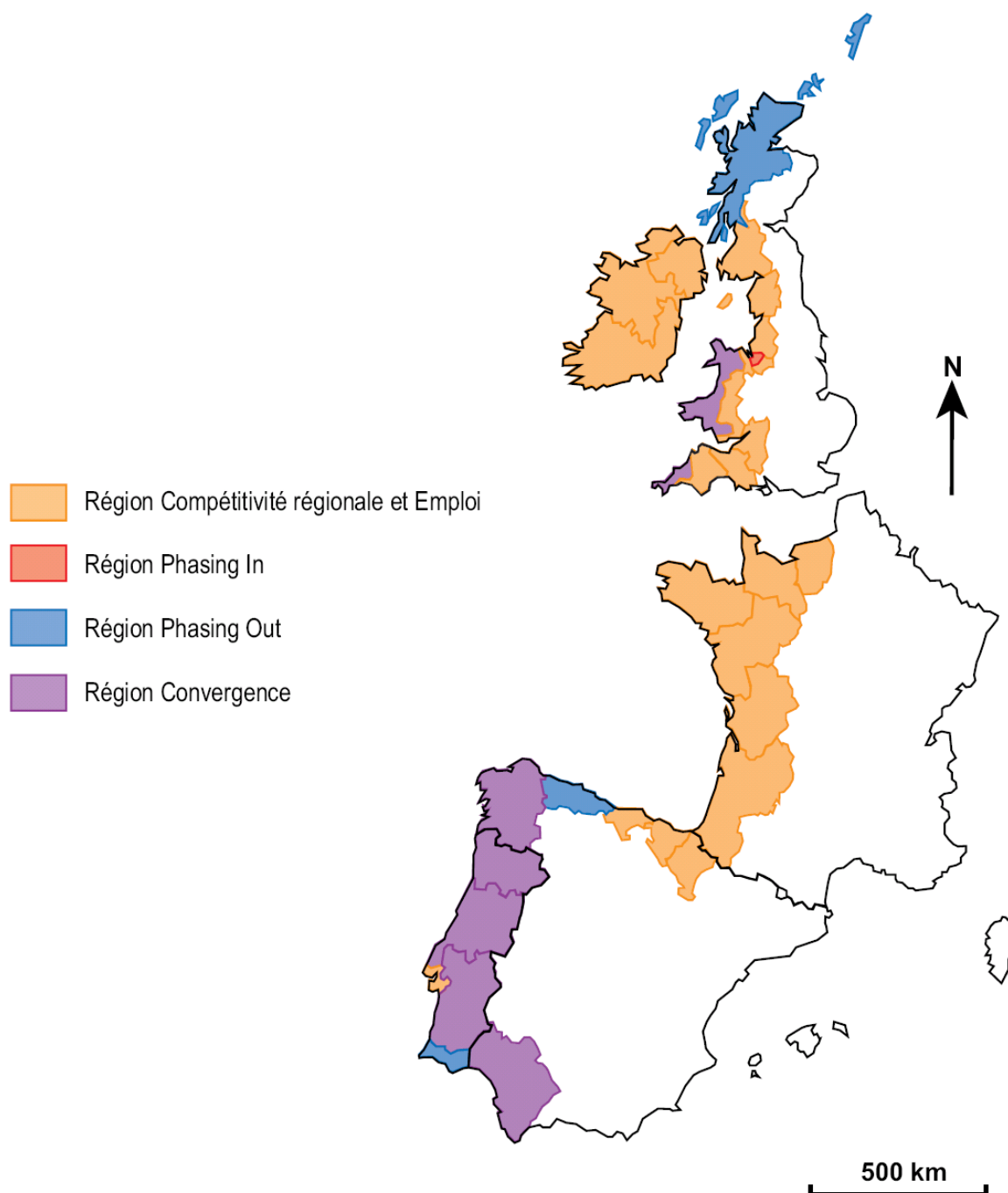
- L'Espace Atlantique touche des régions qui se trouvent à un stade d'évolution différent. À la lecture des programmes opérationnels, il ressort des disparités entre les espaces du Nord et ceux du Sud de l'Europe. L'ENO reflète une aire économiquement très développée tandis que le Sud présente un territoire qui semble être en plein dans son processus de développement.

- En observant la répartition des régions de l'Espace Atlantique selon les objectifs du FEDER, les régions « compétitivité régionale et emploi » sont largement représentées au Nord de l'aire d'intervention avec 18 régions sur 22 au Nord des Pyrénées. Par contre, au Sud de cette limite, 5 régions sur 11 sont dites « convergentes », ce qui représente plus de la moitié de la surface concernée. Cette forte disparité entre les régions d'un même espace peut créer des difficultés dans la mise en place d'objectifs communs de développement.

Une harmonisation des programmes de coopération des espaces du Nord avec les espaces du Sud de l'Europe n'est pas possible dans ce cas de fortes disparités, ils ne répondraient pas complètement aux problématiques spécifiques de ces espaces.

Par conséquent, l'Espace Atlantique ne peut prendre le rôle d'unificateur Nord-Sud. C'est à juste titre qu'il se concentre sur l'élément qui relie toutes les régions qui le composent : l'océan Atlantique.

Statut des régions selon les objectifs du FEDER



Sources: Programme de coopération transnational EA/ Programmes opérationnels régionaux
Conception: Aurélia Fillos/ Anne-Elise Hamon (stagiaires à la CCDR-N/ Cooperação Atlântico)

D. Les grands défis de l'Espace Atlantique

Pour mieux cerner le contexte de réalisation des différents programmes, il semble approprié de rappeler les grandes lignes directrices du programme de coopération de l'Espace Atlantique.

- **Le développement solidaire de l'économie de la connaissance,**
- **La valorisation du patrimoine maritime atlantique** (par la valorisation du potentiel touristique),
- **Le développement polycentrique et équilibré** (améliorer l'accessibilité, intensifier les échanges interrégionaux),
- **Une coopération plus ambitieuse** (pérennisation ouverte des initiatives précédentes, résultats opérationnels tangibles).

Ces lignes directrices sont les bases de réflexion pour la mise en place de stratégie globales. Chaque programme réalisé doit intégrer ces éléments pour s'insérer au mieux dans la politique de développement de l'espace et donc de l'Europe.

III. Présentation des Thématiques transversales abordées

Il a été choisi de définir des **thématiques transversales** de manière à organiser l'analyse.

Il est important de préciser que la réponse à la question initiale - à savoir si l'articulation entre les programmes est cohérente et efficiente - ne sera aboutie qu'après analyse complète des différentes thématiques.

Les différentes thématiques sont les suivantes :

- l'économie (incluant l'aspect social et l'accessibilité à l'information) ;
- la protection et valorisation durable de l'environnement accompagnée de la gestion des risques naturels ;
- **l'accessibilité par les transports ;**
- **le développement urbain durable.**

Elles sont définies à partir des priorités stratégiques de l'Espace Atlantique.

En raison de la courte durée de notre étude, seule les thématiques des transports et du développement urbain durable sont sélectionnés.

Cette analyse est donc composée d'un document commun, présentant l'étude de manière générale ainsi que les conclusions extraites, auquel s'ajoutent des documents thématiques.

Les deux thématiques sont définies de la manière suivante :

A. Développement urbain durable

Le développement urbain durable est une notion complexe et vaste qui demande à être bien défini pour mieux délimiter l'aire d'étude de cette étude.

Au fil des lectures des différents documents réalisés par l'Union Européenne et les différents services d'études rattachés, l'aspect multithématique de

cette notion portée par le mot « durable » appelle une limitation du sujet afin de ne pas déborder sur des thématiques plus spécifiques, qui entre en jeu dans le développement urbain durable, mais comme facteur permettant l'aboutissement des enjeux énoncés dans cette thématique.

En prenant en compte différentes définitions et aspect, voici la définition retenue.

➤ Définition retenue du développement urbain durable

En tenant compte de l'ensemble des ces objectifs et points de définition, une définition du développement urbain durable peut être élaborée pour structurer cette étude.

Avant de définir précisément chaque composante prise en compte dans cette étude, il est nécessaire de préciser que les domaines de l'environnement et du développement durable ne seront pas abordés spécifiquement dans la notion de développement urbain durable car il s'agit d'une problématique à part entière, mettant en jeu tout un ensemble de facteur spécifique à ce domaine. La totalité des programmes opérationnels, qu'ils soient européens, nationaux ou régionaux, consacre une entière priorité à l'environnement, au développement durable et à tous secteurs qui s'y rattachent (la gestion des ressources : énergies, eaux,... ; la gestion des risques ; protection des espaces fragiles ; etc...), traduisant l'importance de cette thématique pour le développement des territoires cela justifie ainsi la possibilité de faire le même type d'étude pour celle-ci. De plus, le développement durable est aussi à considérer comme un facteur important de la protection de l'environnement car toutes les actions mises en place dans ce domaine doivent être réfléchies en fonction de leur impact sur l'environnement.

Le sujet de l'économie et de sa croissance est un cas presque similaire au précédent : il est indispensable au développement urbain durable mais est aussi une problématique spécifique pouvant faire l'objet d'une étude supplémentaire. Le choix de ne pas l'aborder dans ce travail est simplement lié à la volonté de limiter le sujet à l'étude de thématiques spécifiques au développement urbain durable, sans chevaucher les terrains des autres études possibles.

Pour ce qui est du sujet sur les transports et l'accessibilité, celui-ci fait l'objet d'une étude similaire, et ne sera donc pas abordé ici.

Ainsi, dans le cadre de cette étude, la définition du développement urbain durable est faite grâce aux indications précédentes, couplées avec les données prélevées dans le programme de coopération de l'Espace Atlantique, qui est le territoire d'étude de base, permettant de délimiter le sujet.

Il en ressort donc 4 aspects majeurs :

- la **Communauté Durable**
- le **Développement Spatial intra- et inter-urbain**
- l'**Attractivité du territoire**
- l'**Identité du territoire**

Un point sur l'environnement a été ajouté occasionnellement, lorsque celui-ci est mentionné spécifiquement au sein des objectifs de développement urbain durable, afin de les compléter.

La Communauté Durable

La Communauté Durable est définie selon 4 points :

- Sécurité économique
- Intégrité écologique
- **Qualité de vie**
- **Mise en capacité et responsabilisation**

Bien que l'intégrité écologique rentre plus dans les objectifs liés à l'environnement et au développement durable, et que le point sur la sécurité économique soit abordé par le biais des priorités sur la croissance économique, les deux autres points définissent bien l'intérêt d'étudier cet aspect au sein du développement urbain durable.

La qualité de vie est un point essentiel dans le développement urbain durable car il prend en compte le bien être et le sentiment d'appartenance d'une population à une ville pour la développer. On retrouve donc ici les problématiques d'accessibilité aux services et équipements, mais aussi les problématiques d'insertion de certaines populations au sein de la dynamique urbaine. La mise en capacité et la responsabilisation prend en compte la mise en valeur de la population et de ses capacités, et cela au service de la ville et du transfert de connaissance.

La prise en compte de cet aspect permet d'intégrer la dimension sociale au développement urbain et justifie l'appellation « durable » du fait de l'obligation de mise en place d'actions à long terme.

Le Développement Spatial intra- et inter-urbain

Cet aspect permet de regrouper un grand nombre de données de caractère purement spatial, mais cela à toutes les échelles. Les différents thèmes regroupés sont :

- les systèmes urbains
- le polycentrisme
- les réseaux de villes
- les relations zones urbaines – zones rurales
- la régénération urbaine
- la réhabilitation des espaces bâtis et abandonnés
- la qualification des villes

Il s'agit donc ici de la thématique « développement urbain » au sens strict du terme, mais la notion de durabilité se traduit par la présence de thèmes comme le polycentrisme et les relations entre urbain et rural, qui sont des objectifs importants, énoncés dans le SDEC principalement, et repris par le SDEA.

L'Attractivité du territoire

Pour l'attractivité du territoire, la définition est plus complexe, car il ne s'agit pas d'une thématique précise, mais plutôt d'un objectif d'ensemble, regroupant une partie des points précédents. La distinction de l'attractivité permet de faire ressortir l'importance de certains aspects comme la qualité de vie, la régénération urbaine, l'insertion sociale. Les objectifs énoncés dans la Communauté Durable mais aussi dans le Développement Spatial intra- et inter-urbains sont étroitement liés à l'attractivité, et sa mise en valeur permet de déterminer la place de ces deux derniers en tant qu'objectif ou en tant que but.

L'Identité du territoire

Ce point, au contraire du précédent, est assez simple à définir car il regroupe tous les objectifs intégrant le patrimoine culturel ou bâti, c'est-à-dire tous sauf ce qui se rattache aux espaces naturels, à l'environnement. Les principaux thèmes des objectifs sont la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel local, incitant ainsi la promotion du territoire vers l'extérieur, mais aussi la proposition de vie culturelle au sein d'un territoire. L'intérêt de cet aspect est qu'il a des conséquences sur l'intégralité des autres aspects avec l'amélioration du cadre de vie, l'augmentation de l'attrait touristique du territoire, ou encore la possibilité de créer une coopération entre certaines villes ayant une histoire commune. En bref, cet aspect est très spécifique mais est toutefois indispensable pour le développement urbain durable.

B. Accessibilité par les transports

Il est important de définir la thématique "accessibilité". En effet, les Orientations Stratégiques Communautaires présentent l'accessibilité sous deux formes, celle de "l'accès aux services de transports" et celle de "l'accès aux services de télécommunications de l'intérêt économique général". Le SDEC définit des politiques de base de développement spatial. Une d'entre elles concerne "l'accès équivalent aux infrastructures et aux savoirs". Dans ces deux documents d'importance, dans une optique d'obtenir une excellente mobilité pour une compétitivité optimale, l'accessibilité est traitée dans son ensemble, que ce soit pour la mobilité des personnes, des marchandises ou de l'information.

Cependant, le SDEA et le programme Espace Atlantique abordent la thématique "accessibilité" par les transports uniquement.

Le SDEA la définit par les réseaux de transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens; de même pour L'Espace Atlantique. En effet, l'axe prioritaire du programme Espace Atlantique est énoncé comme suit : "Améliorer l'accessibilité et les liaisons internes". Le document se décline ensuite en deux objectifs :

- "Promouvoir l'interopérabilité et la continuité des réseaux de transport existants, ainsi que l'intermodalité mer/route/rail/air";
- "Promouvoir le transport maritime à courte distance et la coopération entre les ports".

Au cours de la lecture des documents nationaux et régionaux, les deux branches de la thématique "accessibilité" (transport & information) sont bien distinctes. La notion d'accès à l'information est parfois reprise au sein d'une thématique économique, parfois, jointe aux transports. Rien n'est systématique.

En conséquence, il a été choisi pour ce travail de suivre le choix du programme Espace Atlantique et de concentrer la thématique "accessibilité" par le traitement des transports.

2^{EME} PARTIE : LA METHODOLOGIE

La méthodologie a une place importante dans l'étude. En effet, du fait que deux thématiques soient analysées et qu'il en reste deux autres, il est important de reproduire cette même méthodologie afin d'avoir une cohérence dans la logique d'étude. La méthode d'analyse doit être reproductible.

Aussi et surtout, l'enjeu de ce travail vise à systématiser l'évaluation de l'articulation des programmes, cela afin de la rendre plus régulière. Le but est donc de développer cette méthode de manière systématisable.

Cette méthode se réalise en plusieurs étapes hiérarchisées.

I. Une étude horizontale

A chaque échelle – transnationale, nationale, régionale – une étude transversale est accomplie. L'analyse consiste à comparer les différentes entités géographiques de la même échelle d'intervention et leur approche thématique, ainsi que de les positionner entre elles.

A. Trois échelles d'étude

➤ L'échelle transnationale composée de 4 espaces

Les espaces de coopérations transnationales choisis sont ceux chevauchés par l'Espace Atlantique à savoir l'Espace Nord-Ouest, l'Espace Sud-Ouest et l'Espace Méditerranée.

➤ L'échelle nationale et ses 5 Etats

Les cinq Etats concernés par l'Espace Atlantique sont l'Irlande ; le Royaume-Uni et ses quatre nations (Ecosse, Irlande du Nord, Angleterre, Pays de Galles. Gibraltar n'est pas incluse dans l'Espace Atlantique) ; la France ; l'Espagne et le Portugal.

➤ L'échelle régionale et ses 33 régions

L'analyse des régions devrait se faire sur l'ensemble des trente trois régions. L'analyse s'effectue au final sur les régions portugaises et françaises (du fait de l'obtention de la totalité des programmes régionaux de ces pays).

Les régions d'un même Etat sont comparées entre elles. Puis vient une comparaison des régions franco-portugaises au sein de l'Espace Atlantique.

B. Un tableau : outil au recoupement des actions

Une première étude des programmes par axes, priorités stratégiques et objectifs permet de comprendre l'orientation du programme.

Puis vient l'étude des propositions d'actions, de loin la partie la plus conséquente et significative du travail.

De manière à avoir une étude détaillée et précise une première analyse est faite par entité géographique. Cela permet de repérer pour chaque territoire ce que ce dernier met en exergue, sur quel point il souhaite se développer.

Dans un deuxième temps, l'analyse se fait par problématiques (puis modes de transport en ce qui concerne la thématique transport). Celles-ci sont définies suite à la lecture du programme de coopération transnationale de l'Espace Atlantique, et sont spécifiques à chaque thématique.

Un tableau est utilisé comme outil. Il croise les entités géographiques avec les problématiques abordées. Ce tableau permet d'identifier quelle problématique est dominante dans chaque entité géographique puis dans chaque programme. Puis elles permettent d'identifier quels types d'actions que chaque problématique aborde et promeut.

Echelle d'étude : transnationale, nationale ou régionale					
Tableau de mise en relation des actions de chaque priorité entre les Programmes Opérationnels d'une même échelle.					
But : regrouper et hiérarchiser les exemples d'actions.					
L'enjeu : réaliser un premier pas vers l'évaluation de la coopération verticale, et les liens existants entre les différentes politiques des entités géographiques.					
PROBLEMATIQUE 1					
	Entité géographique 1	Entité géographique 2	Entité géographique 3	Entité géographique 4	Entité géographique 5
Buts / Objectifs					
Proposition d'action					
PROBLEMATIQUE 2					
Degrés	Entité géographique 1	Entité géographique 2	Entité géographique 3	Entité géographique 4	Entité géographique 5
Buts / Objectifs					
Proposition d'action					
PROBLEMATIQUE 3					
Degrés	Entité géographique 1	Entité géographique 2	Entité géographique 3	Entité géographique 4	Entité géographique 5
Buts / Objectifs					
Proposition d'action					

Tableau 1: Trame du tableau de mise en relation des actions

La difficulté se situe lors de la classification des actions dans les problématiques correspondantes. En effet, certaines actions répondent et recoupent plusieurs problématiques. C'est la problématique dominante ou la plus générale qui est choisie.

II. Une étude verticale

L'étude verticale permet de recouper les informations et d'aboutir à l'analyse complète de la thématique. Elle entre peu dans les détails et s'attache à faire ressortir les éléments clés et l'explication des phénomènes.

III. Une étude trans-thématique

Le document de synthèse, s'attache à proposer une analyse commune aux deux thématiques étudiées. Cette analyse finale tente de répondre à la question de l'articulation entre le programme Espace Atlantique avec les documents stratégiques nationaux et les Programmes Opérationnels régionaux concernés.

3^{EME} PARTIE : CONCLUSION THEMATIQUE : LE DEVELOPPEMENT URBAIN DURABLE

I. L'articulation des programmes

Grâce à l'analyse des programmes de coopération des différents espaces, et surtout de celui de l'Espace Atlantique, et des programmes opérationnels nationaux et régionaux, plusieurs points sont apparus et permettent d'établir des observations et des conclusions.

Pour établir ces conclusions, il devient nécessaire de réaliser une analyse des conclusions précédentes mais cela de façon verticale, en situant chaque échelon de programme par rapport aux autres, permettant ainsi d'établir les relations, les points de convergence et de disparités qui peuvent exister entre eux.

Cette comparaison va donc se détailler en trois étapes. Tout d'abord les programmes nationaux par rapport au programme de coopération de l'Espace Atlantique, pour ensuite aborder ce dernier avec les régions, pour finir par l'échelle nationale face à la régionale.

A. Les programmes nationaux : des documents de liaison

Dans le but d'illustrer et de synthétiser les différentes observations faites tout au long de l'analyse des programmes nationaux et européens, un tableau de comparaison a été réalisé présentant le degré de relation entre les différents programmes nationaux et le programme de coopération de l'Espace Atlantique.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels				
	Programme de coopération de l'Espace Atlantique	Portugal	Espagne	France	Royaume-Uni	Irlande
	Communauté Durable					
	Développement spatial intra-et inter-urbain					
	Attractivité					
	Identité					

	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
--	----------------	--	-----------------	--	------------------------	--	----------------------

Tableau 2: Les documents stratégiques nationaux en fonction des thématiques de l'Espace Atlantique

Les informations qu'apporte ce document sont exclusivement complémentaires aux conclusions qui seront présentées en deuxième partie.

Le tableau fait apparaître quelques points :

- A première vue, une certaine **symétrie apparaît avec pour axe central la France**. De part et d'autre de cet axe, la relation entre les programmes nationaux et celui de l'Espace Atlantique est très forte, et cela dans la grande majorité des domaines. Le cas de la France ressort par le manque de concordance apparente qui existe avec l'Espace Atlantique, tout particulièrement dans les domaines tels que la communauté durable et l'attractivité.
- La deuxième remarque qui peut être effectuée concerne la thématique du développement spatial intra- et inter-urbain. Celle-ci fait l'objet d'un grand nombre de proposition, tous pays confondus, avec une forte présence de la péninsule ibérique (comme il a été noté précédemment, le Portugal et l'Espagne présente des systèmes urbains spécifiques, très monocentrique, et doivent donc développer un grand nombre d'action dans ce domaine).
- Et pour finir, les résultats concernant l'identité alertent et donnent une première indication sur la place qu'occupent les programmes nationaux dans cette problématique, par rapport aux objectifs de l'Espace Atlantique.

Si les conclusions faites dans les parties analyses et les remarques faites au dessus sont regroupées, une assez bonne vision de l'articulation entre les programmes nationaux et le programme de l'Espace Atlantique est possible. Deux points sont à mettre en avant :

- Le manque d'articulation qui est observé entre les programmes est à associer aux différences de prise en compte des aires d'intervention.
 - Dans le cas des programmes de coopération des espaces européens et tout particulièrement de l'Espace Atlantique, l'aire d'intervention comprend un nombre variable de région, présentant des caractéristiques spécifiques. **Le programme doit être adapté à la totalité du territoire et intégrer un grand nombre de facteur, qu'ils soient à l'échelle européenne, nationale, régionale ou encore locale.** Ces programmes doivent aussi répondre aux préconisations faites dans le cadre du développement de l'espace communautaire (comme par exemple les objectifs mis en avant dans le SDEC).
 - Pour ce qui est des aires d'interventions nationales, elles correspondent évidemment aux limites frontalières des pays. Les programmes pensés et rédigés dans ce cadre doivent donc répondre à deux types de contraintes. Dans un premier temps, le programme national doit cadrer les différents objectifs du pays, dans le but de guider l'ensemble du territoire vers une évolution cohérente. Chaque pays se préoccupe, et cela de façon légitime, de ses propres intérêts. Ensuite, celui-ci doit aussi prendre en compte les préconisations européennes, tout comme les espaces européens, dans le but de s'insérer dans la vision globale de développement de l'espace communautaire.

Ces deux points expliquent donc, en partie, les différences observées au niveau de l'énonciation des priorités.

- Mais pour ajouter une difficulté dans l'articulation de ces documents, un certain nombre de région (voire toutes), appartiennent à deux, ou plus, espaces

communautaires. Ce qui veut dire que les pays sont chevauchés par deux, ou plus, espaces. Pour prendre un exemple, le Portugal, pays faisant entièrement parti de l'Espace Atlantique, est aussi chevauché par l'espace SUDOE et l'espace MED (pour les régions les plus au Sud). Cette situation impose donc au pays une certaine vigilance dans la prise de décision de suivre certains axes de développement, et doivent donc prendre en compte les directives de chaque programme recoupant l'aire d'intervention.

Toutefois, cette observation implique une cohérence dans la réalisation et la publication des documents officiels, pour permettre à chacun un accès optimum aux informations requises.

• Enfin, dans un tout autre registre, les différentes observations permettent d'avancer une hypothèse sur la place qu'occupent les nations au sein des différentes échelles de programmation :

- Etant donné que l'échelle nationale est peu adaptée à la réalisation des objectifs européens, mais que les programmes que chaque pays réalise sont indispensables à leur propre développement, les programmes nationaux semblent prendre la place de guide, ou bien de document de liaison entre les différents programmes qui se recoupent sur les mêmes territoires afin d'atteindre une cohérence dans les projets et cela de façon multiscalaire.

B. Les régions au sein de l'Espace Atlantique

Ce point d'analyse et de conclusion va seulement porter sur les régions françaises et portugaises, du fait du manque d'information pour les autres régions. La méthodologie d'analyse sera la même que pour la précédente partie, mais avec une nuance. L'articulation entre les régions et l'Espace Atlantique ne peut se faire de façon global, et cela pour différentes raisons qui seront énoncée en conclusion de cette sous partie, c'est pour cela qu'il sera tout d'abord abordé le cas du Portugal, et ensuite le cas de la France. Pour cela, l'analyse va suivre les éléments importants que l'analyse du programme de coopération de l'Espace Atlantique a permis de ressortir, soit :

- La coopération,
- Le développement territorial homogène,
- Le renforcement de la compétitivité,
- La promotion des espaces.

a. Portugal

Comme il a été vu précédemment, les régions portugaises sont au nombre de cinq. Bien que la région de Lisboa ne réponde pas particulièrement aux objectifs du programme de l'Espace Atlantique, le tableau suivant montre que les autres prennent pleinement en compte les différentes thématiques.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels				
	Programme opérationnels des régions portugaises appartenant à l'Espace Atlantique	Algarve	Alentejo	Lisboa e Vale do Tejo	Centro	Norte
	Communauté Durable					
	Développement spatial intra- et inter-urbain					
	Attractivité					
	Identité					



Tableau 3: Les programmes régionaux portugais en fonction des thématique de l'Espace Atlantique

Toutefois, ce tableau ne permet pas de mettre en évidence les disparités ou les convergences qui peuvent exister entre les régions. Mais au regard des différents points de conclusion énoncés dans l'analyse de l'Espace Atlantique, il semble que le Portugal (au travers de l'analyse des régions) répond globalement aux objectifs énoncés dans le programme de l'Espace Atlantique.

- L'échange de connaissance et la promotion de la mise en place de coopération sont présent sur la totalité des régions, à l'échelle autant locale (acteurs, équipements,...) qu'inter-urbaine. La coopération se retrouve dans tous les domaines du développement urbain durable, à toutes les échelles. Cette coopération peut être prise dans le sens d'un échange de connaissance/d'information, mais aussi au sens plus physique et spatial avec la mise en réseau des villes afin d'atteindre l'objectif d'un territoire cohérent. Le Portugal, à l'échelle régionale, intègre clairement la coopération dans les interventions possibles, et non seulement comme moyen, aussi comme objectif de cohésion territoriale et sociale.
- La problématique du développement territorial homogène semble très clairement ancrée dans les programmes régionaux laissant penser que l'Union Européenne a réussi à imposer la vision d'un développement polycentrique et durable sur la totalité de l'espace communautaire. L'ensemble des régions portugaises propose des interventions à l'échelle régionale dans le but de développer des réseaux urbains et d'insérer le territoire dans le système urbain national. Il a été remarqué dans l'étude sur les espaces que le Portugal faisait parti des pays les plus monocentrique d'Europe avec l'Espagne, expliquant ainsi la volonté de palier à ce problème en proposant des actions et des objectifs adaptés à chaque régions. Toutefois, pour atteindre un résultat homogène à l'échelle nationale, les régions portugaises doivent intervenir ensemble ainsi qu'avec les régions espagnoles transfrontalières.
- Bien que n'étant pas précisément abordé dans la thématique du développement urbain durable, le renforcement de la compétitivité générale et du réseau transnational des régions est à mettre en parallèle du développement urbain dans ce cas. La redynamisation d'un secteur urbain est indissociable de la prise en compte des territoires adjacents, et quelques régions comme l'Algarve préconise un renforcement de la créativité et de l'innovation afin de relancer la dynamique du secteur.
- La promotion des espaces rassemble un large éventail de données comme la qualité de vie, le patrimoine culturel (et naturel), l'attractivité, les ressources, le tourisme, ... Dans ce domaine, les régions portugaises entrent pleinement dans les objectifs énoncés par l'Espace Atlantique, sauf l'Algarve, région touristique qui se concentre sur d'autres problématiques plus prioritaires. Cette promotion est indispensable pour le développement économique et social d'un territoire, et surtout pour se positionner au sein d'un espace transnational. Les régions portugaises répondent entièrement à cette problématique.

Dans le cas de Lisboa et de sa région, les objectifs et actions présentés ne permettent pas de l'intégrer dans l'analyse, développant des points trop spécifiques et n'entrent pas dans les objectifs de l'Espace Atlantique.

b. France

Comme pour le cas du Portugal, les observations qui peuvent être faites grâce au tableau ne permettent pas de mettre en évidence les disparités et les convergences.

Espace Atlantique		Programmes Opérationnels					
Thématique Développement Urbain Durable	Programme opérationnels des régions françaises appartenant à l'Espace Atlantique	Aquitaine	Poitou Charente	Pays de la Loire	Basse Normandie	Haute Normandie	Bretagne
	Communauté Durable						
	Développement spatial intra- et inter-urbain						
	Attractivité						
	Identité						

	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
--	----------------	--	-----------------	--	------------------------	--	----------------------

Tableau 4: Les programmes régionaux français en fonction des thématiques de l'Espace Atlantique

Le seul indice qu'il apporte est qu'à première vue, les régions intègrent bien les objectifs du programme de coopération de l'Espace Atlantique, mais un regroupement des conclusions des analyses régionales apportera plus de précisions.

→ Le thème de la coopération à l'échelle des régions françaises peut être divisé en deux points :

- La coopération à l'échelle locale est globalement bien énoncée et présente quelques actions ou préconisations dans le cadre de la participation de la population, des acteurs, la coopération des acteurs locaux.
- La coopération à l'échelle interurbaine et transrégionale est plus diffuse, c'est-à-dire qu'à l'exception de certaine référence à l'échange d'expérience, la coopération est sous-jacente dans la majorité des actions.

Il faut tout de même noter que les régions ne précisent pas forcément l'échelle de coopération (ex : Bretagne et Haute Normandie).

→ Dans le cas du développement territorial, l'échelle d'intervention est essentiellement régionale mais avec un impact transrégional voir transnational :

- A l'échelle urbaine, les actions portent surtout sur la réhabilitation, la requalification ...
- A l'échelle régionale, sur l'accessibilité, les réseaux d'équipement ...

Cette volonté de développer et redynamiser les secteurs abandonnés, mais aussi de relier les secteurs à faible densité urbaine aux différents réseaux urbains, s'intègre parfaitement dans la vision d'un espace polycentrique et homogène.

→ La thématique du renforcement de la compétitivité prend toute son importance avec les régions françaises car elles ont toutes le statut de région compétitive :

Bien que les régions les plus au Sud ne précise pas d'objectif dans ce domaine, la Haute Normandie, la Basse Normandie et la Bretagne proposent un certain nombre d'actions appropriées. La volonté de ces régions de répondre à cet objectif est due à leur appartenance à l'espace ENO (plus compétitif) et à la proximité du cœur de l'Europe, entraînant ainsi ces régions vers d'autres priorités.

- Les régions de France, tout comme la totalité des régions de l'Espace Atlantique, ont un grand avantage dans la promotion du territoire : la présence de l'océan atlantique. Mais contrairement aux régions du Portugal, les régions françaises ont la volonté de développer cette opportunité. Il s'agit d'un atout non négligeable autant pour le tourisme, qu'économiquement, que pour le cadre de vie. Mais d'autres actions sont proposées dans d'autres domaines comme le tourisme durable, l'augmentation de la qualité de vie, ...

Pour ce cas, la promotion de l'espace est au service de la population mais aussi des investissements, des entreprises, et sert aussi de publicité pour ces régions (surtout la Bretagne).

C. Des priorités en fonction du développement régional

Afin de compléter les conclusions précédentes et d'introduire l'analyse des régions en fonction de l'Espace Atlantique, voici quelques indications sur les régions mais en fonction de leur classification FEDER.

Thématique Développement Urbain Durable	Espace Atlantique	Programmes Opérationnels		
	Programme de coopération de l'Espace Atlantique	Régions convergentes	Régions en Phasing-Out	Régions Compétitivité et Emploi
	Communauté Durable			
	Développement spatial intra-et inter-urbain			
	Attractivité			
	Identité			

	Relation forte		Relation faible		Relation intermédiaire		Données négligeables
--	----------------	--	-----------------	--	------------------------	--	----------------------

Tableau 5: Le statut des régions face aux thématiques de l'Espace Atlantique

- Les différences existantes entre les régions « convergentes » et celles de « phasing out » dans l'approche aux objectifs du programme de l'Espace Atlantique sont sensiblement les mêmes. La différence est surtout au niveau de l'avancement des actions (en fonction du type de proposition) et de l'intensité de leur développement. La différence la plus significative se situe au niveau de la promotion et de la valorisation du territoire. Les régions « convergentes » se focalisent plus particulièrement sur des problématiques concernant le développement interne du territoire et le développement de l'attractivité mais au niveau économique. A contrario, les régions « phasing out » se

lancent dans un développement encore plus spécifique avec pour but d'atteindre la classe des régions « compétitivité régionale et emploi ».

- Pour les régions « compétitivité régionale et emploi », la situation est différente. Elles appartiennent à la classe des régions qui répondent le mieux aux objectifs du FEDER. Les priorités sont plus de l'ordre du social, de l'insertion et de l'égalité d'accès aux services et équipements, soit la communauté durable.

D. Une échelle, un rôle

L'articulation entre les programmes opérationnels nationaux et les régionaux est assez particulière.

- Les points abordés par la France et le Portugal au sein de leurs programmes opérationnels sont assez globaux.

Avec pour la France :

- La mise en réseau des acteurs,
- La requalification des territoires en crise socio-économique,
- La promotion de l'attractivité territoriale et l'excellence territoriale,
- Des actions à l'échelle des villes,
- La dimension sociale.

Et pour le Portugal :

- Un système urbain, une cohérence territoriale,
- L'atténuation des disparités,
- La dimension sociale,
- L'attractivité, la qualité de vie, l'insertion sociale.

- La totalité de ces conclusions, venant de la lecture des programmes opérationnels nationaux, reste très globale, les programmes opérationnels régionaux n'ont aucune difficulté à s'insérer dans ces problématiques. Les programmes nationaux se doivent de proposer des priorités qui répondent à des problématiques d'échelle nationale, donc très globales et communes.

Les régions, qui appartiennent à des espaces transnationaux répondent à certaines caractéristiques socio-économiques et géographiques qui permettent leur rassemblement en un groupe cohérent. C'est-à-dire que les programmes régionaux ont plus intérêt à s'articuler avec les programmes de coopération transnationaux qui correspondent au territoire, afin de mieux répondre aux problématiques spécifiques.

Toutefois, les programmes opérationnels nationaux doivent être intégrés au niveau régional car ils restent complémentaires aux documents de l'échelle européenne. Ils permettent la mise en exergue des problématiques relevées au niveau des espaces transnationaux. Les programmes opérationnels régionaux auront ainsi toutes les données nécessaires à portée pour établir des propositions adaptées et cohérentes.

II. Conclusion / Développement Urbain Durable

Grâce à cette étude, plusieurs conclusions ont été énoncées, mais il faut maintenant les réunir sous la forme d'une conclusion globale. Cette conclusion va bien évidemment reprendre les éléments importants du développement urbain durable de l'Espace Atlantique, mais ceux-ci associés à une conclusion sur les régions portugaises et françaises, en reprenant les différents points des analyses avec l'Espace Atlantique et les pays. La réalisation d'une conclusion commune aux deux pays n'est pas envisageable, étant donné la présence de différences importantes dans plusieurs domaines, mis en évidence dans les points suivant.

A. Une coopération présente avec diverses voies d'approche

La prise en compte de la coopération diffère en fonction des pays qui l'aborde. Dans la présente étude, chacun des pays, Portugal et France, présente des approches sensiblement différentes.

→ Une approche portugaise transrégionale :

Les Objectifs et les actions sont présentés pour l'échelle transrégionale avec l'échange de connaissance et la coopération interurbaine, par exemple pour la gestion urbaine dans la région Centro, ou pour la gestion commune des équipements collectifs.

→ Une approche locale pour la France :

La coopération est ici focalisée sur le partenariat entre les acteurs locaux pour les projets interurbains et avec une coopération transrégionale et interurbaine seulement dans le cadre des objectifs de renforcement de la compétitivité.

B. Les priorités urbaines dépendantes du statut

Ce point est un bon moyen d'illustrer les différences qui existent dans les priorités des régions selon leur classification.

→ Le renforcement du système urbain pour les régions « convergentes » :

Celui-ci intègre le développement des régions suivant le modèle polycentrique, pour équilibrer le territoire qui présente un déséquilibre urbain avec un manque d'urbanisation et de population sur les zones les plus rurales et les plus intérieures.

→ Positionnement des régions dans l'espace communautaire pour « compétitivité régionale et emploi » :

Celles-ci sont majoritairement françaises, avec des actions pensées à l'échelle intra-urbaine (avec l'intégration de la coopération interurbaine mais pour les thématiques locales). Et toutes ces actions ont un objectif commun d'augmenter l'attractivité et d'intégrer la ville dans le réseau urbain régional (par exemple la Bretagne).

C. Le renforcement de la compétitivité

Ce point est particulier car il ne concerne que les trois régions du Nord de la France : la Basse et la Haute Normandie, et la Bretagne. Les actions proposées dans chacun de ces trois programmes montrent un caractère très compétitif qui marque la scission entre le Nord de l'Espace Atlantique et le Sud. Cette différence dans les actions par rapport aux autres régions étudiées est aussi à remettre dans son contexte. Ces trois régions font simultanément partie de l'Espace Atlantique et de l'Espace ENO, espace le plus compétitif des espaces étudiés, mais elles font aussi partie du territoire le plus dynamique de l'Union Européenne (le cœur de l'Europe).

D. L'attractivité par la promotion du territoire

Enfin, ce dernier point aborde la thématique de l'attractivité par la promotion du territoire. Ce point est très important pour la totalité des régions, c'est l'unique point de totale similitude entre les différentes actions proposées par les régions.

Les problèmes de désertification et de sururbanisation incitent toutes les régions de l'Espace Atlantique à proposer des interventions dans la thématique de la valorisation du territoire, et toutes les zones et principalement celles avec des problèmes de manque de dynamisme économique.

La volonté de se positionner est très forte sur l'ensemble de l'espace, avec la présence de l'océan atlantique et d'une culture spécifique à ces territoires.

- La prise en compte de la totalité de ces points met en exergue une observation majeure, très importante dans le cadre de l'articulation des documents.

La principale disparité qui existe entre les différents programmes opérationnels nationaux et régionaux, mais aussi avec le programme de coopération de l'Espace Atlantique se situe au niveau du choix de l'échelle d'intervention.

Si cette remarque est appliquée verticalement, une certaine complémentarité des interventions apparaît et est bénéfique pour le développement de chaque entité.

Par contre, cette même remarque appliquée horizontalement fait ressortir les différences de statut et de développement des régions entre elles, et pose les bases de la difficulté d'articuler chaque document.

4^{EME} PARTIE : CONCLUSION THEMATIQUE : LE TRANSPORT

I. L'articulation entre les programmes

A. Une articulation entre échelle nationale et transnationale via les notions de multimodalité et de connectivité

• L'objectif de l'ensemble des Etats est de conserver ou créer une harmonie sur l'ensemble de son territoire. Les régions et les espaces européens ayant un poids et une place importante au sein de l'Europe, chaque Etat doit cibler ses priorités.

L'Etat n'a pas besoin de développer tous les domaines et notamment ceux énoncés au sein des espaces de coopération, ces derniers s'occupant de l'harmonisation au sein de leur territoire, les programmes nationaux à l'intérieur du territoire national.

• Les enjeux globaux des programmes des espaces de coopération et ceux des programmes nationaux sont présentés de manières différentes.

- les espaces de coopérations présentant les transports comme moyen de diminuer le trafic routier et ainsi de répondre à l'objectif de développer le transport durable;

- les documents stratégiques nationaux présentent clairement le transport comme un conducteur de développement économique, répondant à une double optique de cohésion territoriale et de compétitivité / attractivité.

• Toutes les nations, répondants aux objectifs du FEDER, s'accordent dans la volonté d'aller vers une dynamique multimodale, pleinement et intelligemment interconnectée. Suivant les pays, ces interconnexions sont abordées soit dans les relations multiscalaires, d'un même mode, entre différents modes, du réseau à son territoire.

C'est pourquoi, à l'échelle des actions, tous ces programmes convergent vers les **mêmes notions de multimodalité mais surtout d'accessibilité et de connectivité**. Ces mots d'ordre se déclinent sous plusieurs formes :

- tout d'abord par les relations entre les territoires. Les liaisons transnationales et transeuropéennes sont promues dans les programmes nationaux du Sud de l'arc atlantique. La connectivité se traduit par la présence de Hubs à la fois dans les programmes nationaux et les espaces.
- ensuite viennent les relations intermodales entre les réseaux. L'ENO souhaite renforcer clairement ces relations. Par exemple, l'Espagne axe une grande partie de son programme sur le renforcement de l'accès aux réseaux transnationaux depuis les réseaux locaux et/ou secondaires d'un même mode.

Lorsqu'on regarde le *Tableau 2/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des documents stratégiques nationaux*, il ressort fortement que les programmes nationaux s'accordent avec les programmes de coopération transnationaux par les problématiques de multimodalité, et de connectivité et par

les modes ferroviaires ; bien que tout ne soit pas exactement promu dans les mêmes logiques parfois et même si la coopération n'est que minime à l'échelle nationale et le transport maritime à peine abordé.

L'articulation entre les échelles nationale et transnationale est donc présente bien que minime.

B. L'articulation entre programmes régionaux et programme Espace Atlantique prononcée autour des entrées de territoire

Les Programmes opérationnels régionaux sont-ils dans la poursuite des Programmes de Coopération de l'Espace Atlantique ou sont-ils complémentaires ou bien divergents? La comparaison peut se faire en reprenant les objectifs cruciaux dégagés par le programme de coopération de l'Espace Atlantique.

➤ **Objectif 1 : Développement Maritime comme facteur de cohésion territoriale?**

Seules la région de Convergence de l'Alentejo et les régions compétitives de l'Aquitaine, le Poitou-Charentes, la Bretagne et la Basse-Normandie abordent pleinement ce mode.

Mais leur approche est très rarement axée sur le trafic en mer et le renforcement ou la création de TMCD. Les actions se focalisent généralement sur les ports.

A cela s'ajoute des disparités de prise en compte en Nord et Sud de l'arc atlantique, conservant un dynamisme au cœur de l'Espace Atlantique (les régions françaises) mais ne répartissant pas le dynamisme (notamment au Sud).

➔ **Il n'y a donc pas de cohésion territoriale continue par le développement du transport en mer.**

➤ **Objectif 2 : Transport maritime comme facteur de développement via la prise en compte de l'interopérabilité?**

Cette problématique n'est reprise que dans la région de Poitou-Charentes et Bretagne et par conséquent reste marginale. Les autres régions favorisant l'intermodalité vont peut-être prendre en compte cette approche ultérieurement, mais, cela reste hypothétique.

➤ **Objectif 3 : Transport maritime comme facteur de développement via la connectivité des entrées de territoire?**

Ce point est envisageable, du moins dans les régions françaises.

- En effet, les régions françaises atlantiques du Nord de la France placent les ports comme pôles intermodaux importants. La connectivité se veut optimale. Les interfaces intermodales sont pensées dans une gestion globale (exemple de la gestion du "dernier km").

Par conséquent le port est un réel enjeu au sein des régions françaises. Bien que ce soit son accessibilité qui soit promue dans la majorité des cas, cela laisse la place au développement maritime. Les actions sont **complémentaires, sans juxtapositions** avec les actions de l'Espace Atlantique. Puisque l'Espace Atlantique traite du développement

du Transport maritime et son articulation aux ports, les Programmes opérationnels régionaux abordent l'articulation des ports aux transports terrestres.

Dans les deux échelles, l'articulation se situe au niveau des ports. C'est là que la coopération est primordiale. **Les ports deviennent des pôles intermodaux, lieux de coopération multimodale, multiscalaire.**

- En revanche, les régions portugaises n'abordent pas du tout la problématique du transport maritime ni du développement des ports. Une exception est faite, celle de la région de l'Alentejo qui aborde différents modes. Elle propose la modernisation physique et technologique des infrastructures portuaires. Il faut préciser que cette région possède le port de Beja, petit port régional idéal au cabotage et à des liaisons régulières avec Lisbonne (port de Sines).

Donc l'ensemble des régions portugaises ne prolongent pas la volonté de l'Espace Atlantique. Des ports existent déjà mais aucune action n'y est menée. Etant donné que le transport durable incarne le milieu urbain et que les régions portugaises en sont au niveau du développement d'axes structurants (notamment routiers), il semble normal que ces régions n'agissent pas en priorité sur l'articulation des transports terrestres avec les transports maritimes.

- **Par conséquent le développement du transport maritime peut être efficient dans les régions françaises mais ne sera pas connecté avec les régions portugaises,** renforçant les disparités Nord/Sud.

→ L'Espace Atlantique promeut un dynamisme de développement, par une voie nouvelle qui offre un développement rapidement efficient. Il serait intéressant que ces régions atlantiques convergentes, tout en poursuivant la réalisation des objectifs de Convergence, mettent en œuvre les objectifs promeut par l'Espace Atlantique. Cela pourrait leur permettre un développement rapide et efficace ainsi que donner une cohérence homogène au territoire du littoral atlantique. Ces objectifs supplémentaires sont ceux de connectivité et surtout d'interopérabilité focalisés sur les ports.

→ Le fait de développer des entrées de territoire des pôles d'activités et d'attractivité dans les régions périphériques et ultrapériphériques permettrait de mieux répartir le dynamisme au sein du territoire européen et acquérir une meilleure connectivité avec le pentagone central.

➤ **Objectif 4 : Répondre à la problématique de "l'effet d'évitement"?**

En réponse à cette volonté de décharger le trafic routier de passagers et de marchandises l'Espace Atlantique s'axe sur le développement du transport maritime, et de l'articulation entre transports maritimes et terrestres. **Les programmes régionaux promeuvent les transferts modaux vers les transports ferroviaires et les modes doux.**

Dans les régions de Convergence le transfert modal se concentre dans le milieu urbain (via les "Ecovoies" ou les voies cyclables et pédestres). Dans les régions de compétitivité il se traduit à plusieurs échelles par le renforcement du transport ferroviaire et des connexions intermodales entre tous les modes de transports (fluvial, maritime, ferroviaire et routier).

La logique d'extension du transport durable énoncée par l'Espace Atlantique est conservée, mais son application ne suit pas les propositions formulées.

➤ **Objectif 5 : la coopération comme enjeu?**

Seule une région aborde textuellement cette problématique : le Poitou-Charentes. Cependant, pour les autres régions compétitives la problématique reste sous-jacente dans les propositions d'actions. Dans cette manière d'aborder la coopération, il est évident qu'elle n'est perçue que comme outil, moyen, pour atteindre un objectif supérieur.

Par les Programmes opérationnels régionaux, la coopération n'est pas un objectif ou un enjeu à atteindre.

➤ **Conclusion**

- Il y a donc des différences entre les Programmes opérationnels régionaux et le programme Espace Atlantique. Pour autant, ces différences ne signifient pas divergences.

- **L'adéquation entre le programme Espace Atlantique et les Programmes opérationnels régionaux est différente pour les régions compétitives et les régions de Convergence.**

Les régions de Convergence ont d'autres priorités que celles de l'Espace Atlantique. Toutefois, il serait intéressant pour une cohésion d'ensemble d'intégrer à leurs priorités la prise en charge des transports maritimes proposés par le programme Espace Atlantique.

Les régions de Compétitivité régionale et emploi ont, en matière de transport maritime, une réelle complémentarité avec le programme Espace Atlantique. Mais en ce qui concerne les autres problématiques et les autres modes de transports les Programmes opérationnels régionaux ne suivent pas – dans le même esprit – les enjeux développés par l'Espace Atlantique. L'enjeu de Développement Durable, d'alternative aux transports routiers et de coopération comme moyen sont repris, mais sans la profondeur souhaitée par l'Espace Atlantique.

C. Des documents stratégiques nationaux moteurs pour les régions de Convergence & accompagnateurs pour les régions compétitives

- **Au Portugal, il y a une compatibilité des programmes nationaux et régionaux portugais au niveau des modes ferroviaires et routiers.** D'un point de vue des modes de transport la continuité entre national et régional est évidente. Les deux échelles abordent le ferroviaire et le routier.

D'un point de vue des problématiques, on peut dire que la corrélation entre les Programmes opérationnels régionaux et les documents nationaux est légère.

Rappelons que les Programmes opérationnels des régions Centro, Norte et Lisboa n'étant pas suffisamment détaillés, il est difficile de définir leur cohérence ou non.

- En France, en terme de mode de transport le pays souhaite clairement promouvoir les transports ferroviaires puis maritimes et routiers. A l'échelle des Programmes opérationnels régionaux français abordés c'est la connexion aux ports

maritimes et aux réseaux ferroviaires qui ressort fortement. Le transport routier est abordé à l'échelle urbaine dans une optique durable.

En ce qui concerne les problématiques abordées par le CRSN, elles sont toutes reprises par les Programmes opérationnels régionaux des régions étudiées.

- Pour conclure sur cette comparaison, les Programmes opérationnels régionaux français sont en cohérence avec les documents stratégiques nationaux tout en anticipant l'évolution.

Les régions portugaises accordent relativement bien le développement des modes de transport avec leur programme stratégique. En ce qui concerne les problématiques la corrélation est moins lisible.

- Au regard des tableaux 2 et 5 (page 26 et page 47), on peut remarquer que les nations portugaises et françaises semblent plus correspondre à l'analyse des régions convergentes, cela dans le sens où ces deux nations abordent surtout l'intermodalité et un peu de connectivité ainsi que les modes routiers et ferroviaires.

- **Les documents stratégiques nationaux sont moteurs d'une dynamique pour les régions convergentes.**

- En ce qui concerne les modes de transports les documents stratégiques et opérationnels sont cohérents. Les documents nationaux promeuvent pour leurs régions convergentes et Phasing-out le développement des modes routiers et ferroviaires. Les programmes régionaux respectent ces volontés et y ajoutent des actions pour le transport maritime.

- En revanche, en ce qui concerne les problématiques, les documents nationaux semblent être en avance sur les problématiques abordées par les Programmes opérationnels régionaux des régions convergentes et Phasing-out. Ces derniers vont développer principalement la multimodalité. Les documents nationaux mettent l'accent sur la multimodalité et l'intermodalité et commencent à aborder l'accessibilité. **Les documents nationaux semblent avoir une longueur d'avance sur les programmes des régions convergentes. Peut-être est-ce la vision nationale, plus globale qui semble se teinter davantage d'une vision compétitive tandis que les Programmes opérationnels régionaux sont proches de la réalité et ne peuvent évoluer aussi rapidement.**

- Les Programmes opérationnels des régions compétitives semblent plus réactifs que les documents nationaux.

- Les régions compétitives sont tournées vers le développement dense des modes ferroviaires et maritime. Les documents stratégiques nationaux des îles britanniques ne se prononcent pas en terme de mode de transport. Toutefois les nations continentales abordent le ferroviaire et le routier ; le maritime vient ensuite de manière très ponctuelle.

- Les problématiques abordées soulignent une autre relation. Les documents nationaux promeuvent pour leurs régions compétitives beaucoup de multimodalité, de connectivité puis d'intermodalité. Or les Programmes régionaux compétitifs abordent largement ces trois problématiques en y ajoutant celles d'interopérabilité et de coopération. **L'échelle régionale – pour les régions compétitives - semble donc plus**

ambitieuse et plus réactive à l'échelle des Programmes opérationnels régionaux qu'à travers les documents nationaux.

- Dans les documents nationaux, les différences entre Régions compétitives et convergentes semblent moins marquées tandis que les Programmes opérationnels régionaux marquent davantage ces disparités. Cela s'explique facilement par le fait que les programmes nationaux doivent répondre à un panel complet d'objectifs du FEDER alors que les programmes régionaux répondent qu'à un seul objectif défini.

On peut remarquer aussi que les régions convergentes sont plus portées par les projets nationaux, alors que les régions compétitives ont leur propre dynamisme qui se surajoute à celui des projets nationaux.

Les documents nationaux ont donc beaucoup moins d'importance pour les régions compétitives. Mais peuvent encore être un moteur pour les régions convergentes.

- Les régions compétitives répondent plus facilement aux thématiques abordées dans les Programmes des espaces européens et n'abordent qu'une partie des documents stratégiques nationaux. L'explication est que les espaces axent leur développement sur des problématiques communes et appropriées aux régions concernées. Les régions de Convergences devant porter leur attention sur d'autres voies de développement plus urgentes, ne mettent pas l'accent en priorité sur le développement proposé par les espaces.

Espace Atlantique		Programmes Opérationnels Régionaux		
Régions incluses dans l'EA		Régions convergentes	Régions en Phasing-Out	Régions Compétitivité et Emploi
Thématique Transports / problématique	Multimodalité			
	Intermodalité			
	Interopérabilité			
	Coopération			
	Autres / connectivité / accessibilité			
Thématique Transport / mode	Maritime			
	Fluvial			
	Aérien			
	Ferroviaire			
	Routier			

Légende:

	Relation forte		Relation faible
	Relation intermédiaire		Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 6/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes des régions, en fonction de leur objectif FEDER

II. Conclusion / L'accessibilité par les Transports

♦ Suite à l'analyse de l'ensemble des documents stratégiques et opérationnels des espaces de coopération, des nations irlandaise, française, espagnole, portugaise et du Royaume-Uni ainsi que des régions françaises atlantiques et portugaises, il apparaît que tous abordent le mode routier ainsi que deux autres modes de transport.

Le mode routier est fortement développé dans les régions de Convergence, mais reste secondaire dans les régions compétitives. A l'échelle des Programmes opérationnels régionaux, il se développe davantage sous forme de transport collectif en milieu urbain.

Le mode ferroviaire est largement abordé. A l'échelle nationale, interrégionale ou intra-régionale il se traduit par le renforcement d'axes structurants dans les régions de Convergence ou bien il est associé au mode maritime ainsi qu'aux notions de multi- & intermodalité dans les régions de Compétitivité régionale et emploi. A l'échelle urbaine, le mode ferroviaire est traité comme transport collectif et est souvent couplé aux modes doux dans une optique multi- & intermodale.

Le dernier mode à évoquer, le transport maritime, a une place variable suivant les documents. Les documents stratégiques nationaux abordent peu le transport maritime ou la connexion aux ports. A l'inverse, les programmes régionaux prennent en compte le versant maritime.

Toutefois, il peut être remarqué que le mode de transport maritime est généralement abordé par le port comme élément central. C'est-à-dire que le transport en mer, les trafics maritimes, reste une approche marginale. Les programmes régionaux abordent le mode maritime par les infrastructures portuaires en tant que plateformes intermodales, réceptacles du trafic maritime, et par leurs connexions aux transports terrestres.

Pourtant le Schéma Directeur de l'Espace Atlantique, à la suite du SDEA, énonce l'intérêt de proposer des lignes régulières pour un trafic maritime quotidien (notamment pour les régions compétitives). Il relate l'idée de créer des autoroutes de la mer avec des infrastructures conséquentes qui permettraient d'assurer un trafic maritime sûr. Et surtout il évoque l'importance de la prise en considération de ces trafics par les Programmes opérationnels. Or les Programmes opérationnels régionaux abordent le trafic maritime que de manière sporadique (seulement les régions de la Basse-Normandie et du Poitou-Charentes proposent le développement du cabotage). Le trafic régulier est donc laissé aux soins soit du programme Espace Atlantique soit du futur.

On peut donc dire qu'il y a une complémentarité sans juxtaposition des actions entre les Programmes opérationnels régionaux et le programme Espace Atlantique.

La conséquence est qu'aujourd'hui, l'Espace Atlantique doit œuvrer encore pour faire passer son idée de trafic maritime comme moyen important de développement. Donc l'Autorité de Gestion doit être davantage en relation avec les acteurs du transport maritime (entreprises, administrations locales, etc.).

Le mode maritime et ses trafics ne sont soumis à aucune frontière physique. Par conséquent, son usage tient à la bonne entente, voire la coopération entre chacun des acteurs. Or les Programmes opérationnels régionaux se limitent en général, pour ceux

traitant du mode maritime, à leur territoire. Certes ils mettent en place et préparent les réceptacles de ces trafics réguliers (en modernisant les ports, renforçant et sécurisant les infrastructures portuaires, créant des plateformes intermodales, etc.) mais ne font qu'accueillir ces initiatives extérieures et ne vont pas d'eux-mêmes proposer le développement d'Autoroutes maritimes, ou promouvoir la prise d'initiatives dans ce sens. Ils ne vont pas au devant de la coopération.

D'ailleurs, la coopération, dans aucun des documents ou des programmes n'est présentée comme enjeu ou objectif. Lorsqu'elle est présentée, notamment à l'échelle régionale, elle est induite dans la réalisation des propositions d'actions.

Au sein de la Commission Européenne, lors du vote des fonds pour la période 2007-2013, la part attribuée à la coopération a été réduite de manière importante. Cela signe que les Etats membres n'ont pas encore conscience - ou ne sont pas encore prêts à intégrer cette notion - de l'importance du rôle que joue la coopération dans la cohésion territoriale.

En parallèle, les programmes opérationnels et les documents stratégiques abordent aisément les notions d'intermodalité et d'interopérabilité et pour certains de connectivité. On peut considérer que ces notions sont les prémices, et induisent à moyen terme, une coopération. De ce fait la coopération sera un moyen, conséquence du déroulement de l'opération, pour aboutir à un objectif final. Elle ne sera pas motrice d'une dynamique de développement.

- ♦ Lors de l'étude, les disparités entre les régions de Convergence, majoritairement au Sud de l'espace, et les régions de Compétitivité régionale et emploi, plus généralement au centre et Nord de l'arc atlantique, sont visibles à tous les niveaux. Cela se constate à la fois dans les échelles d'actions, dans les modes abordés et les problématiques traitées. On peut remarquer que les régions de Convergence suivent le développement des régions compétitives. Cependant, en poursuivant cette logique les régions convergentes auront toujours un retard vis-à-vis de ces régions compétitives qui continuent à croître. Comment atteindre la cohésion territoriale si les disparités sont toujours présentes ?

Serait-il intéressant pour les régions de Convergence d'ajouter à leur objectif convergence un unique point supplémentaire ciblé ? Ces régions peuvent prendre à corps le lancement et la mise en place de la dynamique de coopération au sein même du trafic maritime. Par cette action, spécifique au dénominateur commun des régions atlantiques : le transport maritime, les régions de Convergence peuvent devenir génératrices d'une dynamique novatrice et motrice (et dans tous les cas inévitable à court ou moyen terme).

Cela leur permettrait d'être proactive dans un domaine – la coopération maritime – bien qu'elles conservent leurs disparités dans le développement terrestre.

Cela pourra ajuster faire un contre-balancier aux régions motrices de l'arc atlantique et équilibrer les forces au sein de l'Europe. Cela permettrait d'aller à la rencontre d'une cohésion territoriale, enjeu final de la politique spatiale européenne.

5^{EME} PARTIE : CONCLUSION TRANS-THEMATIQUE CROISEE

Grâce à l'analyse des deux thématiques, transport et développement urbain durable, un certain nombre de similitudes dans les conclusions ont pu être mis en évidence.

I. Croisement du développement urbain durable avec les transports

L'un des premiers points qui peut être abordé est le croisement de ces deux thématiques à différentes échelles.

En s'appuyant sur différents exemples relevés dans les programmes régionaux, deux échelles sont mises en évidences.

A. Croisement à l'échelle régionale

Après avoir analysé les différents programmes, il apparaît que chacune des thématiques est étroitement liée. Une certaine cohérence dans les objectifs apparaît, menant les différentes actions vers un même but : le développement équilibré du territoire (spatial et physique) avec des éléments clefs qui sont l'urbanisation et son contrôle et le développement des transports.

Que l'une ou l'autre thématique soit prise en compte, la deuxième s'insère par l'intégration de facteurs supplémentaires ou essentiels.

Par exemple, dans le cas des axes du développement urbain durable, il apparaît à plusieurs reprises le développement d'action dans le cadre du transport avec la notion de transport durable ou d'égale accessibilité.

La thématique du transport durable et celle du développement urbain durable ont comme élément de liaison la prise en compte de deux facteurs essentiels :

- La population avec l'intégration des modes de vie, des logiques de l'utilisateur, de l'égalité d'accessibilité (dans le but d'insérer la population),
- L'environnement par le contrôle de l'étalement urbain, la récupération de friche, la réhabilitation.

Plusieurs exemples illustrent ces points comme dans le programme opérationnel de Bretagne qui propose de continuer la réhabilitation des friches militaires dans une perspective de valorisation économique des espaces libérés. Cette action intègre plusieurs notions comme la récupération d'espaces urbains abandonnés, la protection du patrimoine ainsi que le contrôle du développement urbain.

Dans le programme opérationnel de Poitou-Charentes, une action émanant de la thématique du transport propose de créer une base logistique multimodale en liaison avec le port de la Rochelle. Cela montre le besoin d'accessibilité. Cette action intègre les facteurs de développement durable avec la promotion de la multimodalité, mais aussi celui des intérêts économiques dans la mise en place de cette base.

Le lien étroit qui existe entre ces deux thématiques est indéniable. Une décision prise dans l'un de ces deux domaines influe forcément sur le deuxième du fait des intérêts communs et des facteurs qu'ils partagent.

B. Croisement à l'échelle interrégionale

L'objectif suivi à cette échelle par le transport et le développement urbain durable est ici celui d'un territoire homogène et polycentrique. En s'appuyant sur les différents objectifs et interventions proposés, il apparaît une cohérence entre les deux thématiques, ce n'est plus un jeu de rôle avec le développement urbain durable comme celui qui pose le cadre dans lequel les actions faites par le transport vont s'insérer.

Plusieurs objectifs peuvent illustrer ce point :

→ Le renforcement du système urbain et la réduction des asymétries ainsi que la valorisation du périmètre urbain régional pour exploiter le caractère polycentrique des principales agglomérations sont des points relevés dans le POT du Portugal (mais peuvent s'appliquer aux autres régions). Les réponses faites dans les programmes opérationnels régionaux, au sein des axes de transport sont très précises avec le développement de liaisons VLA sur les bordures côtières, l'amélioration des structures autoroutières entre les principales agglomérations de l'intérieur ou encore moderniser la ligne de fer régional (ex : Lagos – Vila Real de São Antonio).

La poursuite de l'objectif d'un territoire homogène et polycentrique, bien que ne prenant pas la même forme suivant la thématique abordée montre une cohérence certaine. L'exemple du programme opérationnel de Bretagne est le plus probant :

- Rééquilibrer les fonctions métropolitaines au niveau régional en faisant de Brest une véritable métropole du Ponant,
- La réponse de l'axe des transports est l'amélioration des lignes ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper, de la section pendulaire sur les mêmes axes, de la section grande vitesse Rennes/Paris.

→ Dans certain cas, le développement urbain durable est pris en compte sous forme transversale comme le programme opérationnel de Poitou-Charentes ou même le CRSN français, et c'est ainsi que l'on retrouve certains objectifs dans la thématique des transports. Au sein du programme opérationnel de Poitou-Charentes, les références au développement du réseau ferroviaire et au développement des liaisons à ces réseaux structurants sont nombreuses. Ces propositions ne sont pas à prendre comme un développement unimodal mais plus comme la mise à disposition à la population d'un éventail large de possibilités de transport. Mais ces actions sont aussi ciblées vers le développement des réseaux de transports marchands.

La multitude d'exemples relevés dans les programmes confirme le lien profond qui existe entre ces deux thématiques.

Pour être plus précis, certain considère que le transport fait parti intégrante du développement urbain durable, l'un ne pouvant se développer sans la prise en compte de l'autre, et l'un ayant des impacts significatif sur l'autre.

II. Une scission Nord/Sud

Tout au long des analyses, certaines disparités ont été mises en évidence et doivent être rappelées. Celles-ci concernent tout particulièrement l'existence d'une scission Nord/Sud au sein de l'Espace Atlantique.

Cette scission peut être placée, au niveau géographique, dans les environs du massif des Pyrénées. L'observation de cette scission s'est faite à deux niveaux :

- au niveau des actions proposées dans les programmes régionaux;
- au niveau de la répartition des objectifs du FEDER.

A. Des propositions d'action à des échelles différentes

Au Nord de l'Espace Atlantique les échelles d'actions sont plutôt locales ou intra-régionale. Par exemple, dans le cas du développement urbain durable, les actions se situent autour du développement de connexions locales pour l'intégration sociale ou dans le cas des transports, de la création de pôles intermodaux.

Au Sud, l'échelle privilégiée est celle de l'interrégionale et du transnational, comme la qualification et la mise en cohérence du réseau national d'équipement ou encore la construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse.

B. Les objectifs du FEDER marquants

Au regard de la carte situant et définissant les différentes régions de l'Espace Atlantique, il est clairement visible que la quasi-totalité des régions « compétitivité régionale et emploi » sont au Nord de l'Espace Atlantique, alors que les régions « convergentes » se situent au Sud.

Etant donné que les objectifs du FEDER ont permis le classement de ces régions, et cela selon une multitude de facteurs, la scission semble réelle.

Toutefois, malgré les différences qui caractérisent l'ensemble de ces régions toutes ont décidé de travailler ensemble pour atteindre un but commun.

III. Une articulation multiscalaire entre les programmes

A. Une prise en compte du programme Espace Atlantique partagée

L'Espace Atlantique axe ses orientations autour du dénominateur commun de son territoire, à savoir le développement maritime.

Ces orientations, étant spécifiques au territoire, sont facilement assimilables par les Programmes Opérationnels régionaux. Cependant, leur assimilation varie en fonction des régions. Cela pour deux raisons.

- Tout d'abord, comme énoncé ci-dessus, la variation dépend de l'objectif du FEDER auquel appartiennent les régions. Les régions compétitives sont plus proches des orientations du programme Espace Atlantique. Du fait de leur niveau élevé de développement, elles peuvent s'axer sur des actions innovantes. Les régions de Convergence concordent plus faiblement aux orientations transnationales. Leur retard de développement ne leur permet pas de s'axer sur ses priorités atlantiques. Peut-être l'Espace Atlantique devrait proposer diverses orientations adaptées à chaque objectif du FEDER.

• Ensuite, du fait du chevauchement des espaces de coopération transnationale, les régions dépendent d'espaces différents. Par conséquent des régions répondant à un même objectif du FEDER, peuvent assimiler avec des densités diverses les orientations du programme Espace Atlantique car elles suivent d'autres programmes de coopération. La région Haute-Normandie est fortement compétitive, plus que la région Aquitaine par exemple. La première fait partie de l'Espace ENO, la deuxième de l'Espace SUDOE.

B. Des documents stratégiques nationaux aux impacts mitigés en fonction des objectifs du FEDER

Les documents stratégiques nationaux, n'ont pas le même impact et la même importance vis-à-vis du programme Espace Atlantique et des Programmes Opérationnels régionaux.

Les documents stratégiques nationaux proposent des actions pour l'ensemble de son territoire. Par conséquent, il intègre dans son programme des actions destinées à la fois à des régions de faibles comme de fortes compétitivités. Les Etats doivent répondre à tous les besoins de leur territoire et aboutir à une cohésion économique et spatiale.

Par conséquent, pour les régions de Convergence, les documents nationaux ont un rôle important puisque porteurs d'une dynamique. En revanche, pour les régions de Compétitivité régionale et emploi, les documents nationaux ont un rôle de complémentarité (par opposition à une dynamique motrice) avec les documents de coopération transnationale. Ces régions sont plus indépendantes. Elles vont donc plus facilement prendre en compte les orientations des espaces.

IV. La coopération

Au sein des documents stratégiques nationaux, la coopération est inexistante. Chaque pays reste focalisé sur son propre territoire. Il faut préciser qu'il existe des programmes de coopération transfrontalière ou interrégionale et par conséquent, les documents nationaux se reposent sur ces programmes spécifiques à la coopération.

Au sein des Programmes Opérationnels régionaux, la coopération est un élément important. Dans le cadre du Développement Urbain Durable, la problématique est fortement intégrée au développement territorial, cela à l'échelle locale, comme transrégionale ou transnationale. En revanche, dans le cadre de la thématique transport, cette notion est seulement implicite à la réalisation des actions à l'échelle urbaine.

On a vu qu'il y a une forte corrélation entre les thématiques Développement Urbain Durable et Transport. Les infrastructures de transport sont une partie intégrante à la thématique Développement Urbain Durable. Par conséquent la prise en compte de la coopération dans cette dernière thématique, peut induire la prise en compte déjà de la coopération pour les transports à une échelle plus transversale.

La coopération n'est pas systématiquement abordée, ou prise en compte de manière consciente mais fait parti des moyens sous-jacents à la réalisation des actions.

Elle est l'élément moteur des espaces de coopération. Les documents nationaux et régionaux n'abordant pas cette problématique de manière explicite et suffisamment consciente, l'Espace Atlantique doit poursuivre ses efforts dans ce sens.

V. Une articulation existante

La classification des objectifs du FEDER a un impact considérable sur les choix des orientations à la fois des documents stratégiques nationaux et des programmes opérationnels régionaux. Son influence est profonde à deux niveaux, à la fois au niveau spatial avec la scission Nord/Sud comme au niveau de l'articulation.

En effet, les objectifs du FEDER jouent un rôle sur les articulations entre les différents programmes étudiés. Le programme Espace Atlantique est relativement bien articulé avec les orientations des territoires compétitifs. Les programmes opérationnels régionaux des régions compétitives intègrent plus aisément les orientations de l'Espace Atlantique. Les Nations irlandaises ou britanniques – proches du noyau européen - reprennent ces orientations aussi. A l'inverse les régions portugaises ou les programmes nationaux ibériques se situent aux prémices de cette prise en considération.

Les programmes régionaux et nationaux, devant répondre aux besoins de leur territoire ne placent pas les volontés du programme de l'Espace Atlantique parmi leurs priorités. Cependant, ils les prennent en considération à leur niveau. Il y a donc articulation.

•

GLOSSAIRE

Accessibilité : Elle désigne la possibilité d'accéder à un lieu ou à une information.

Cluster : Terme désignant le regroupement de plusieurs activités sur un même territoire.

Coopération : La coopération est une relation entre acteurs. Ces derniers travaillent dans un esprit d'intérêt général de tous les acteurs. Cette relation est basée sur la connaissance de l'autre, sa compréhension et suppose un certain degré de confiance.

Connectivité : Elle désigne ce qu'une entité offre comme connexion à d'autres entités de son environnement. C'est un concept qui définit les liaisons entre différents systèmes.

Eamarking : C'est un "fléchage prioritaire" pour la période de programmation 2007-2013. Il permet d'accentuer les priorités de l'Europe sur les domaines dégagés lors de la stratégie de Lisbonne. L'eamarking a permis aussi de définir les objectifs prioritaires des programmes du FEDER et du FSE. Pour les régions de Convergence, 60% des dépenses devraient répondre aux objectifs de Lisbonne et pour les régions de Compétitivité territoriale et emploi, c'est à hauteur de 75% que les dépenses doivent correspondre.

Gateways : on désigne par ce mot anglais les entrées de territoire (aéroports, ports maritimes ou fluviaux, gares ferroviaires, entrées de villes, etc.). En général ce sont de lieux fortement connectés avec l'extérieur.

Hinterlands : Périmètre d'un pôle urbain important et influent.

Hubs : On entend par Hubs (mot anglais signifiant "centre") la désignation des plateformes intermodales ayant une connectivité optimale.

Intermodalité : C'est un concept qui permet l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Interopérabilité : C'est le concept qui permet à deux systèmes différents de fonctionner ensemble de manière pleinement compatible.

JEREMIE : Joint European Resources for Micro-to-Medium Enterprises (ressources européennes conjointes pour les petites et moyennes entreprises). Cet instrument vise à stimuler l'innovation, le dynamisme économique et la compétitivité des entreprises dans le cadre de la politique de cohésion (2007-2013). L'objectif est de soutenir les autorités de gestion (nationales et locales) afin d'améliorer l'accès au financement des micro entreprises et des PME. A l'origine de l'initiative se trouvent la Commission européenne et la BEI (par l'intermédiaire du FEI).

JESSICA : Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (support européen conjoint pour l'investissement durable dans les aires urbaines). JESSICA vise l'augmentation des moyens financiers en faveur de projets durables de développement ou de renouvellement urbain. L'objectif est de diversifier le financement de tels projets et de créer un effet levier afin d'attirer d'autres investissements. JESSICA a été créé conjointement par la Commission européenne, la BEI et la Banque de développement du Conseil de l'Europe. Cet instrument devrait permettre de mobiliser également d'autres établissements de financements et des investisseurs, internationaux, nationaux ou locaux.

Multimodalité : Elle désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux.

Objectif Compétitivité régionale et emploi : Il fait parti des trois objectifs définis par le FEDER. Ce sont les régions qui ont pour but de se rendre compétitive et attractive. Les régions concernées sont celles qui ne ont pas couvertes par l'objectif "Convergence". Les fonds utilisés sont le FEDER pour le volet économique et le FSE pour l'utilisation des crédits européens.

Les régions dites en Phasing-in sont celles étant en Phasing-out la période précédente et étant très proches des critères pour être considérées comme régions compétitives.

Objectif Convergence : Il fait parti des trois objectifs définis par le FEDER. Il a pour but de rattraper les retard de développement des régions dont le PIB/habitants est inférieur à 75% de la moyenne communautaire (pour le FEDER et le FSE) et aux Etats membres dont le revenu national brut (RNB) est inférieur à 90% du RNB communautaire (pour les Fonds de Cohésion). Il s'applique également aux régions ultrapériphériques.

Les régions dites en Phasing-out, sont les régions qui étaient en Convergence lors de la période précédente et qui ont bien amorcé le rattrapage de leur retard de développement.

Objectif Coopération territoriale européenne : Il fait parti des trois objectifs définis par le FEDER. Cet objectif concerne la coopération entre les territoires : coopération entre les régions le long des frontières de l'Union Européennes, coopération transnationale sur certains thèmes stratégiques (recherche, société de l'information, environnement...), et coopération entre région Européenne travaillant en réseau. Cet objectif est cofinancé par le FEDER.

RDT : Le Réseau de Développement Technologique permet aux PME peu familiarisées avec le processus d'innovation d'identifier leurs besoins technologiques, de construire un projet, et de trouver les compétences nécessaires. Il les informe et les guide à travers les différents modes publics d'intervention. Il regroupe plus de 1700 conseillers technologiques RDT issus des différents acteurs publics (CRITT, CCI, centres techniques, DRIRE, DRRT, Oséo anvar, Conseils régionaux, CEA, Arist, laboratoires, universités, écoles, pôles de l'artisanat, ...). Il comprend 21 RDT régionaux dont le RDT Aquitaine qui est porté par INNOVALIS.

RTE-T : Les réseaux trans-Européens (RTE) doivent permettre de relier les régions européennes et les réseaux nationaux au moyen d'une infrastructure moderne et efficace. Ils sont indispensables au bon fonctionnement du marché unique puisqu'ils assurent la libre circulation des marchandises, des personnes et des services. Les RTE-Transport (RTE-T) concernent à la fois le transport routier et combiné, les voies navigables et les ports maritimes ainsi que le réseau européen des trains à grande vitesse. Les systèmes intelligents de gestion des transports font également partie de cette catégorie, de même que Galileo, le système européen de radionavigation par satellite.

Stratégie de Lisbonne : La stratégie de Lisbonne désigne un axe majeur de la politique économique et de développement de l'Union européenne arrêtée au Conseil européen de Lisbonne en mars 2000 et précisé par la suite par les États-membres lors du Conseil européen de Göteborg.

Stratégie de Göteborg : On désigne par "Stratégie de Göteborg" les principes et objectifs de l'Union européenne en matière de développement durable. Ils ont été adoptés par le Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin 2001 et viennent compléter la Stratégie de Lisbonne.

TIC : Les Technologies de l'information et de la communication (TIC) désignent généralement ce qui relève des nouvelles technologies utilisées dans le traitement et la transmission des informations et principalement : l'informatique, Internet et la téléphonie mobile.

Ce concept de « technologies d'information et de communication » présente deux caractéristiques typiques des notions nouvellement formulées. Il est, d'une part, fréquemment utilisé au sein des débats contemporains ; d'autre part, sa définition sémantique reste particulièrement floue. Ce concept est à rapprocher de celui de société de l'information. Les sigles anglais correspondant sont IT (pour 'Information Technology) et ICT (pour Information and Communications Technology).

SIGLES

CCDR-N : Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte – *Commission de Coordination et de Développement Régional du Nord*

CIADT : Comité Interministériel de l'Aménagement et de Compétitivité des Territoires

CRSN : Cadre de Référence Stratégique National

DUD : Développement Urbain Durable

EA : Espace Atlantique

Espace ENO : espace Nord Ouest

Espace MED : espace Méditerranée

Espace SUDOE : espace Sud Ouest

ESPON : European Spatial Planning Observatory Network

FEDER : Fonds Européen de Développement Régional

FSE : Fond Social Européen

HPE : Haut Potentiel Environnemental

HQE : Haute Qualité Environnementale

IDE : Investissement Direct Etranger

JEREMIE : Joint European Resources for Micro-to-Medium Enterprises – *Ressources Européennes Conjointes pour les Petites et Moyennes Entreprises*

JESSICA : Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas - *Support Européen Conjoint pour l'Investissement Durable dans les Aires Urbaines*

NAL : Nouvelle aéroport de Lisbonne

PEIT : Plano Estratégico de Infraestruturas de Transporte – *Plan Stratégique des Infrastructures de Transport*

POT : Programa Operacional Temático Valorização do Território - *Programme Opérationnel Thématique de Valorisation du Territoire*

PRN : Plano Rodoviário Nacional - *Plan Routier National* (au Portugal)

PROT : Programa Regional de Ordenamento do Território - *Plans Régionaux d'Aménagement du Territoire* (au Portugal)

SDEA : Schéma de Développement de l'Espace Atlantique

SDEC: Schéma de Développement de l'Espace Communautaire

TCSP : Transport Commun Site Propre

TEN: Transport & Energy Network

TMCD : Transport Maritime de Courte Distance

ZUS : Zone Urbaine Sensible

BIBLIOGRAPHIE

Programmes de coopération des espaces

- *Programme Opérationnel de Coopération Territoriale Européenne ESPACE ATLANTIQUE Coopération Transnationale 2007-2013*, Janvier 2007
- *Transnational Territorial Cooperation Operational Programme for the Atlantic Area 2007-2013 Strategic Environmental Assessment Report*, Mars 2007
- *EX ANTE Evaluation of the Trans-National Cooperation Programme for Atlantic Area 2007-2013 (final Report)*, Février 2007
- *Programme de Coopération Transnationale "Espace Sud-Ouest Européen 2007-2013*, Mars 2007
- *Transnational Territorial Cooperation (Interreg IV) North West European - Operational Programme 2007-2013 (Final Draft)*, Mars 2007
- *Programme Opérationnel MED 2007-2013, Coopération territoriale européenne (consultation publique)*, Mai 2007

Programmes opérationnels régionaux

France :

- *Objectif « compétitivité régional et emploi », Programme opérationnel régional Pays de la Loire 2007-2013, « Faire des Pays de la Loire une euro-région performante, innovante, éco-responsable, accessible, attractive et solidaire »/ Document de travail*, Septembre 2006
- *Programme opérationnel Bretagne FEDER 2007-2013*, Décembre 2006
- *Programme opérationnel du fond européen de développement régional (FEDER), « Avec l'Europe en Aquitaine... faire de l'innovation et du développement durable les moteurs de la compétitivité régionale », Juin 2007*
- *Programme opérationnel régional, Haute-Normandie, 2007-2013, objectif « compétitivité régional et emploi » 2007-2013 / Document de travail*, Avril 2007
- *Projet Programme opérationnel FEDER 2007-2013, Poitou-Charentes*, Mars 2007
- *Projet Programme opérationnel FEDER 2007-2013, Région de la Basse Normandie, version officielle*, Mai 2007

Portugal :

- *Proposta de Programa operacional regional do Alentejo 2007-2013*, FEDER, Mars 2007
- *Proposta de Programa operacional regional do Algarve 2007-2013*, FEDER, Mars 2007
- *Proposta de Programa operacional regional do Centro 2007-2013*, FEDER, Mars 2007
- *Proposta de Programa operacional regional do Lisboa 2007-2013*, FEDER, Mars 2007
- *Proposta de Programa operacional regional do Norte 2007-2013*, FEDER, Mars 2007

Royaume Uni:

- *East Wales Regional Competitiveness and Employment Programme, Draft European Operational Programme for the European Regional Development Fund 2007 – 2013*, Juin 2007
- *North West Competitiveness Operational Programme 2007 – 2013, Statutory Consultation Draft*, Novembre 2006
- *West Wales and The Valleys Convergence Programme, Operational Programme for the European Regional Development Fund 2007 – 2013*, Mai 2007

Cadres de références stratégiques nationaux

- *Cadre de Référence Stratégique National France*, Avril 2006
- *Ireland National Strategic Reference Framework*, Juin 2007
- *Marco Estratégico Nacional de Referencia de España 2007-2013*, Avril 2007
- *Quadro de Referência Estrategica Nacional do Portugal*, Juin 2007
- *United Kingdom National Strategic Reference Framework*, Octobre 2006

Programme setoriel

- *Programa operacional temático: facores de competitividade 2007-2013 (Proposta)*, Mars 2007

Documents stratégiques européens

- Comité de Développement Spatial, *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire : Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne*, Mai 1999
- Conseil européen de Göteborg: *Conclusões da presidência*, Juin 2001
- CRPM, *Schéma de Développement de l'Espace Atlantique*, Novembre 2005
- *La stratégie de Göteborg: le développement durable dans l'Union Européenne* (résumé), relais Culture Europe, Mai 2006
- *Livre Blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, Commission Européenne, 2001
- *Livre Vert : Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers*, Bruxelles, Juin 2006
- Règlement (CE) n°1080/2006 du parlement européen et du conseil du 5 Juillet 2006 relatif au Fonds Européen de Développement Régional, Journal Officiel de l'Union Européenne
- Règlement (CE) n°1083/2006 du conseil du 11 Juillet 2006 portant dispositions générales sur les fonds européen de développement régional, le fond social européen et le fond de cohésion, Journal Officiel de l'Union Européenne
- *Réseau Transeuropéen de Transport, RTE-T, axes et projets prioritaires*, Commission Européenne, 2005
- Révision de la stratégie de Lisbonne: *Conselho europeu de Bruxelas* 22 e 23 de Março 2005

WEBOGRAPHIE

Coopération Atlantique: <http://www.coop-atlantico.com>

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional Norte : <http://www.ccdr-n.pt>

NorthWest Regional Development Agency: <http://www.nwda.co.uk>

North West Europe: www.nweurope.org

Government Offices for the English Regions: <http://www.gos.gov.uk>

Projets d'Europe: <http://www.projetsdeurope.gouv.fr/>

I&D A Knowledge & local.gov.uk: <http://www.idea-knowledge.gov.uk>

Ministerio de Economía y Hacienda: <http://www.meh.es>

Site sur la *Stratégie Spatiale Nationale 2007-2013* d'Irlande : <http://www.irishspatialstrategy.ie>

WelcomEurope: <http://www.welcomeurope.com>

Site d'orientation sur l'Europe : <http://www.europe.gouv.fr>

Portail de l'Union Européenne : <http://europa.eu>

Cette liste est à compléter avec les adresses des sites de l'intégralité des régions de l'Espace Atlantique.

Annexe

Annexe 1 / Tableau des documents prospectés

Annexe 1 / Tableau des documents prospectés

Les documents inscrits sur fonds blancs ont été récoltés. Ils constituent notre base de données, ceux sur fonds gris ont été recherchés mais pas récoltés.

	Localité	Nom complet du programme	Date du document	Langue du document
		Documents recherchés mais manquant		
Programmes Opérationnels				
Espaces:				
	EA	Programme Opérationnel de Coopération Territoriale Européenne ESPACE ATLANTIQUE Coopération Transnationale 2007-2013	Janv. 2007	fr
	EA	Transnational Territorial Cooperation Operational Programme for the Atlantic Area 2007-2013 Strategic Environmental Assessment Report	mars 2007	en
	EA EX ANTE	EX ANTE Evaluation of the Trans-National Cooperation Programme for Atlantic Area 2007-2013 (final Report)	Fév. 2007	en
	SUDOE	Programme de Coopération Transnationale "Espace Sud-Ouest Européen 2007-2013".	Mars 2007	fr
	ENO	Transnational Territorial Cooperation (Interreg IV) North West European - Operational Programme 2007-2013 (Final Draft)	Mars 2007	en / fr
	Med	Programme Opérationnel MED 2007-2013, Coopération territoriale européenne (consultation publique)	Mai. 2007	fr
Nationaux / NUTS 1 :				
Cadres de Références Stratégiques Nationaux				
	1 Irlande	Irlande NSRF	Juin 2007	en
	2 Royaume-Uni	United Kingdom National Strategic Reference Framework	Oct. 2006	en
	3 France	Cadre de Référence Stratégique National	Avril 2006	fr
	4 Espagne	Marco Estratégico Nacional de Referencia de España 2007-2013	avril 2007	es
	5 Portugal	Quadro de Referência Estratégica Nacional	Juin 2007	pt
Sectoriaux:				
	Portugal	Programa operacional temático: potencial humano 2007-2013 (Proposta)	mars 2007	pt
	Portugal	Programa operacional temático: valorização do território 2007-2013 (Proposta)	mars 2007	pt
	Portugal	Programa operacional temático: fatores de competitividade 2007-2013 (Proposta)	mars 2007	pt
Régions / NUTS 1 :				
	1 España	ES11 Galicia		
	2 España	ES12 Principado de Asturias		es
	3 España	ES13 Cantabria		
	4 España	ES21 País Vasco		
	5 España	ES22 Comunidad Foral de Navarra		
	6 España	ES61 Andalucía: seules les régions NUTS3 suivantes :		
	7 España	ES612 Cádiz		
	8 España	ES615 Huelva		
	9 España	ES618 Sevilla		
	10 France	FR23 Haute-Normandie / Document de travail	avril 2007	fr
	11 France	FR25 Basse-Normandie	mai-07	fr
	12 France	FR51 Pays de la Loire / Document de travail	Sept 2006	fr
	13 France	FR52 Bretagne / Document de travail-consultation	Oct. 2006	fr
	14 France	FR53 Poitou-Charentes	mars 2007	fr
	15 France	FR61 Aquitaine	Juin 2007	fr
	16 Irlande	IE01 Border, Midland and Western		
	17 Irlande	IE02 Southern and Eastern		
	18 Portugal	PT11 Norte	mars 2007	pt
	19 Portugal	PT15 Algarve	mars 2007	pt
	20 Portugal	PT16 Centro	mars 2007	pt
	21 Portugal	PT17 Lisboa	mars 2007	pt
	22 Portugal	PT18 Alentejo	mars 2007	pt
Régions / NUTS 2 :				
	23 Angleterre	Operational Programme for England and Gibraltar (Draft Consultation)		en
	24 NW RPG	North West Regional Planning Guidance		en
	25 WM RPG	West Midlands Regional Planning Guidance	mars 2007	en
	26 SW RPG	South West Regional Planning Guidance	sept 2001	en
	27 NW	North West Competitiveness Operational Programme 2007-2013 - UKD1 Cumbria (sous-région) - UKD2 Cheshire (sous-région) - UKD3 Greater Manchester (sous-région) - UKD4 Lancashire (sous-région) - UKD5 Merseyside (sous-région)	nov. 2006	en
	28 NW NUTS 2	North West Competitiveness Operational Programme 2007-2013 (draft)	nov. 2006	en
	29 SW NUTS 2	The South West Competitiveness Operational Programme - Negotiation Draft v1.0		en
	31 Wales NUTS 2	Compétitivité		
	32 Pays de Galles NUTS 2	Convergence		
	33 Ecosse NUTS 2	Compétitivité		
	34 Ecosse NUTS 2	Convergence		
	35 Irlande du Nord NUTS 2	Compétitivité		

Sous-Régions / NUTS 3 :				
R-U North West	UKD1 Cumbria	cf. Le document: NUTS 2 - North West Competitiveness		
R-U North West	UKD2 Cheshire			
R-U North West	UKD3 Greater Manchester			
R-U North West	UKD4 Lancashire			
R-U North West	UKD5 Merseyside			
R-U South West	UKK1 Gloucestershire, Wiltshire and North Somerset	cf. Le document: NUTS 2 - South West Competitiveness		
R-U South West	UKK2 Dorset and Somerset			
R-U South West	UKK3 / Convergence Programme for Cornwall and the Isles of Scilly Operational Programme 2007-13 - Negotiation Draft V1.0		mai-07	en
R-U South West	UKK4 Devon	cf. Le document: NUTS 2 - South West Competitiveness		
R-U Wales	UKL1 West Wales and The Valleys		mai-07	en
R-U Wales	UKL2 / East Wales Regional Competitiveness and employment programme - Draft OP		juin 2007	en
R-U Scotland	UKM3 South Western Scotland			
R-U Scotland	UKM4 Highlands and Islands			
R-U Northern Ireland	UKN0 Northern Ireland			
Hande	IEO1 Border, Midlands and Western		juillet 2007	en
Hande	IEO2 Southern and Eastern			
Coopération Transfrontalière :				
Nationaux				
Coop. transfrontalière	Interreg Espagne/Portugal		Janv. 2007	pt
Coop. transfrontalière	Interreg France/Espagne		Fév. 2007	pt
Régionaux				
Coop. transfrontalière	EU Programme for Cross Border Territorial Cooperation (INTERREG IV) 2007-2013 Northern Ireland, the Border Region of Ireland and Western Scotland		Fév. 2007	en
Coop. transfrontalière	Plano estratégico de cooperação Galiza-Norte de Portugal, 2007-2013		Mars 2007	pt
Européens :				
Documents Stratégiques				
Stratégie Territoriale Européenne	Texte officiel			
Stratégie de Lisbonne	Texte officiel		2000	
Stratégie de Lisbonne	Révision de la Stratégie de Lisbonne		Mars 2005	fr
Stratégie de Göteborg	Texte officiel			
Stratégie de Göteborg	Conseil Européen de Göteborg: Conclusion de la Présidence		juin 2001	pt
Stratégie de Göteborg	La Stratégie de Göteborg: Le Développement Durable dans l'Union Européenne (Résumé)		Mai 2006	fr
Politique de Cohésion Communautaire 2007-2012	Texte officiel			
Interreg IVc	Interregional Cooperation Program/ Objective 3: European Territorial Cooperation		Avril 2007	en
Décision du Conseil EU	Relative aux Orientations Stratégiques Communautaire en matière de Cohésion		Oct. 2006	fr
Règlement CE	FEDER 1080/2006		2006	pt
Règlement CE	Groupeurment Européen de Coopération Territoriale		juil. 2006	pt
Livre Vert	Vers une politique maritime de l'Union		juin 2006	fr
Livre Vert	Les Partenariats Public-Privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions		Avril 2004	fr
Commission du développement régional	Projet De Rapport sur l'impact et les conséquences des politiques structurelles sur la cohésion de l'Union européenne (Provisoire)		Fév. 2006	fr

RÉSUMÉ:

♦ Cette étude a pour objectif de définir l'articulation du programme de coopération transnational « Espace Atlantique » avec les documents stratégiques et opérationnels transnationaux, nationaux et régionaux.

Quels impacts les orientations de l'Espace Atlantique ont sur les autres documents ? Comment s'interfèrent-ils ? Y a-t-il coopération ?

Cette étude traite deux thématiques : le développement urbain durable et le transport (détaillées dans deux documents joints). Deux autres thématiques abordant l'économie et l'environnement seraient à intégrer ultérieurement pour obtenir une étude achevée.

Suite à l'analyse, les programmes régionaux et nationaux, devant répondre aux besoins de leur territoire, ne placent pas les volontés du programme de l'Espace Atlantique parmi leurs priorités. Cependant, ils les prennent en considération à leur niveau. Il y a donc articulation.

RESUMO :

♦ Este estudo tem para objectivo de definir a articulação do programa de cooperação transnacional “Espaço Atlântico” com os documentos estratégicos e operacionais transnacionais, nacionais e regionais.

Quais impactos as orientações do Espaço Atlântico têm sobre os outros documentos? Como se interferem ? Há cooperação?

Este estudo trata dois temas: o desenvolvimento urbano sustentável e o transporte (detalhados nos dois documentos juntos). Dois outros temas abordando a economia e o ambiente seriam a integrar ulteriormente para obter um estudo acabado.

Depois a análise, os programas regionais e nacionais, devido responder as necessidades deles territórios, não põem as vontades do programa do Espaço Atlântico entre as prioridades deles. No entanto, eles tomam elas em consideração ao nível deles. Há por isso articulação.

SUMMARY:

♦ This study has the purpose to define the articulation about Atlantic Area transnational cooperation programme with transnationals, nationals and regionals operationals and strategics documents.

What impact Atlantic Area orientations have to the others documents? How the integration is in its? Is there cooperation?

This study is dealing with two subjects : sustainable urban development and transport (in details in two joins documents). Two others thematics talking about economy and environment should be integrated later in order to have a complete study.

Follow the analyse, regionals and nationals programmes that have to answer to their territory necessities, don't put the Atlantic Area orientations among their priorities. However, they take account them at their own level. So there is articulation.

Articulation du Programme de Coopération Transnationale "Espace Atlantique"

Avec les documents stratégiques et
opérationnels transnationaux,
nationaux et régionaux

Pour la période 2007-2013

Octobre 2007



Transport

Ce document se positionne en approfondissement thématique du document de synthèse *Articulation du Programme de Coopération Transnationale Espace Atlantique avec les documents stratégiques et opérationnels transnationaux, nationaux et régionaux pour la période 2007-2013*.

Le thème abordé est celui de l'Accessibilité par les transports.

Cette étude thématique a été réalisée par Aurélia Fillos.

Le stage qui a permis la réalisation de cette étude s'est déroulé au sein de l'Autorité de gestion de l'Espace Atlantique, située à la Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional – Norte (CCDR-N) à Porto, Portugal;

L'Autorité de Gestion été menée par son président Paulo Gomes ainsi que par la *Doutora* Teresa Lameiras et le *Doutor*. Armindo Carvalho.

Ce stage a duré trois mois, de Juillet à Septembre 2007. L'ensemble de l'étude a été effectuée par Anne-Elise Hamon et Aurélia Fillos, deux étudiantes du Département Aménagement, de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours (ex-CESA) dans le cadre de leur Magistère 3-Master2.

INTRODUCTION

♦ Ce document thématique a pour but de définir l'articulation entre les programmes de coopération transnationale, les documents stratégiques nationaux et les Programmes opérationnels régionaux en ce qui concerne l'accessibilité via le transport.

Les transports sont une thématique importante dans l'Espace Atlantique. En effet, le développement du transport maritime et de ses côtes peut insuffler une dynamique de cohésion à l'ensemble du littoral atlantique.

Le Schéma de Développement de l'Espace Atlantique¹ (SDEA) – novembre 2005 fait des recommandations. Il promeut essentiellement le développement du mode ferroviaire associé dans une logique intermodale au mode routier pour les sous-espaces de projet "britannique et irlandais" et "Nord-Ouest atlantique français" ainsi que les modes ferroviaires et routiers pour les autres sous-espaces ("espace transfrontalier franco-espagnol", "Ouest Atlantique ibérique" et "ibérique méridional"). A cela s'ajoutent des recommandations de renforcement du système portuaire pour les sous-espaces ibériques et le développement d'autoroutes de la mer pour les sous-espaces plus au Nord.

Les problématiques d'intermodalité, de connectivité et surtout de coopération semblent primordiales.

Le programme de coopération "Espace Atlantique", aboutissement de l'étude du SDEA, suit ces indications et même va au-delà en terme de coopération puisqu'il place la coopération comme un enjeu engagé.

La question se pose alors de savoir si **les documents stratégiques nationaux et les programmes opérationnels régionaux ont entendu ces recommandations ? Et s'ils les intègrent à leur papier, comment les articulent-ils avec leurs orientations ?**

♦ En terme de méthodologie, de manière à avoir une analyse détaillée et le plus exhaustive possible, ont été distinguées les "problématiques" des "modes" de transport. Les "problématiques" font référence aux notions de multimodalité, d'intermodalité, d'interopérabilité, de connectivité et d'accessibilité ainsi qu'à la notion de coopération. Les modes de transport se déclinent en mode maritime, fluvial, aérien et terrestres soit ferroviaire et routier.

La méthode suit celle énoncée lors de la partie méthodologie du document de synthèse. A une échelle plus fine, à l'intérieur de chaque étude horizontale, cette dernière se structure de la façon suivante : une analyse des énoncés des axes, puis une analyse des actions. Ces actions sont étudiées d'abord par sous-entités géographiques (par espace à l'échelle transnationale, par nation à l'échelle nationale, et par région à l'échelle régionale); ensuite par problématique; et enfin par mode de transport. A la suite de ces études horizontales, viennent les analyses verticales.

¹ Le SDEA est une étude qui a permis de réaliser le diagnostic de l'Espace Atlantique. Cette étude a émis des lignes d'orientations pour le développement de cet espace.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
SOMMAIRE	5
DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS	6
 1ERE PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE	 7
I. LA PLACE ET LE ROLE DE L'ESPACE ATLANTIQUE FACE AUX AUTRES ESPACES COMMUNAUTAIRES DE COOPERATION	7
II. CONCLUSION : L'ESPACE ATLANTIQUE TIRANT SA FORCE DANS SA COMPLEMENTARITE AVEC LES ESPACES DE COOPERATION LE CHEVAUCHANT	12
 2^{EME} PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX.....	 16
I. ANALYSE PAR NATION, PAR PROBLEMATIQUE ET PAR MODE DE TRANSPORT	16
II. CONCLUSION : DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX EN PRISE AVEC LEUR PROPRE TERRITOIRE REpondant PARTIELLEMENT AU SOUHAIr DE L'ESPACE ATLANTIQUE	23
 3^{EME} PARTIE : LES PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX.....	 27
I. LES REGIONS PORTUGAISES : DIFFERENCES ET SIMILITUDES.	27
II. LES REGIONS FRANÇAISES : DIFFERENCES ET SIMILITUDES.	31
III. CONCLUSION COMPARATIVE ENTRE REGIONS FRANÇAISES ET PORTUGAISES	39
 4^{EME} PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES	 41
I. UNE ARTICULATION ENTRE ECHELLE NATIONALE ET TRANSNATIONALE VIA LES NOTIONS DE MULTIMODALITE ET DE CONNECTIVITE	41
II. L'ARTICULATION ENTRE PROGRAMMES REGIONAUX ET PROGRAMME ESPACE ATLANTIQUE PRONONCEE AUTOUR DES ENTREES DE TERRITOIRE	42
III. DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX MOTEURS POUR LES REGIONS DE CONVERGENCE & ACCOMPAGNATRICES POUR LES REGIONS COMPETITIVES.....	44
 5^{EME} PARTIE : L'ACCESSIBILITE VIA LES TRANSPORTS AU SEIN DE L'ARC ATLANTIQUE	 48
 TABLE DES ILLUSTRATIONS	 51
TABLE DES MATIÈRES	52
ANNEXES.....	55

DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS

Il est important de définir la thématique "accessibilité". En effet, les Orientations Stratégiques Communautaires présentent l'accessibilité sous deux formes, celle de "l'accès aux services de transports" et celle de "l'accès aux services de télécommunications de l'intérêt économique général". Le SDEC définit des politiques de base de développement spatiale. Une d'entre elle concerne "l'accès équivalent aux infrastructures et au savoir". Dans ces deux documents d'importance, dans une optique d'obtenir une excellente mobilité pour une compétitivité optimale, l'accessibilité est traitée dans son ensemble, que ce soit pour la mobilité des personnes, des marchandises ou de l'information.

Cependant, le SDEA et le programme Espace Atlantique abordent la thématique "accessibilité" par les transports uniquement.

Le SDEA la définit par les réseaux de transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens; de même pour L'Espace Atlantique. En effet, l'axe prioritaire du programme Espace Atlantique est énoncé comme suit : "Améliorer l'accessibilité et les liaisons internes". Le document se décline ensuite en deux objectifs :

- "Promouvoir l'interopérabilité et la continuité des réseaux de transport existants, ainsi que l'intermodalité mer/route/rail/air";
- "Promouvoir le transport maritime à courte distance et la coopération entre les ports".

Au cours de la lecture des documents nationaux et régionaux, les deux branches de la thématique "accessibilité" (transport & information) sont bien distinctes. La notion d'accès à l'information est parfois reprise au sein d'une thématique économique, parfois, jointe aux transports. Rien n'est systématique.

En conséquence, il a été choisi pour ce travail de suivre le choix du programme Espace Atlantique et de concentrer la thématique "accessibilité" par le traitement des transports.

1ERE PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE

analyse horizontale

I. La place et le rôle de l'Espace Atlantique face aux autres espaces communautaires de coopération

A. Des priorités stratégiques révélant la complémentarité entre les espaces littoraux tournés vers l'accessibilité maritime & les espaces terrestres ayant une vision des transports plus complète

• Chaque espace, littoral ou terrestre propose un axe d'orientation concernant l'accessibilité.

Les axes sont les suivants :

- Espace Atlantique / Priorité 3: Améliorer l'accessibilité et les liaisons internes (au territoire),
- Espace SUDOE / Priorité 3: Intégration harmonieuse de l'espace du SUDOE et amélioration de l'accessibilité aux réseaux d'information,
- Espace ENO / Priorité 3: Améliorer la connectivité dans l'espace ENO, en promouvant des solutions de transports intelligentes et durables, ainsi que les technologies de l'information et de la communication (TIC),
- Espace MED / Axe prioritaire 3: Amélioration de la mobilité et de l'accessibilité des territoires.

Tous les espaces considèrent donc l'accessibilité comme un point clé à aborder, puisqu'ils y accordent un chapitre particulier à cela.

Excepté l'Espace Atlantique, tous proposent en priorité l'accessibilité à la Technologie de l'Information et de la Communication. **L'Espace Atlantique, lui, se focalise sur l'accessibilité via le transport.**

• L'Espace Atlantique se concentre sur les transports maritimes, et leurs raccordements et interopérabilités avec les transports terrestres (l'objectif 1 étant « Promouvoir l'interopérabilité et la continuité des réseaux de transport existants ainsi que l'intermodalité mer/route/rail/air » et l'objectif 2 étant « Promouvoir le transport maritime à courte distance et la coopération entre les ports »).

L'Espace Atlantique se focalise sur l'accessibilité par le transport maritime de passagers et marchandises, et il le développe de manière à le rendre efficient et le plus concurrentiel possible face aux transports routiers.

• L'espace MED aussi concentre son objectif sur l'accessibilité maritime et les capacités multimodales. Sa localisation en bordure de la mer Méditerranée explique aisément ce choix. L'espace SUDOE ne précise aucun mode de transport lors de l'énonciation des priorités stratégiques. L'espace ENO propose différentes priorités avec lesquelles il touche différents modes de transports.

Les espaces « terrestres » sont plus globaux dans leur approche modale. Ils touchent à plusieurs domaines des transports. En revanche, les espaces littoraux sont concentrés sur l'accessibilité maritime.

B. Des actions renforçant les priorités stratégiques

a. Des espaces transnationaux ciblés sur une approche spécifique à leur territoire

La complémentarité des programmes de coopération au service de l'intermodalité.

L'Espace Atlantique et l'espace MED se focalisent sur les domaines maritimes ou sur l'ensemble « tous modes confondus ». Le transport maritime a un fort potentiel de développement qui doit être utilisé pour proposer une alternative au transport routier. Les espaces littoraux sont les mieux placés pour mettre en place, dynamiser ou renforcer cette dynamique maritime. Par conséquent ils se focalisent sur le développement maritime.

À l'inverse de l'espace MED qui touche aussi différents modes de transport, l'Espace Atlantique choisi de se focaliser uniquement sur les transports maritimes et les ports comme point de connexions avec les différents modes.

L'espace SUDOE répond aux thématiques de transports terrestres (routier et ferroviaire), transport aérien ainsi qu'à tous domaines confondus. Il ne propose rien en termes de transport maritime. Il laisse la problématique des transports maritimes aux deux programmes de coopération littoraux avec lesquels il se chevauche. En revanche, il propose des actions directement adressées au domaine des transports routiers. L'espace SUDOE forme une réelle entité terrestre, en complémentarité avec les programmes littoraux qui le bordent.

L'ENO réparti l'ensemble de ses propositions d'actions sur l'ensemble des domaines.

C'est aussi le seul à proposer des actions concernant le domaine fluvial. Lorsqu'on observe le réseau fluvial actuel, il est très dense dans la partie littorale de la mer du Nord ainsi que relativement dense dans le territoire du Benelux et au Nord-Est de la France (territoires inscrits dans le territoire couvert par l'ENO). Le Sud et le Sud-Ouest de l'Europe ont très peu de voies ouvertes à la navigation. Pour certaines, ces dernières ne sont qu'une voie unique non raccordées à un réseau, limitant l'utilisation de la voie à une utilisation ciblée et restreinte.

Bien que l'ENO soit aussi concerné par une grande étendue de Transport terrestre, ce programme de coopération ne propose pas d'action spécifique à ce mode. Il privilégie plutôt des actions intermodales ou multimodales, liant plusieurs modes de transport. L'espace ENO semble plus indépendant. Toutefois, il s'accorde parfaitement avec les objectifs de multimodalité et de connectivité dégagés par les autres programmes.

On retrouve une complémentarité entre les espaces littoraux (Espace Atlantique et MED) et l'espace SUDOE. Ce dernier s'attache aux transports terrestres et aériens alors que les espaces littoraux traitent plus des transports maritimes et de leurs connexions intermodales. Chacun se concentre sur un ou plusieurs modes spécifiques à son territoire. Cela est une base complexe pour mieux s'adapter à la complexité des différents territoires et permettre une cohérence territoriale aboutie et une complémentarité efficiente entre chaque programme de coopération.

L'Espace Atlantique est tourné sur le développement du transport en mer, mais surtout le développement de la coopération entre ports.

L'espace ENO propose des actions de raccordement à l'arrière pays pour une meilleure logistique. À aucun moment le programme ne parle de coopération entre ports.

L'espace MED est en totale cohérence avec l'Espace Atlantique. Ce programme propose des actions de coopération entre ports pour une meilleure unité, propose d'améliorer la logistique et favorise toutes les actions permettant le développement des Transports Maritimes de Courtes Distances.

Les espaces littoraux conservent une logique d'ensemble à l'échelle européenne. L'ENO n'aborde pas le transport maritime à proprement parlé – peut-être considère-t-il que c'est le rôle de l'Espace Atlantique – mais il autorise son développement par ses actions de raccordement à l'arrière pays, et d'amélioration de la logistique.

La complémentarité entre l'Espace Atlantique et l'espace ENO est plus lisible à l'échelle des actions. Elle reste constante entre l'Espace Atlantique, l'espace SUDOE et l'espace MED.

b. L'interopérabilité au cœur des problématiques

L'interopérabilité est une des problématiques les plus souvent abordées à l'échelle des espaces de coopération.

L'Espace Atlantique répond à toutes les problématiques. Toutefois, la clé maîtresse de son programme est d'intensifier une **coopération** de qualité, c'est sa finalité première.

Le SUDOE répond à des problématiques d'interopérabilité.

L'ENO se focalise en majorité sur l'intermodalité et l'interopérabilité.

Seul l'espace MED reste relativement global dans ses réponses tout en abordant l'ensemble des problématiques.

c. La construction d'un territoire équilibré via une prise en compte cohérente des modes de transport

➤ Une complémentarité dans le développement du transport maritime

• Dans l'ensemble des espaces de coopération, les actions du domaine maritime concernent le développement d'Autoroutes de la mer et des Transports Maritimes de Courte Distance (TMCD).

Cela se traduit par des actions :

- de coopération entre ports, soit interrégionales et/ou transnationales,
- de mise en place de logistique et chaînes de logistiques mieux intégrées,

- de connexions avec l'arrière pays, soit de connexions multimodales et intermodales.

Les actions de coopération entre ports se font à la fois par une mise en commun et en cohérence de stratégies, de technologies, de choix (« intelligence économique » entre ports, développement commun de technologies intelligentes, stratégie coordonnée d'investissement en infrastructure, complémentarité entre divers types d'investissements et mobilisation de divers instruments de marché, campagne de promotion conjointes par le territoire maritime).

Ensuite vient au sein de chaque port, mais en conservant une logique d'ensemble, la réalisation de chaînes logistiques mieux intégrées ainsi que de connexion avec l'arrière pays.

● **L'ensemble de ces actions s'accorde, dans tous les espaces confondus, pour répondre à un souci d'interopérabilité, cela via la coopération interportuaire, interrégionale et transnationale.**

En effet, l'interopérabilité va de pair avec le développement maritime. Cela permet :

- Le fonctionnement cohérent - et de ce fait efficace - des transports maritimes. Ces derniers peuvent alors devenir concurrentiels face aux transports routiers.
- Une articulation bien pensée pour une fluidité et continuité entre les transports maritimes et terrestres. L'interopérabilité favorise la multimodalité et l'intermodalité.

Les ports, lieux de départ et d'arrivée du transport maritime (à la fois de marchandises ou de passagers) et lieux d'articulation multimodale peuvent jouer un rôle essentiel.

➤ **Un mode fluvial constant**

Les actions concernant le transport fluvial sont proposées par l'ENO uniquement. Ce sont les mêmes que celles proposées pour le transport maritime, à savoir :

- accroître le potentiel de transport,
- mieux intégrer les chaînes logistiques,
- améliorer les connexions durables avec l'arrière-pays. [cf. paragraphe sur les réseaux de voies navigables.]

Le transport fluvial reste dans le prolongement de ce qui a déjà existé, là où il existe déjà.

➤ **Un mode routier développé dans le SUDOE**

Seul le SUDOE propose des actions concernant spécifiquement le transport routier. L'une concerne la problématique d'interopérabilité au niveau de la barrière physique des Pyrénées, l'autre la modernisation et l'amélioration du réseau de routes, de la qualité, et de la sécurité et surtout de l'accessibilité à l'ensemble du territoire.

Il est important de préciser que l'espace SUDOE souffre de problème d'accessibilité et de connectivité par rapport au reste de l'Europe et notamment aux réseaux transeuropéens de transport. En 2001, le Sud-ouest de l'Europe faisait partie des

régions ayant un potentiel d'accessibilité très bas². Cela est une des caractéristiques des territoires ultrapériphériques. Il est donc primordial et impératif de résoudre ces retards de développement et rendre compétitives ses régions en apportant une attention toute particulière et nominative à leur développement.

➤ **Trois politiques ferroviaires différentes et compatibles**

• **Le développement du réseau ferroviaire n'est pas considéré de la même manière entre les trois espaces y référant.**

L'Espace Atlantique considère le transport ferroviaire comme la complémentarité du transport maritime sur terre. Il oriente le développement vers la mise en place d'un **système complet multimodal** pour une meilleure utilisation des liaisons ferroviaires transnationales (meilleure connexion avec des plateformes multimodales, optimisation de la capacité des trains, tarification routière, guichets uniques, formation de machinistes, lancement expérimental d'autoroutes ferroviaires).

L'espace SUDOE se focalise sur les liaisons à l'échelle transnationale, notamment sur la barrière des Pyrénées et une harmonisation des différences technologiques (résoudre les différences de largeurs de voies ferrées entre France et péninsule ibérique).

L'ENO propose des actions de raccordement et d'interopérabilité entre les réseaux ferroviaires transnationaux et régionaux (réseaux secondaires et TGV).

Ces trois orientations d'actions différentes expriment assez clairement les préoccupations de chacun des espaces. L'un sur la complémentarité du système multimodale, le deuxième sur le réseau dans sa dimension transeuropéenne, transnationale et le troisième sur le fonctionnement du réseau entre l'échelle transnationale et régionale.

• **Les trois programmes (Espace Atlantique, ENO, SUDOE) développent le réseau ferroviaire à trois niveaux différents.**

L'espace SUDOE est en cours de modernisation et amélioration du réseau principal transnational. Cependant cela reste ciblé géographiquement, sur un point problématique au fonctionnement (la barrière technique des Pyrénées).

L'espace ENO, ayant toute ses infrastructures transversales de mises en place se focalise sur une étape postérieure du développement : la coordination du réseau primaire avec le réseau secondaire.

L'Espace Atlantique attache de l'importance à la multimodalité et à l'intermodalité pour répondre à ses objectifs de diminuer le transport terrestre via le développement du transport maritime. Ces actions semblent être de l'ordre de l'expérimentation.

Encore une fois, les différents espaces ne se situent pas au même degré de développement.

² EPSON; Oct. 2006; *EPSON ATLAS Mapping the structure of the European territory*; Carte n°1; p.34

➤ Les aéroports : entrées de territoire et pôles de connectivité

Seuls les programmes de l'Espace Atlantique, l'espace de l'ENO et l'espace SUDOE proposent des actions concernant les aéroports. Les deux premiers s'accordent sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité locale aux aéroports. Ainsi que d'améliorer leur raccordement et leur interopérabilité aux réseaux nationaux et régionaux.

Les aéroports sont considérés comme des entrées de territoire qui doivent être le mieux connectées possible à ce dernier pour permettre une continuité dans les flux de circulations.

Différemment, l'Espace SUDOE se dirige vers l'étude d'un nouveau modèle d'organisation du transport aérien. Cela semble une volonté inattendue et isolée.

➤ Une vision des territoires cohérente

Ce qui ressort assez nettement des propositions d'actions non ciblées dans un mode spécifique, est la volonté de développer la multimodalité, l'intermodalité et l'interopérabilité.

Tous les espaces proposent un développement du transport dans sa vision transnationale (développement de corridors transeuropéens, large diffusion de l'information au Public, coopération de qualité et intensive, développement de partenariats, etc.).

Le renforcement des infrastructures et transport existants ainsi que la prise en compte de l'impact environnemental, la promotion de la mobilité soutenable et les transports en zones urbaines n'apparaissent que sporadiquement.

Le vocabulaire varie d'un programme à l'autre. L'espace MED promeut des solutions multimodales alors que l'espace ENO emploie un vocabulaire tel qu'« intermodalité » et « interopérabilité ».

Peut-on y voir une philosophie plus concrète de la part de l'ENO ou une différence de ce qui est attendu de chacun des programmes ou tout simplement une différence de vocabulaire recoupant pourtant la même notion ? **Dans tous les cas, tous vont dans la même direction, c'est-à-dire envisager les transports dans une vision globale, multimodale et connectée permettant une circulation des flux efficiente et équilibrée.**

II. Conclusion : l'Espace Atlantique tirant sa force dans sa complémentarité avec les espaces de coopération le chevauchant

A. Le transport maritime au cœur du développement de l'Espace Atlantique

L'Espace Atlantique se positionne clairement sur un domaine d'action spécifique. Il a un but : le développement du transport maritime et ses relations avec les terres.

L'Espace Atlantique répond à cinq objectifs.

Le premier est celui de la cohésion territoriale soulevée par les stratégies de Lisbonne et de Göteborg. De part sa composition de régions côtières, l'Espace Atlantique est tourné vers le développement maritime de l'Océan Atlantique, facteur de cohésion du territoire. Les régions se tournent vers le même élément de développement. Elles ont donc le même objectif qui les lie. L'objet commun de développement est tout d'abord le Transport Maritime de Courte Distance et ensuite le raccordement du transport maritime aux autres transports au niveau des ports. Ces derniers deviennent des interfaces intermodales, des lieux de connectivité.

Le deuxième objectif est de placer le transport maritime comme facteur de développement via la prise en compte de l'interopérabilité. Cette dernière est recherchée pour permettre une fluidité dans les circulations de passagers et de marchandises et ainsi contribuer à la dynamique économique.

Le troisième objectif est de placer le transport maritime comme facteur de développement via la connectivité efficiente des entrées de territoires. L'Espace Atlantique et la majorité des régions sont des zones périphériques par rapport au noyau européen et à son pentagone central. En bordure de l'Europe elles constituent la porte ouverte sur le monde. Bien qu'ils ne soient pas présentés comme des portes d'entrées européennes, les ports ont un rôle actif à jouer dans la connexion avec l'extérieur mais aussi avec les autres ports européens. Les ports régionaux doivent être reliés aux grands Hubs portuaires internationaux et européens. C'est par le développement des TMCD, du cabotage maritime et des autoroutes de la mer que va se renforcer la connectivité maritime. En parallèle les aéroports constituent aussi des entrées de territoire. L'aéroport doit être relié à son territoire symbiotiquement. C'est pour cette raison que l'accessibilité aux aéroports est promue, de manière à rendre la connectivité optimum.

Le quatrième objectif, plus spécifique aux transports, est de répondre à la problématique de « l'effet d'évitement » c'est-à-dire à l'ambition de décharger le trafic routier de passagers et de marchandises. L'océan atlantique et ses ports deviennent alors le centre de développement d'un transport durable.

Le transport maritime auquel s'ajoutent ses connexions intermodales permet de produire une chaîne continue dans les transports de marchandises et de passagers. Et ainsi, cela minimise la rupture de charge.

Le cinquième élément fondateur du programme Espace Atlantique est celui de la coopération. On sent foncièrement que pour ce programme de coopération transnationale, la coopération est au cœur de la logique. Elle est génératrice de dynamique, mais est aussi un enjeu et une ambition à transmettre et à aboutir.

L'Espace Atlantique est un espace générateur d'une dynamique commune à l'ensemble de la côte Ouest de l'Europe. Cette dynamique est basée sur l'unique facteur de développement commun et spécifique à ces territoires : l'Océan Atlantique, le maritime comme moteur de développement.

Bien que chaque espace du Sud ait promu son propre mode de transport (terrestre ou maritime), chacun s'axe aussi sur les connexions intermodales. Par conséquent, tous les programmes de coopérations transnationales sont compatibles.

B. L'Espace Atlantique vis-à-vis des autres espace : complémentarité sans juxtaposition.

Une certaine complémentarité et cohérence se lie à travers les différents programmes, cela pour deux raisons. Tout d'abord tous s'accordent autour de la volonté de développer l'interopérabilité ce qui implicitement induit une coopération ou du moins une connaissance des différences entre systèmes de manière à les rendre compatibles et connectables.

Ensuite vient l'articulation de trois des programmes autour du développement du mode ferroviaire. Chacun se retrouve à vouloir développer ce mode, à sa manière. Cependant les trois trouvent une réponse à l'alternative au transport routier.

L'Espace Atlantique semble vraiment faire l'articulation entre les différents programmes des espaces ENO et SUDOE, du fait de sa spécificité sur le territoire maritime et la connectivité de ses ports.

La croissance plus avancée du Nord-Ouest de l'Europe se ressent fortement par le degré d'avancement des actions dans le processus de réalisation. Les régions du Sud ou maritimes étant moins développées entament des processus d'action par des études, des échanges ou la réalisation de programme alors que les régions du Nord sont en phase d'aboutissement, d'amélioration, de réalisation des actions menées. Aussi ces dernières sont beaucoup plus précises dans le vocabulaire employé et dans l'objectif à atteindre que les actions énoncées dans les programmes du Sud.

Il y a une disparité entre les programmes de coopération de l'ENO et ceux du Sud (SUDOE et MED).

L'échelle visée par l'action est de loin une échelle large c'est-à-dire transnationale ou globale. Seulement quelques actions largement minoritaires se focalisent sur des résultats d'ampleur locale ou urbaine.

En revanche les moyens mis en place pour réaliser l'action se situent plus à une échelle locale dont urbaine dans les deux tiers des cas.

Cela représente pleinement l'Europe : une visée globale et bénéfique à l'ensemble, par une prise en compte d'éléments locaux et par l'intervention ciblée, précise et stratégique, tel des points d'acupuncture.

Espace Atlantique		Programmes de Coopération transnationale			
Espaces de coopération chevauchant l'EA		Espace Atlantique	Espace ENQ	Espace SUDOE	Espace MED
Thématique Transport / projet	Multimodalité				
	Intermodalité				
	Interopérabilité				
	Coopération				
	Autres/ connectivité/ accessibilité				
Thématique Transport / mode	Maritime				
	Fluvial				
	Aérien				
	Ferroviaire				
	Routier				

Légende:

	Relation forte		Relation faible
	Relation intermédiaire		Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 1/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des autres programmes de coopération transnationale

2^{EME} PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX

analyse horizontale

I. Analyse par Nation, par problématique et par mode de transport

Chaque Etat prend en compte le domaine des transports de manière différente. Certains dédient un axe complet à son développement, d'autres le considère comme un vecteur de dynamique économique ou comme moyen de répondre à un objectif plus large. Cependant, dans chacun des pays concernés par l'Espace Atlantique, la notion de connectivité est abordée.

a. Des Nations aux réponses multiples face à la thématique transport

➤ Les transports en Irlande comme vecteur d'une dynamique économique

- **Au sein du Cadre de Référence Stratégique de l'Irlande, aucun axe n'est purement consacré au domaine des transports. C'est au niveau des actions proposées que l'Irlande aborde ce domaine.** Une partie importante des actions proposées dans cet axe focalisent le thème des transports sur le développement de l'accès aux entrées de territoires et aux Pôles d'inter-connectivité (Gateways & hubs).

Une autre partie des actions se focalise sur la qualité des infrastructures de transport, la durabilité, l'efficacité, la flexibilité et la sécurité.

L'Irlande n'aborde aucun mode de transport en particulier. Elle parle d'infrastructures, d'accessibilité et/ou de connectivité sans préciser le mode utilisé.

- **L'Irlande considère les transports comme un moyen de répondre à un objectif de développement économique plus général.**

L'axe de l'Irlande, abordant l'accessibilité via les transports, promeut le « Renforcement de la compétitivité, de l'attractivité et de la connectivité de la Stratégie Spatiale Nationale Gateways and Hubs à travers l'accès amélioré vers la qualité de l'infrastructure et la promotion du développement environnemental et durable. ». L'ensemble de ses axes est largement tourné vers le développement économique du pays. La vision de l'Irlande est transversale. Ce pays fait partie des régions de l'objectif « Compétitivité régionale et emploi » du FEDER. À ce titre il cherche à se transformer en un lieu ayant une meilleure Qualité de vie.

Les actions proposées en aval de l'axe confirment l'orientation économique du développement territorial de l'Irlande. **Le transport est perçu comme un élément conducteur de l'économie régionale.**

➤ **Le Royaume-Uni promeut l'accessibilité au sens large**

● **Le Royaume-Uni ne spécifie aucun mode de transport particulier.** Les actions proposées sont très globales. L'Irlande du Nord et l'Angleterre énoncent chacune dans leur axe n°3 « Améliorer l'accessibilité ». L'Ecosse présente davantage une vision thématique, à travers la notion de « Communauté durable ». Cela ne permet pas de déterminer s'il s'agit d'accessibilité aux transports ou bien à la communication et l'information.

● **L'Etat du Royaume-Uni présente le CRSN comme une compilation des CRSN de chaque nation qui le compose.**

Seuls l'Irlande du Nord, l'Angleterre et l'Ecosse aborde la thématique des transports. *Leur approche est différente puisque l'Irlande du Nord l'inclue dans son objectif « Compétitivité Régionale et Emploi » du FEDER alors que les deux autres nations correspondent à l'objectif « Convergence ».*

➤ **La France tournée vers les notions de multimodalité et d'interopérabilité**

● **Le CRSN de la France consacre un axe complet au développement des « modes de transports alternatif à la route, pour les particuliers et les activités économiques ».**

Elle s'attache à présenter une vision globale et pérenne des transports. Ces derniers doivent être structurants, répondant à une conception durable.

A l'inverse de l'Irlande où la problématique des transports est un moyen d'atteindre une problématique plus large, **la France se focalise sur des points précis dans une vision d'ensemble. L'objectif est de répondre directement à une problématique générale au territoire : développer une alternative durable aux sur-trafics routiers.**

● La problématique de l'intermodalité est dès le début énoncée clairement dans les buts à atteindre. La France promeut également la multimodalité et l'interopérabilité efficace au sein de chaque mode de transport et entre ces modes. Les actions proposées sont ciblées sur des éléments clés permettant la coordination entre des éléments de l'ensemble.

Elle cite différents modes de transport sans pour autant spécifier clairement ce qu'elle recherche à y développer.

Les actions proposées sont à la fois d'ordre :

- **spatial** (développement des réseaux de transports collectifs ; organisation des territoires ; lieux d'interconnexions),
- **technique** (techniques innovantes favorables à l'intermodalité ; modernisation des infrastructures ; adapter les équipements portuaires, les chantiers rail-route...),
- **global** (développer la multimodalité pour améliorer l'accessibilité des territoires isolés et périphériques ; contribuer au développement du fret ferroviaire et fluvial ainsi qu'au cabotage maritime).

➤ L'Espagne favorise les connexions et la multimodalité

● **La thématique des transports semble fondamentale pour l'Espagne.** En ce qui concerne le domaine des transports, chacun des objectifs des différents Fonds Structurels Européens proposent un axe centré partiellement ou exclusivement vers les transports (les axes sont compatibles avec l'objectif 1 des Orientations Stratégiques Communautaires : Convertir l'Europe en un lieu plus attractif pour investir et travailler). En parallèle, l'Espagne produit un PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte). Cela permet de renforcer une vision d'ensemble et assure une planification des transports.

Le CRSN de l'Espagne veut offrir une réponse structurée et cohérente au développement de son territoire. Il propose des actions à chacun des Fonds Structurels Européens. En effet il répond à chaque champ d'application du FEDER ainsi qu'à l'objectif « Convergence et Compétitivité » du Fonds de Cohésion.

● **A travers les buts énoncés, l'Espagne aborde la thématique « transport », tout d'abord de manière très générale au niveau des buts puis par la logique multimodale et intermodale au niveau des actions.**

Dans les buts énoncés, deux grandes notions reviennent.

La vision spatiale du transport à une échelle transnationale est prépondérante, vient ensuite la notion d'accès.

Dans les buts énoncés, la vision spatiale du CRSN propose :

- de s'axer sur les projets prioritaires d'intérêts européens,
- d'améliorer les infrastructures des ports et du Réseau Ferroviaire de Hautes Prestations,
- de « rééquilibrer le modèle radial espagnol avec le développement des infrastructures dans les provinces et les régions ayant une faible accessibilité ».

En parallèle, le document porte son attention sur l'accès aux services de transports (cela revient plusieurs fois), et l'accès aux réseaux de transports nationaux et transnationaux par les réseaux locaux et régionaux.

Les actions énoncées s'attachent aux notions d'intermodalité et de multimodalité, à travers les trois points suivants :

- Les liaisons et les raccordements entre les projets prioritaires, les lignes à grandes vitesses, les RTE avec les réseaux secondaires et locaux sont développés à plusieurs reprises. Cela touche autant les infrastructures routières que ferroviaires. Aussi les liaisons intermodales (plateformes intermodales, nœuds ferroviaires, aéroports, ports régionaux) sont promues.
- Les actions cherchent à développer une vision multimodale du territoire en s'orientant vers un équilibre de la distribution modale des territoires et en souhaitant développer dans un même temps les Transports Maritimes de Courtes Distances ainsi que les principales liaisons ferroviaires. Ces actions se situent dans une vision spatiale globale et répondent aux buts énoncés plus haut.

- Le troisième point développé est celui de la coordination. En effet il y a une volonté de « favoriser la coordination entre les sources distinctes de financements et d'information régulière dans les rapports annuels de la Commission Européenne » ainsi que de « renforcer la coordination institutionnelle entre les acteurs ».

- **Seule l'Espagne présente réellement une action concernant le transport maritime et notamment les Transports Maritimes de Courtes Distances.**

Cela peut s'expliquer en observant la carte « Access time to commercial seaport by truck »³ l'Espagne est le pays le moins connecté – en unité temporelle - aux ports maritimes. Madrid et les régions centres espagnoles ne sont pas accessibles à moins de cinq heures par camions des ports maritimes. Cela peut être un réel frein au développement économique espagnol.

Le fait que le CRSN prenne en compte ce point montre la volonté de ce pays d'avancer dans le domaine maritime.

En rapprochant sa volonté de cohérence au niveau des infrastructures ferroviaires et routières (connecter les réseaux principaux avec les réseaux secondaires et locaux) avec sa volonté de croissance des TMCD, il est clair que l'Espagne se dirige pleinement vers le développement de l'intermodalité et vers un équilibre à l'échelle nationale entre les différents modes de transport.

➤ **Le Portugal en faveur d'infrastructures structurantes**

- Le CRSN du Portugal propose des stratégies de développement très générales. Aucune ne concerne directement ou indirectement la problématique des transports. L'ensemble des axes du document se tourne sur la dynamique économique et sociale du territoire.

En parallèle de son CRSN, le Portugal a établi un Programme Opérationnel Thématique (POT) de Valorisation du Territoire 2007-2013. Le transport correspond à une thématique complète.

Deux des six axes du POT se penchent sur la problématique des transports. Le premier axe concerne les « Réseaux et équipements structurants nationaux ». L'axe 5 traite des « infrastructures pour la connectivité et la qualification territoriale. ».

- **Les actions présentées se réfèrent aux modes de transport routiers et ferroviaires en majorité**, mais ne font pas référence à des actions précises et tangibles. En effet, les actions se situent plus sous formes d'objectifs précisant les buts énoncés.

Toutefois ces propositions d'actions peuvent se regrouper en trois thèmes : la connectivité des territoires et des réseaux, la compétitivité ainsi que la multimodalité dans une vision globale.

³ EPSON; Oct. 2006; *EPSON ATLAS Mapping the structure of the European territory*; Carte n°3; p.40

La multimodalité apparaît à travers le développement du routier, du ferroviaire et de leurs liaisons avec les ports, notamment le port de Sines au Sud de Lisbonne et les aéroports. L'ensemble des projets à développer se situe au niveau des axes et itinéraires principaux, nationaux ou transnationaux, tant ferroviaires que routiers. Quelques actions cherchent à renforcer les liaisons avec les ports, notamment celui de Sines au Sud de Lisbonne.

Vient ensuite des actions développant la connectivité des territoires et des réseaux. Cela se traduit par des actions voulant renforcer l'intermodalité et leurs plateformes logistiques multimodales. De nombreuses actions concernent le Nouvel Aéroport de Lisbonne (NAL). L'objectif est de le positionner à un rang international de qualité à la fois par ses connexions avec des réseaux transcontinentaux comme par son accessibilité locale optimale. L'objectif est de proposer une connectivité efficiente entre le territoire portugais, sa capitale et ses relations Européennes et internationales.

Toutes ces actions répondent clairement à un objectif de compétitivité. Les actions proposées abordent les éléments inclus dans les projets de territoire tels que « l'augmentation de la compétitivité du territoire et de son attractivité » ou « la réduction des coûts publics et des coûts généralisés de déplacement ». Aussi, ces propositions d'actions cherchent à rendre compétitif les transports durables.

Les éléments énoncés se positionnent dans une double optique de cohésion territoriale (multimodalité et connectivité des territoires) ainsi que de compétitivité et d'attractivité.

On peut remarquer que le POT propose facilement des actions concernant la capitale portugaise ; l'impact de cette dernière à l'échelle nationale et européenne est évident. Peut-être est-ce cette envergure qui justifie des propositions d'actions focalisées sur la capitale dans un programme national?

➤ **Une approche des transports intégrée dans les pays du Nord et une approche thématique pour la péninsule ibérique.**

L'Irlande le place comme un outil pour développement économique et par conséquent aucun axe n'est exclusivement consacré à ce domaine. Au sein du Royaume-Uni, certaines Nations n'abordent pas du tout les transports, d'autres y consacrent un axe complet, comme le font la France et l'Espagne. En parallèle du CRSN les pays ibériques produisent un nouveau média plus spécifique (le PEIT espagnol et le POT portugais). Ce dernier considère le transport comme un vecteur de dynamique économique, pour autant il répond de manière très précise et ciblée à son développement.

b. Une intermodalité et multimodalité presque aboutie avec une connexion et accessibilité en pleine expansion problématiques distinguables

- **La connectivité semble être au cœur des actions et donc des priorités des cinq pays concernés par l'Espace Atlantique. Bien que chacun développe cette problématique à sa manière, tous l'abordent.**

Les actions proposées par l'Irlande et le Royaume-Uni touchent aux infrastructures de transports en traitant de leur durabilité et qualité, de leur efficacité, flexibilité et sécurité. En parallèle ces pays donnent de l'importance à la connectivité des territoires à travers l'accessibilité des infrastructures et le renforcement des Gateways et des Hubs.

A l'inverse de ces deux pays anglophones, le Portugal se focalise sur deux modes (ferroviaire et routier) et sur le hub aéroportuaire (le Nouvel Aéroport de Lisbonne).

Pour les trois pays du Sud de l'Espace Atlantique (dont le Portugal) prévalent les notions de connections, d'intermodalité et de multimodalité en parallèle au développement des réseaux principaux et transeuropéens de transport.

- **La coopération n'est pas du tout traitée.** Seule l'Espagne évoque une action en faveur de la coordination institutionnelle entre les différents acteurs qui pourrait s'y apparenter.

- **Il apparaît, à la suite de l'étude de l'énonciation des propositions d'actions, que la multimodalité et l'intermodalité sont des problématiques déjà lancées et en cours d'aboutissement. Les problématiques qui prennent de l'ampleur alors dans ces programmes nationaux sont celles de la connectivité et de l'accessibilité.** Celles-ci sont donc en cours de développement mais aussi de création et de construction.

Cela s'explique par les programmes opérationnels de la période 2000-2006. L'intermodalité et la multimodalité étaient les notions fortement développées pendant cette période. Les notions de connectivité et d'accessibilité arrivent seulement avec la période actuelle.

c. Une approche modale très spécifique à chaque Nation, reflétant ses préoccupations

➤ **Un mode maritime axé sur le port comme interface intermodale et connectée.**

- **L'accessibilité des ports et leurs connexions avec les autres réseaux sont au cœur du développement du mode maritime.** Le port est considéré comme une interface que les programmes nationaux souhaitent renforcer ou moderniser. C'est un pôle intermodal ou bien une entrée de territoire. Cette considération se retrouve dans l'ensemble des pays, malgré quelques différences de degré de précision.

- **Le transport maritime est peu évoqué et peu développé dans l'ensemble.** Malgré l'ouverture sur l'océan des cinq pays, seule l'Espagne aborde spécifiquement le transport maritime. Bien que la France évoque le développement du cabotage maritime cela reste imprécis.

Le domaine des transports maritimes étant un élément clé au sein de l'Espace Atlantique, il semble surprenant que seulement un pays l'aborde concrètement. Lorsque c'est abordé, les pays s'axent sur la coordination des ports avec le territoire et les différents réseaux de leur territoire national.

La coordination entre les programmes nationaux et les programmes de coopération des espaces devrait se situer au niveau portuaire. C'est là qu'il serait bon de placer le principal élément de Convergence des deux échelles d'intervention.

➤ Un développement fluvial mis de côté

Le mode fluvial est très peu pris en compte. Seul la France traite du mode fluvial, au même titre qu'elle parle du cabotage maritime. La formulation est très générale « contribuer au développement du fret ferroviaire et fluvial ainsi qu'au cabotage maritime ».

➤ Des infrastructures routières associées à une logique intermodale

- **L'ensemble des cinq pays (excepté le Portugal) n'aborde pas nominativement le mode de transport routier.** Les actions restent d'ordre général (besoins d'infrastructures de qualité, amélioration de la connectivité entre les villes clés, développement de la multimodalité pour améliorer l'accessibilité des territoires isolés périphériques, renforcement des réseaux secondaires en améliorant les liaisons avec les RTE-T...). Elles concernent principalement le développement d'infrastructures.

Le mode routier est sous-jacent, mais est abordé au même titre que le mode ferroviaire par exemple dans une vision intermodale.

- **Au Portugal, où le mode routier est précisé, les actions concernent le développement et l'amélioration du réseau routier principal et national.**

Ensuite viennent les actions souhaitant renforcer la connectivité interne et l'accès au Nouvel Aéroport de Lisbonne. S'ajoutent à cela des actions sécuritaires induites comme la réduction des taux de sinistres routiers.

Le POT évoque donc une politique nationale largement tournée vers le développement routier national touchant de manière tangible de nombreux aspects des transports routiers (infrastructures, connectivité, intermodalité et sécurité).

➤ Un mode ferroviaire reflétant des niveaux de développement progressif du Sud vers le Nord

- **L'approche du mode ferroviaire est différente entre les trois documents stratégiques nationaux qui l'abordent dans les trois pays du Sud de l'arc atlantique.**

La France propose de manière très générale et vague de développer le transport de passagers et le fret ferroviaire.

L'Espagne se focalise sur la connectivité entre les réseaux principaux et leur accès régionaux et locaux. Leurs liaisons et les nœuds ferroviaires sont d'importances. L'Espagne est tournée vers le renforcement de son réseau national à différentes échelles.

Le Portugal est concentré sur le réseau principal. Le POT souhaite développer les lignes et tronçons du réseau ferroviaire principal. Il s'attache à des liaisons et des connections qui concernent uniquement les réseaux principaux et qui ont une dynamique nationale et internationale (les connections au port de Sines et au NAL, les liaisons ferroviaires Sines-Elvas, les réseaux à Grande Vitesse intégrés au RTE-T, la connectivité externe du territoire). L'échelle ciblée est transnationale, le POT propose aussi le renforcement de la maille ferroviaire de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne, métropole européenne.

Les pays du Nord de l'arc atlantique n'abordent pas le mode ferroviaire, cela au même titre qu'ils n'abordent aucun mode particulier. Leur optique est multimodale et connective.

L'approche nationale du mode ferroviaire reflète la hiérarchie des Nations d'un point de vue du développement économique et spatial.

➤ Des aéroports comme entrées de territoire, parfaitement connectés

L'aéroport est une porte d'entrée du territoire. Cela dans le sens où le mode de transport aérien est dans tous les cas abordé par le biais de l'accessibilité aux aéroports et sa connectivité avec le territoire. Les actions se situent dans le renforcement de l'accessibilité locale aux aéroports et de sa connectivité avec les infrastructures principales. En aucun cas il n'est proposé d'augmenter le trafic aérien ou d'augmenter le nombre d'aéroport par exemple.

L'Irlande, toujours dans la même logique multimodale et intermodale, ne parle pas d'aéroport. Cependant, elle souhaite favoriser le développement et le renforcement de Hubs et de Gateways. Cela inclus inévitablement la politique aérienne.

Le Royaume-Uni et la France n'abordent pas ce domaine.

L'Espagne et le Portugal sont les deux pays qui abordent textuellement le mode de transport aérien. L'Espagne parle de la nécessité de développer les liaisons entre les aéroports et les réseaux secondaires. Le Portugal se focalise sur le Nouvel Aéroport de Lisbonne. Le POT souhaite travailler la qualité de son opérabilité pour le placer à un rang élevé du réseau aéroportuaire au sein de l'Union Européenne.

Cela touche à la notion d'accessibilité et de connectivité, en aucun cas cela est proposé dans l'optique de développer les aéroports.

Les aéroports sont donc des portes d'entrée importante du territoire. Ils devraient être des pôles de connectivité des différents flux de transports.

II. Conclusion : des documents stratégiques nationaux en prise avec leur propre territoire répondant partiellement au souhait de l'Espace Atlantique

A. Les cinq nations se retrouvent autour de 3 notions

Tous les modes de transports confondus recoupent trois notions qui sont abordées par la plupart des pays.

a. La connectivité

- Ce thème est développé par l'ensemble des pays et touche à la fois l'échelle régionale et transeuropéenne.

Les 2 pays des extrémités de l'arc atlantique proposent de développer des **entrées de territoire** (Gateway et Hub). L'Irlande, sans spécifier où ni pour quel mode de transport, semble les mettre au cœur de sa dynamique de développement. Le Portugal se focalise sur le NAL en travaillant sa connectivité à la fois au RTE-T, aux aéroports européens et à l'accès local.

Ensuite la connectivité se cible sur la **relation entre les territoires** (villes et régions périphériques/centres au Royaume-Uni ; infrastructures transnationales et transeuropéennes en Espagne et au Portugal).

Puis vient la **connectivité entre les réseaux principaux et secondaires**. L'Espagne place ce point au centre de sa politique de développement.

b. La multimodalité et l'intermodalité

Les problématiques de multimodalité et d'intermodalité se retrouvent surtout en France et en Espagne par une volonté d'équilibrer les différents modes sur le territoire, de permettre l'accès aux territoires isolés. L'intermodalité est développée au travers du développement de plateformes logistiques multimodales et de nouvelles technologies des systèmes intermodaux.

À plusieurs reprises l'intermodalité est reliée à l'aspect environnemental comme moyen pour atteindre l'objectif de durabilité des transports. Cela répond à l'objectif d'évitement du sur-traffic routier.

c. La qualité des infrastructures de transport

Seul l'Irlande et le Portugal évoquent la volonté de renforcer la qualité des infrastructures (portuaires, aéroportuaires ou routières). L'Irlande l'évoque par la volonté de produire des infrastructures de qualité et efficace, flexible et sécuritaire. Le Portugal l'aborde dans son souhait de placer le NAL à un rang des infrastructures de type A+. On retrouve la marque de l'objectif « Compétitivité régionale et emploi » pour les régions irlandaises et la région de Lisbonne et de la Vallée du Tage.

B. Des Etats répondant à divers besoins d'un territoire complexe

- Des CRSN retranscrivent chacun la politique de leur état tout en restant imprécis au niveau des actions proposées.

Les programmes opérationnels nationaux reflètent une politique de développement nationale (la dynamique que veut insuffler l'Etat). Les CRSN ont pour rôle de conserver une unité au sein de leur pays. Ils indiquent des buts et des actions de manière à cibler et expliciter les stratégies avancées.

Chaque nation est composée d'un territoire complexe, intégrant des régions à la fois compétitives, convergentes et en transition (Phasing-out, Phasing-in), doit donc répondre à l'ensemble des besoins. Ses orientations sont tournées vers les besoins les plus nombreux.

- Plusieurs CRSN, notamment ceux de l'Irlande, de l'Espagne et du Portugal, s'appuient ou se réfèrent à des Plans de Développement Nationaux et/ou thématiques (Plan de Développement National 2007-2013 pour l'Irlande, PEIT et PNR pour

l'Espagne et POT pour le Portugal). Cela explique la légèreté de certaines propositions d'actions au sein des CRSN. Les régions doivent suivre les politiques des CRSN et les compléter avec les documents complémentaires ou thématiques.

C. Le niveau de développement de chaque pays reflète le développement progressif du Nord vers le Sud.

• Décalage dans l'intervention entre régions de Compétitivité et région de Convergence.

Les pays anglo-saxon perçoivent les transports de manière globale, en fonction de la logique multimodale et intermodale. La France se situe dans la même logique bien qu'elle précise tout de même les modes qu'elle souhaite voir se développer. L'Espagne, bien que poussée vers une logique multimodale, continue de fonctionner par mode de transport. Les actions qu'elle propose se situent à un niveau élevé de développement du mode concerné. Elle a un réseau national et un RTE-T déjà développés et s'attache à le relier à son territoire. Le Portugal parle de mode de transport ciblé et se situe à une phase de développement du réseau ferroviaire transnational.

Par les problématiques abordées dans les pays du Nord de l'arc atlantique ainsi que la France on retrouve les sous-objectifs soulevés par l'objectif « Compétitivité régionale et emploi » du FEDER. Toutes les régions irlandaises, une grande partie des régions du Royaume-Uni et de la France sont des régions de « Compétitivité régionale et emploi ».

Les pays ibériques par leur approche fortement modale correspondent pleinement à l'objectif « Convergence » du FEDER. La quasi-totalité du territoire portugais (excepté la Région de Lisbonne) fait parti de cet objectif « Convergence ». L'Espagne se distingue de chaque groupe car elle répond aux deux objectifs. En effet, la majorité de ses régions sont des régions de Compétitivité, mais la minorité des régions de Convergence représente la plus grande partie du territoire.

Il y a donc un décalage entre les pays à majorité « Convergence » et ceux à majorité « Compétitivité régionale et emploi ».

Les propositions d'actions des documents stratégiques nationaux reflètent l'évolution progressive du développement spatial de chaque pays. Précisons que les pays du Nord de l'arc atlantique sont plus proche du pentagone européen, et donc économiquement plus en avance que les pays ibériques ultrapériphériques.

D. Des documents nationaux en cohérence partielle avec le programme Espace Atlantique

Avec l'aide du tableau 2, page suivant, on remarque l'implication générale des documents stratégiques nationaux pour les problématiques de multi- & intermodalité ainsi que de connectivité. Les modes de transport ferroviaire sont largement abordés, bien que les profondeurs de l'implication soient parfois différentes.

En revanche, la notion d'interopérabilité est inexistante et celle de coopération est très peu présente. Or ce sont les piliers du programme Espace Atlantique. A cela s'ajoute la faible approche du transport maritime.

Les documents stratégiques nationaux traitent de problèmes nationaux et se déchargent des approches spécifiques de l'Espace Atlantique et de l'approche de coopération transnationale.

Espace Atlantique		Documents stratégiques nationaux				
Nations incluses dans l'EA		Portugal	Espagne	France	Royaume-Uni	Irlande
Thématique Transport / problématique	Multimodalité					
	Intermodalité					
	Interopérabilité					
	Coopération					
	Autres/ connectivité/ accessibilité					
Thématique Transport / mode	Maritime					
	Fluvial					
	Aérien					
	Ferroviaire					
	Routier					

Légende:

Relation forte

Relation intermédiaire

Relation faible

Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 2/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des documents stratégiques nationaux

3^{EME} PARTIE : LES PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX

analyse horizontale

I. Les régions portugaises : différences et similitudes.

Toute analyse des Programmes opérationnels régionaux des régions portugaises est à relativiser. Les régions Norte et Centro ont des Programmes opérationnels quelque peu légers en terme de proposition d'action. Or cela a un impact fort sur l'analyse de ces programmes puisque c'est via ces actions et leur croisement, classification, etc. que l'analyse est réalisée.

A. Les axes prioritaires plaçant le transport comme facteur de développement au sein d'une thématique plus large

- Les cinq régions portugaises proposent des axes concernant **l'organisation du système urbain, les réseaux qui en découlent, cela dans un but de valorisation territoriale**. L'accessibilité par le transport - de passagers et de marchandises - est traitée au travers de ces axes. **La thématique de l'accessibilité est donc incorporée dans cette vision territoriale du territoire.**

Les programmes nationaux et transnationaux proposent davantage un chapelet d'axes, chacun concernant un domaine d'intervention ciblé (l'économie, le transport, le développement durable, etc.). Ces programmes régionaux, abordent le transport à l'intérieur d'autres thématiques et non comme une thématique entière.

L'approche de la notion de "mobilité" traduit le changement d'échelle par rapport aux programmes nationaux et transnationaux. Les programmes régionaux parlent de mobilité car ils sont plus proches du bassin de vie des habitants et de leur mobilité quotidienne.

B. L'analyse des actions reflétant de grandes différences entre les régions portugaises

a. De fortes différences de considération et d'approche des transports entre les régions portugaises

D'une manière générale, les trois régions du Nord (Norte, Centro et Lisboa) ne définissent aucun mode particulier de transport dans leur programme opérationnel (ces derniers étant peut détaillés).

➤ La région Norte, axée sur le transport terrestre

La région Norte se concentre sur la **qualité de la mobilité** pour une meilleure efficacité des transports. En parallèle, dans son deuxième axe, la région souhaite promouvoir des projets structurants dans les transports collectifs. Elle parle de mobilité urbaine et d'infrastructures subrégionales. Ce sont donc des **transports terrestres** mais rien n'est explicité davantage.

➤ La région Centro, tournée vers le transport urbain durable et ses aspects sociaux

La région Centro est axée sur la **durabilité des transports ainsi que leur efficacité**. Elle souhaite promouvoir les transports collectifs et l'intermodalité ainsi que les parcours piétonniers et cyclables. Elle prend en compte **l'aspect social** de la vie de ses habitants et considère les transports comme une réponse à une vie de qualité et équilibrée entre vie de famille, personnelle et professionnelle.

Aucun mode n'est précisé. Cependant par la promotion de l'intermodalité, on comprend la volonté de développer différents modes.

➤ La région Lisboa, en quête d'une efficacité

La région de Lisbonne cherche à augmenter son efficacité dans les transports en **intégrant notamment la technologie dans les systèmes de transports** (à la fois par un système intelligent de transport comme par la micro-logistique locale). Malgré ses volontés, aucun mode n'est exprimé.

Il faut souligner que le Programme Opérationnel Lisboa est incomplet et extrêmement peu précis. Cela pourrait s'expliquer par le fait que la région de Lisbonne correspond approximativement à la Grande Aire Métropolitaine de Lisbonne. Peut-être est-elle envisagée plus comme une Aire Métropolitaine qu'une région, d'où la légèreté du Programme Opérationnel régional. Ou bien le POT définissant déjà des actions pour sa capitale, le Programme Opérationnel régional se reposerait sur ce premier document stratégique.

➤ La région Alentejo, reflet d'une approche intégrale des transports

- Le Programme Opérationnel de l'Alentejo a une opérationnalité poussée. En effet, les actions sont nombreuses et précises.

Les actions abordent quatre modes différents :

- **Système aéroportuaire.** Il est tourné autour de l'aéroport de Beja (inclus dans le réseau national portugais) ainsi que vers le renforcement du réseau régional d'aérodrome pour la desserte locale et la protection civile.
- **Accessibilité routière.** Elle est tournée autour de la consolidation d'une maille fine et de la connexion/articulation entre les axes structurants, sa desserte locale et les connexions intra-régionales. Aussi elle se traduit par des actions ponctuelles pour améliorer la qualité des transports (suppression des points noirs, renforcement de l'articulation modale autant pour les passagers que pour les marchandises).

- **Accessibilité ferroviaire.** Son but est d'améliorer et moderniser le réseau ferroviaire régional par la qualification/ amélioration du réseau et la modernisation des stations autant pour les passagers que pour les marchandises.
- **Infrastructures portuaires.** Sa volonté est de moderniser physiquement et technologiquement des ports de la région. On peut remarquer que le transport en mer est très peu développé. Toutefois ces actions permettent la connectivité aisée avec les opérations de cabotage et de TMCD soutenus par l'Espace Atlantique.

- Ce programme aborde, aussi, les problématiques de multimodalité et d'intermodalité explicitement. Mais cela concerne seulement le milieu urbain. A l'échelle régionale il touche à l'accessibilité et à la structure du territoire.

- La région de l'Alentejo reflète pleinement les objectifs des régions de Convergence.

➤ L'Algarve, reflète l'objectif de Phasing-out

- L'Algarve propose un cocktail d'actions répondant aux concepts généraux de **connectivité, de durabilité** (encouragement des transports alternatifs) et de **multimodalité** en même temps que la région propose des actions précises et ponctuelles par mode de transport.

Les actions proposées pour le **mode routier** concernent des liaisons entre différentes échelles de réseaux (inter-/ intra-régionale et urbaine). Les actions au sujet du mode ferré se focalisent sur la **ligne ferroviaire** régionale Lagos-Vila Real de Santo António et de sa modernisation.

Cette région est tournée sur la connectivité entre réseau d'un même mode. L'Algarve ne propose rien de réellement nouveau puisque ses actions se focalisent sur des points distincts à renforcer, consolider ou encore moderniser. A côté de cela le programme opérationnel propose d' « encourager les politiques incitant à l'utilisation des modes de transports alternatifs ». Ces actions sont donc quelques peu vagues.

L'Algarve est donc précise dans son approche modale. Elle cible ses actions sur les points signant son retard en terme d'accessibilité. En parallèle, elle prend en considération les problématiques de connectivité reflétant les prémices d'une dynamique compétitive.

b. Des approches sporadiques des problématiques

- **Chaque problématique est abordée de manière ponctuelle. Aucune ne ressort triomphante sur les autres.**

Les régions de l'Algarve, de l'Alentejo et Centro énoncent plusieurs modes de transports. La **multimodalité** se focalise majoritairement sur le rail et la route. Il ne s'agit pas pour l'Algarve de faire des connexions intermodales mais plutôt de développer chaque mode de transport ainsi que d'encourager les transports alternatifs. La région Centro souhaite promouvoir les parcours piétonniers et cyclables en parallèle du transport collectif. Cela va dans le prolongement de la multimodalité associée à l'intermodalité.

La problématique de **l'intermodalité** est abordée uniquement dans les programmes opérationnels des régions Centro et Alentejo. Les autres programmes n'en font aucunement mention.

La **connectivité** est abordée dans l'Algarve. Le programme évoque le renforcement de l'accessibilité aux réseaux inter- et intra-régionaux ainsi que son articulation aux systèmes urbains. Cette problématique est aussi le fil conducteur d'un des axes du programme de l'Alentejo. A cela s'ajoute la problématique de l'accessibilité routière au réseau urbain.

La **coopération** est promue dans l'Alentejo par l'articulation souhaitée entre les différents programmes opérationnels, les dynamiques entrepreneuriales et les systèmes urbains régionaux.

L'interopérabilité n'est nullement abordée.

c. Mode de transport : l'émergence des modes doux

De nouveaux modes de transports émergent. Ce sont les modes doux : piétonniers, cyclables ainsi que les transports collectifs. Cela s'explique par la vision locale des Programmes opérationnels régionaux.

Les autres modes de transport ont été évalué plus haut. Chaque région aborde les transports à sa manière, certaines régions sont peu précises dans leurs propositions, il est donc difficile de faire ressortir un mode particulier.

C. Conclusion : l'Alentejo et l'Algarve, au cœur de la dynamisme des régions portugaises

- Les propositions d'actions des régions Norte, Centro et Lisboa sont quasiment insignifiantes. L'Alentejo - région de Convergence, au retard de développement le plus important au Portugal – présente un programme précis avec des actions poussées et détaillées dévoilant la volonté d'initier une réelle dynamique (modernisation d'infrastructures portuaires dans un but opérationnel vis-à-vis du transport maritime régulier par exemple). La région de l'Algarve, région en Phasing-out, aussi offre un document aboutie. Pourquoi les régions du Nord ont un programme vague?

Précisons qu'au Portugal les régions sont des organes déconcentrés de l'Etat. C'est donc l'Etat qui prend les décisions. Elles ont un rôle d'appui, mais n'ont pas autorité sur leur territoire. Est-ce la raison pour laquelle les régions du Nord présentent un document imprécis? Ces différences reflètent-elles l'implication des régions sur leur territoire?

- Les Programmes opérationnels régionaux travaillent essentiellement à **l'échelle intra-régionale et tout particulièrement urbaine.**

C'est pourquoi prédomine **la problématique des transports alternatifs et durables** (développement des transports collectifs, Ecovoies, etc.). Aujourd'hui, envisager le problème des transports urbains va de pair avec celui des transports durables.

- A l'échelle régionale, les modes de transport ciblés sont : le développement du ferroviaire, du routier et de l'aérien pour l'Alentejo. L'Algarve reste attachée au mode routier en premier puis vient le ferroviaire.

Seule la région de l'Alentejo prend en considération le mode maritime par la modernisation de ses ports.

Le mutisme des autres régions littorales portugaises est-il la conséquence d'un programme incomplet, d'une absence d'intérêt à cet égard ou des ports déjà fort bien développés?

Espace Atlantique		Programmes Opérationnels Régionaux portugais				
Régions portugaises incluses dans l'EA		Algarve	Alentejo	Lisboa	Centro	Norte
Thématique Transport / problématique	Multimodalité					
	Intermodalité					
	Interopérabilité					
	Coopération					
	Autres / connectivité / accessibilité					
Thématique Transport / mode	Maritime					
	Fluvial					
	Aérien					
	Ferroviaire					
	Routier					

Légende:			
	Relation forte		Relation faible
	Relation intermédiaire		Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 3/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes opérationnels des régions portugaises

II. Les régions françaises : différences et similitudes.

A. La thématique transport mise au cœur d'un système complexe

Des disparités sont visibles entre les régions. La thématique « accessibilité des transports » est abordée comme un axe prioritaire à part entière en Haute-Normandie. Elle est considérée comme des objectifs des axes "accessibilité" et "attractivité" des transports en Basse-Normandie, Pays de la Loire et Bretagne. En Aquitaine et en Bretagne encore, cette thématique est au creux de la thématique Développement Durable.

La Haute-Normandie et le Poitou-Charentes semblent considérer la thématique transport comme essentielle puisqu'elle est placée comme axe prioritaire. Les deux régions détaillent fortement leur axe et abordent toutes les problématiques.

Pour beaucoup de régions, le transport revient dans le but de proposer une alternative à la voiture particulière ou plus généralement une alternative à la route (Poitou-Charentes). Cela oriente les transports vers les modes ferroviaires qui sont très développés ainsi que vers le développement du portuaire.

Seule l'Aquitaine n'aborde pas le transport maritime au niveau de son axe prioritaire ou de ses objectifs.

Parmi les problématiques abordées par l'ensemble des régions, se retrouvent aisément celles de multimodalité et d'intermodalité. Puis vient celle de connectivité ou d'interconnexion. La Haute-Normandie et le Poitou-charentes abordent allègrement les trois problématiques; tandis que le Pays de la Loire et l'Aquitaine se focalisent sur l'intermodalité et la connectivité et la Bretagne sur la multimodalité.

B. L'analyse des actions dévoilent la richesse et l'implication des Programmes Opérationnels régionaux français

a. Une approche intégrée des transports reflétant la dynamique compétitive des régions françaises

➤ La Haute-Normandie : un programme opérationnel pour des transports durables

- **Le Programme Opérationnel de la Haute-Normandie associe le transport à l'objectif de Développement Durable.** En même temps, le transport est employé comme un facteur de compétitivité pure.

A cela s'ajoute la notion de qualité de vie (notamment par des préoccupations sonores), signe d'une région en bonne santé économique s'occupant de problème de niveau supérieur de développement.

- **Les modes de transport abordés sont largement dominés par le mode ferroviaire,** avec toutefois des réponses appropriées en fonction du transport de passagers ou de marchandises.

Le transport de passagers est en réponse à la voiture individuelle. Cela se traduit par des actions variées touchant à plusieurs domaines : grands projets; pôles multi- & intermodaux; actions diverses auprès des usagers et entreprises.

Le transport de marchandises, par train ou bateau est une alternative à la route. Le programme retranscrit un réel souhait d'une politique intégrant les modes maritime (ports), ferroviaire et fluvial dans une logique multi- & intermodale et de forte connectivité.

- La vision du Programme Opérationnel est assez complète. **Le programme intervient auprès de différents acteurs :** les politiques, les entreprises, la population et ses pratiques quotidiennes en tant qu'usagers des transports; et **il touche à diverses échelles spatiales :** urbaines, périurbaines, métropolitaines et interurbaines. En parallèle le programme propose une **réelle opérabilité de ses actions** (objectifs précis, réels exemples, réalisations possibles) tout en étant innovateur dans ses propositions.

➤ **La Basse-Normandie, tournée vers le transport maritime**

Le premier objectif du Programme Opérationnel de la Basse-Normandie est dédié aux transports maritimes. Cela se traduit par des propositions de transports réguliers tels le cabotage ou les TMCD.

Le deuxième objectif est dédié aux territoires de projet. Cela inclut l'amélioration de l'intermodalité au niveau des gares notamment en développant les transports publics propres et durables (vélo-routes, voies vertes, pistes cyclables). C'est une alternative aux transports routiers et à la voiture individuelle.

➤ **La Bretagne : une vision complète autour du transport ferroviaire**

- La Bretagne semble vouloir inscrire la thématique des transports comme une thématique transversale qui se décline en deux aspects :

- Tout d'abord, le transport est un outil important pour répondre à un but économique : le transport comme "facteur essentiel de la compétitivité régionale".
- Ensuite, le transport est un élément de réponse pour atteindre des buts intégrés dans d'autres thématiques.

La Bretagne semble avoir une vision complète de la thématique. Il semble que le transport est donc un outil, positionné à différentes échelles, qui permette de répondre à l'enjeu global de Compétitivité régionale et emploi du FEDER.

- Il semble aussi que la Bretagne soit ambitieuse car beaucoup de notions sont touchées (transport durable, équipement des sites portuaires de commerce, qualité et sécurité des lieux, accessibilité et intermodalité); bien qu'un axe, celui concernant le renforcement de l'attractivité des villes bretonnes, n'est pas encore complété.

Toutefois, un des axes est fortement détaillé et consiste dans le renforcement des deux axes structurants ferroviaires. Cela se décline par l'aménagement urbain de la gare de Rennes, par le renforcement de matériels pendulaire à grande vitesse et par l'amélioration technique de lignes ferroviaires.

- L'accessibilité routière étant déjà optimum en Bretagne le Programme Opérationnel se concentre sur l'accessibilité via le ferroviaire et les ports bretons.

Les actions touchant au mode maritime se focalisent sur les ports, les liaisons entre les ports et l'accessibilité aux ports via la terre. Cependant le Programme Opérationnel n'aborde pas le transport en mer à proprement parler.

➤ **Le Pays-de-la-Loire : un développement intégré des transports**

- Les propositions d'actions de l'axe "Une Euro-région accessible : accès aux services de transports et de télécommunications" mettent en exergue les formations de pôles d'échanges multimodaux, à la fois pour les déplacements des voyageurs comme pour celui des marchandises (intégrant dans ce dernier la logistique).

Bien que les actions précisent peu les modes à développer, il en ressort tout de même le développement du ferroviaire urbain et interurbain ainsi que le mode fluvial.

Le Pays-de-la-Loire est la seule région à ne pas aborder le mode maritime malgré l'importance du Port de St Nazaire.

- Le deuxième point clé qui en ressort est la volonté de **proposer des transports durables** (utilisation d'énergie propre, mode doux de déplacements).

- **Les pratiques sociales sont, aussi, prises en compte.** Contrairement aux régions portugaises, elles sont prises en compte en tenant compte des logiques de l'utilisateur.

- **Un autre point à remarquer est la relation qu'entretiennent les transports avec la structure urbaine.** La multimodalité est associée à la densification urbaine et à la gestion du foncier (localisation de pôle intermodal proche d'équipements urbains, réutilisation de friches urbaines...). Cette interaction est peu commune et rarement explicitée au sein des Programmes opérationnels.

- Le Pays-de-la-Loire propose de nombreux détails dans ses actions. Cela permet de donner une idée précise des types de développement souhaités par la région. C'est intéressant par la suite pour que les promoteurs de projets sachent s'orienter dans les actions à proposer.

De plus les indicateurs sont détaillés ce qui offre un support concret aux opérateurs et **donne une réelle opérabilité au Programme Opérationnel Pays-de-la-Loire.**

➤ **Le Poitou-Charentes : une vision interconnectée des transports**

- **Le report modal** vers des modes alternatifs à la route est un objectif global dans le Programme Opérationnel du Poitou-Charentes. Cette alternative, énoncée dès le titre de l'axe, est retenue à la fois pour le transport de marchandise comme pour le transport de passagers.

- **La multimodalité, l'intermodalité et la connectivité** sont pleinement intégrées au Programme Opérationnel avec le chemin de fer au cœur du développement.

- **Une des particularités du Poitou-Charentes est de faire une distinction entre les transports de marchandises et les transports de passagers.** En effet, ces derniers sont tournés vers le transport collectif ferré associé à l'intermodalité. Le fret est plutôt orienté vers le ferroviaire associé à l'interopérabilité entre réseaux ferroviaires et mode maritime. Le transport maritime a une place importante dans le Programme Opérationnel Poitou-Charentes.

Le transport de passagers se décline à plusieurs échelles (régionale, urbaine). Il s'attache la fois à l'aspect technique du transport comme aux habitudes des usagers (par exemple : le tarif intégré ou la billettique commune). Ces actions induisent une coopération forte entre les acteurs du territoire pour être réalisées, mais la problématique de coopération n'est pas énoncée. **La coopération reste sous-jacente, elle se situe comme un moyen pour réaliser l'action.**

Le transport de marchandises au niveau du mode maritime favorise le cabotage et les autoroutes de la mer. En ce qui concerne le mode ferroviaire, il se focalise sur la connexion avec les lignes transnationales (l'Autoroute ferroviaire Ile-de-France/Espagne) ainsi que sur l'interopérabilité au niveau des plateformes logistiques portuaires (l'articulation du port de La Rochelle avec le réseau ferroviaire de longue distance et le réseau de proximité).

➤ L'Aquitaine, axée sur le Développement Durable

- Le Programme Opérationnel Aquitain, envisage les transports sous le regard du défi climatique et énergétique. Le transport est intégré dans une dynamique de réduction de la consommation d'énergie et dans une logique durable.

Par conséquent, l'Aquitaine présente les transports à travers la volonté de promouvoir les transports durables. Elle fait une distinction entre les transports de passagers et ceux de marchandises. Pour les premiers, le Programme Opérationnel s'oriente vers les transports collectifs urbains propres. Pour les marchandises, le programme opère dans le secteur des plateformes portuaires et des axes ferroviaires.

Dans les deux cas, l'intermodalité est au cœur des propositions d'actions; soit en tant que pôle d'échanges intermodaux pour les usagers ou bien en tant que plateformes logistiques pour les marchandises.

- Les modes de transports ne sont pas précisés spécifiquement. Seulement apparaît ponctuellement la présence d'un axe ferroviaire, d'une plateforme portuaire et du mode cyclable. Par conséquent l'Aquitaine semble pleinement concernée par la logique multimodale.

• L'Aquitaine relie la question du transport avec celle de l'occupation territoriale, plus précisément de l'étalement urbain. Cela montre ses préoccupations d'un développement durable.

- Il peut être remarqué que les buts du Programme Opérationnel Aquitain sont précis et développés. En revanche, les actions sont relativement indéfinies.

b. L'intermodalité, problématique centrale des régions françaises

- La multimodalité se retrouve aisément dans l'ensemble des régions. Bien que cette problématique ne soit pas évoquée textuellement, elle se reflète comme un acquis par la volonté de développer différents modes de transport.

L'intermodalité est de loin la problématique clé des régions atlantiques françaises. Toutes l'abordent sans ombrage.

L'interopérabilité est abordée par deux régions, les régions qui semblent les plus compétitives : la Haute-Normandie et le Poitou-Charentes. Précisons que la Haute-Normandie est la région la plus proche du centre de l'espace ENO, espace de forte compétitivité.

La connectivité et l'accessibilité sont des problématiques évoquées seulement dans les régions les plus compétitives du littoral atlantique français. Ce sont la Haute-Normandie, le Poitou-Charentes et la Bretagne.

La coopération n'est nullement abordée, textuellement. Pourtant, de même que pour la région Poitou-Charentes, les actions détaillées en faveur de l'intermodalité et de l'interopérabilité place la coopération comme une logique sous-jacente et inévitable pour arriver aux objectifs énoncés.

- **Ressortent clairement les régions les plus compétitives du littoral atlantique français par les problématiques abordées. Ce sont les régions de la Haute-Normandie, le Poitou-Charentes et la Bretagne.**

La coopération est sous-jacente mais reste un moyen et non un objectif à atteindre.

c. Le mode ferroviaire, alternative adéquate au trafic routier où se rejoignent les régions françaises

- Le mode maritime est souvent focalisé autour des portes d'entrées de territoire. Cela se traduit par le développement d'équipements portuaires (infrastructures, gestion de l'espace, ressources foncière, requalification...). Cela se traduit aussi par la volonté d'une meilleure accessibilité aux ports et de fortes connexions (desserte et liens intermodaux, accès des ports et zones de pêche, plateformes logistiques multimodales...).

Par conséquent, le mode maritime se focalise sur le développement des ports en grande majorité. Les ports sont considérés comme les entrées de territoire, comme des lieux d'échanges de flux. Le transport maritime semble fortement et presque exclusivement tourné vers son accessibilité via les terres. Cela se traduit par une attention particulière sur la qualité et de la sécurité des infrastructures portuaires. Le développement du transport par la mer est proportionnellement peu abordé. Seules les régions Poitou-Charentes et Basse-Normandie appliquent la volonté de l'Espace Atlantique de développer les lignes régulières, les TMCD et les Autoroutes de la mer.

- Le mode fluvial est abordé seulement dans les régions ayant un fleuve et étant dans une dynamique économique et durable avancée (Haute-Normandie et Pays-de-la-Loire). L'Aquitaine, bien qu'ayant le fleuve Gironde à Bordeaux, n'en fait pas mention.

- Le mode routier est réduit au transport collectif public, dans une optique de proposer un maximum d'alternatives aux passagers.

- Le mode aérien n'est absolument pas évoqué contrairement aux régions portugaises.

- Le chemin de fer est au cœur de nombreux Programmes opérationnels régionaux du littoral atlantique français. Seul l'Aquitaine et le Pays-de-la-Loire (par leur manque de précision) et la Basse-Normandie ne développent pas le transport ferroviaire.

Dans les autres programmes, ce mode de transport est développé à toutes les échelles, cela à la fois au niveau des gares, de leurs accès et des axes structurants.

Le mode ferroviaire est le transport le plus développé dans l'ensemble des Programmes opérationnels régionaux.

Le transport de passagers se traduit, au niveau des gares, comme des lieux de forte connectivité de transport au sein d'une maille urbaine dense. Au niveau des infrastructures le transport de passagers se décline à l'échelle urbaine par du Transport Collectif en Site Propre, des transports combinés tram-train par exemple, etc. Le transport ferroviaire de passagers se développe aussi à l'échelle interurbaine ou régionale.

Le transport de marchandises est tourné autour du développement de terminaux et de pôles de marchandises plus efficaces, plus accessibles incluant une logistique intégrée et la technologie. Les infrastructures se développent à la fois pour du fret de proximité, du fret régional ou bien des connexions aux Autoroutes ferroviaires.

Le mode ferroviaire est largement apprécié à toutes les échelles, pour toutes ses fonctions. Il est une alternative forte au mode routier. Précisons que les régions du Nord du littoral atlantique français sont tout de même plus poussées dans leurs propositions et vont plus loin.

C. Conclusion : Une forte compétitivité des régions françaises tournée autour du développement ferroviaire et de sa connectivité portuaire

• **Même au sein de la France, on ressent des différences entre les régions du Nord, proches du pentagone central européen, et la région du Sud (l'Aquitaine) déjà plus périphérique.** La Bretagne aborde de manière énergique son retard d'accessibilité à Paris et elle y donne un coup de fouet. Ce dernier est significatif de sa volonté et de sa position au sein des régions Compétitives.

Le Nord a une vision plus complète des programmes que ces régions abordent :

- I. les pratiques des usagers;
- II. les pôles intermodaux, de connectivités (intégrant implicitement la coopération);
- III. la qualité et la sécurité;
- IV. la place du ferroviaire et des gares comme pôles intermodaux.

Le Sud semble avoir une vision plus exclusive sur certains points (notamment le Développement Durable) et surtout moins précise. Peut-être cela vient-il seulement d'un manque de précision du Programme Opérationnel Aquitain?

• **Les problématiques de multi- & intermodalité ainsi que de connectivité sont fortement développées.**

Elles sont abordées autant dans les transports de passagers que de marchandises. Les régions françaises distinguent ces deux orientations. La précision des programmes permet de repérer ces informations.

• **Beaucoup de régions, notamment les régions de Haute-Normandie, Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes et Aquitaine, traitent les transports dans une optique de Développement Durable.** Apparaissent, aussi du fait de l'échelle régionale, les modes de déplacements doux, les transports collectifs publics et les transferts modaux.

Le transport est donc considéré comme une solution d'alternative à la route. En parallèle il est aussi présenté comme un facteur de développement de la compétitivité.

• **La connectivité des ports et le mode ferroviaire** sont très développés dans la plupart des Programmes opérationnels régionaux.

• **A l'échelle des régions, l'approche "sociale" des territoires est abordée.** Dans les régions françaises étudiées, elle se traduit par la prise en compte des logiques des usagers, de l'accès à l'information, de leur utilisation des transports. Ce sont les régions de la Haute-Normandie, du Poitou-Charentes et du Pays-de-la-Loire qui abordent cette notion.

• On retrouve à plusieurs reprises, notamment dans les Programmes opérationnels des régions de la Haute-Normandie, du Poitou-Charentes et de l'Aquitaine, **une forte relation entre les transports et la structure urbaine.**

• **Les programmes offrent une réelle opérabilité.** Par leurs buts et objectifs détaillés, leurs propositions d'actions précises illustrées d'exemples précis, les Programmes opérationnels exposent aux acteurs une vision facilement imaginable et envisageable du développement de leur territoire, ce qui est un élément d'encouragement pour agir rapidement et efficacement.

• **On retrouve souvent des similitudes entre les régions de la Haute-Normandie, de la Bretagne et du Poitou-Charentes.** Ces régions semblent être les plus actives dans la recherche de compétitivité.

Le Pays-de-la-Loire est en marge car son Programme Opérationnel se focalise sur les problématiques de l'intermodalité et de la multimodalité sans détailler sous forme d'exemple et sans référer de mode particulier.

L'Aquitaine est encore différentes puisque les transports sont abordés seulement dans les thématiques énergétiques et environnementales. Cette thématique transport est donc faiblement abordée.

Ces régions du Nord sont incluses dans l'espace ENO, elles sont proches du pentagone européen et sont donc pleinement intégrée à une dynamique compétitive. Le Poitou-Charentes qui fait parti de ces régions dynamiques est pourtant inclut dans l'espace SUDOE de même que l'Aquitaine. Cependant, il y a un décalage entre l'Aquitaine, plus vague dans ses propositions, et le Poitou-Charentes consciente de sa dynamique active.

Espace Atlantique		Programmes Opérationnels Régionaux français					
Régions françaises incluses dans l'EA		Aquitaine	Poitou-Charente	Pays-de-la-Loire	Bretagne	Basse-Normandie	Haute-Normandie
Thématiques Transport / problématiques	Multimodalité						
	Intermodalité						
	Interopérabilité						
	Coopération						
	Autres / connectivité / accessibilité						
Thématique Transport / mode	Martime						
	Fluvial						
	Aérien						
	Ferroviaire						
	Routier						

Légende:			
	Relation forte		Relation faible
	Relation intermédiaire		Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 4/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes opérationnels des régions françaises

III. Conclusion comparative entre régions françaises et portugaises

De grosses disparités sont présentes entre les régions de Convergence et de compétitivité, ce qui se retrouve sous la forme: régions portugaises /régions françaises.

A. Le thématique transport : élément à résoudre ou élément moteur?

- Les transports sont pris en compte de façon plus secondaire dans les régions portugaises. En effet, ils sont intégrés dans des thématiques concernant le système urbain et la valorisation territoriale.

Les échelles abordées par les actions sont à l'échelle régionale et développent des infrastructures structurantes. Cela s'explique par leur caractère périphérique et leur besoin de connectivité au pentagone européen..

- Au sein des régions françaises, des différences sont à noter. Au Nord, la Haute-Normandie consacre un axe à la thématique des transports. Les régions centrales françaises placent le transport comme élément moteur de l'accessibilité et de l'attractivité des territoires. Les régions plus "périphériques" des régions françaises de l'Espace Atlantique, à savoir l'Aquitaine et certains axes de la Bretagne, incluent la thématique transport au sein de la thématique plus large de Développement Durable et de valorisation énergétique. Bien qu'il y ait des disparités entre les régions françaises, elles **donnent une place plus importante aux transports en terme de développement spatial territorial.**

Il faut préciser que les régions françaises se focalisent davantage sur l'échelle urbaine, interurbaine et périurbaine. Cette échelle reconnaît déjà depuis plusieurs années l'importance des transports au sein de la structure urbaine et son impact sur le développement des villes et/ou métropoles.

B. Du transport terrestre vers le ferroviaire et ses connexions avec la mer

Les transports terrestres semblent dominants dans les programmes portugais. Au sein des programmes français, ce sont les ports comme pôles de connectivité et le mode ferroviaires qui sont dominants.

C. La prise en compte de la population

Cela se ressent de plusieurs manières :

V. L'homme comme être humain dans sa vie complète est très fort dans les régions de Convergence. Cela se traduit par l'objectif de concilier la vie personnelle avec la vie professionnelle et familiale;

VI. L'homme comme usager des transports. Dans les régions de compétitivité, c'est l'homme à titre d'usager qui est pris en compte, ses pratiques et ses logiques.

D. Connexions multiscalaires contre connexions intermodales; et multimodalité

Il ressort pour l'ensemble des régions une orientation vers les problématiques de multimodalité. Pour les régions françaises, s'ajoute celle d'intermodalité.

Aussi la notion de connectivité est abordée dans plusieurs des régions de chaque pays. Cependant dans les régions portugaises, elle fait référence à la connectivité au sein d'un même mode, entre différentes échelles. Pour les régions françaises, cette notion fait référence aux connexions intermodales.

E. Toutes les régions répondent à un objectif de durabilité des transports et de Développement Durable

Dans les Programmes opérationnels régionaux avec le traitement de l'échelle urbaine, l'aspect environnemental apparaît. La différence se retrouve dans la prise en compte de l'environnement à l'échelle globale transversale.

Au Portugal, les régions allient le Développement Durable au milieu urbain et le focalisent sur les Transports en Commun en Site Propre ou Ecovoies, les Transports Collectifs, les modes doux. En France en plus d'aborder les Transports Urbains Durables, le transport durable se positionne à l'échelle plus globale, dans l'objectif transversal de proposer une alternative au transport routier.

F. La coopération semble être développée comme moyen, et non comme objectif

Au Portugal, seul l'Alentejo aborde fortement et pleinement cette thématique cruciale au sien du Programme de Coopération de l'Espace Atlantique. En France, elle est sous-jacente, implicite à la mise en œuvre des moyens proposés, mais en aucun cas n'est un objectif à atteindre.

Bien qu'on remarque un manque d'information pour les régions du Nord du Portugal et pour l'Aquitaine, au Sud de la France, on peut confirmer que les disparités Nord/ Sud, France/ Portugal reflètent la répartition des objectifs du FEDER, avec les régions de compétitivités proches du Pentagone européen et les régions de Convergences en zones ultrapériphériques.

G. Une opérabilité diverse des Programmes Opérationnels

Les régions françaises, pour la plupart, ont des programmes précis qui sont un réel support pour des actions, ce n'est pas trop le cas au Portugal qui pour le moment s'en tient plus aux orientations

Il faut préciser que les régions françaises ont un réel pouvoir sur le développement territorial contrairement aux régions portugaises. Ces dernières n'ont qu'un rôle d'appui, de support.

Suite à cette analyse régionale, on peut remarquer la présence d'actions poussées dans les programmes des régions de Compétitivités. Dans ceux des régions de Convergence, les actions sont avant tout structurantes et ne s'occupent pas encore des notions de connectivité et de coopération. On remarque que les régions de Convergence suivent le développement des régions compétitives.

4EME PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES

analyse verticale

I. Une articulation entre échelle nationale et transnationale via les notions de multimodalité et de connectivité

- L'objectif de l'ensemble des Etats est de conserver ou créer une harmonie sur l'ensemble de son territoire. Les régions et les espaces européens ayant un poids et une place importante au sein de l'Europe, chaque Etat doit cibler ses priorités.

L'Etat n'a pas besoin de développer tous les domaines et notamment ceux énoncés au sein des espaces de coopération, ces derniers s'occupant de l'harmonisation au sein de leur territoire, les programmes nationaux à l'intérieur du territoire national.

- Les enjeux globaux des programmes des espaces de coopération et ceux des programmes nationaux sont présentés de manières différentes.

- les espaces de coopérations présentant les transports comme moyen de diminuer le trafic routier et ainsi de répondre à l'objectif de développer le transport durable;

- les documents stratégiques nationaux présentent clairement le transport comme un conducteur de développement économique, répondant à une double optique de cohésion territoriale et de compétitivité / attractivité.

- Toutes les nations, répondants aux objectifs du FEDER, s'accordent dans la volonté d'aller vers une dynamique multimodale, pleinement et intelligemment interconnectée. Suivant les pays, ces interconnexions sont abordées soit dans les relations multiscalaire, d'un même mode, entre différents modes, du réseau à son territoire.

C'est pourquoi, à l'échelle des actions, tous ces programmes convergent vers les **mêmes notions de multimodalité mais surtout d'accessibilité et de connectivité**. Ces mots d'ordre se déclinent sous plusieurs formes :

- tout d'abord par les relations entre les territoires. Les liaisons transnationales et transeuropéennes sont promues dans les programmes nationaux du Sud de l'arc atlantique. La connectivité se traduit par la présence de Hubs à la fois dans les programmes nationaux et les espaces.
- ensuite viennent les relations intermodales entre les réseaux. L'ENO souhaite renforcer clairement ces relations. Par exemple, l'Espagne axe une grande partie de son programme sur le renforcement de l'accès aux réseaux transnationaux depuis les réseaux locaux et/ou secondaires d'un même mode.

Lorsqu'on regarde le Tableau 2/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des documents stratégiques nationaux, il ressort fortement que les programmes nationaux s'accordent avec les programmes de coopération

transnationaux par les problématiques de multimodalité, et de connectivité et par les modes ferroviaires ; bien que tout ne soit pas exactement promu dans les mêmes logiques parfois et même si la coopération n'est que minime à l'échelle nationale et le transport maritime à peine abordé.

L'articulation entre les échelles nationale et transnationale est donc présente bien que minime.

II. L'articulation entre programmes régionaux et programme Espace Atlantique prononcée autour des entrées de territoire

Les Programmes opérationnels régionaux sont-ils dans la poursuite des Programmes de Coopération de l'Espace Atlantique ou sont-ils complémentaires ou bien divergents? La comparaison peut se faire en reprenant les objectifs cruciaux dégagés par le programme de coopération de l'Espace Atlantique.

➤ Objectif 1 : Développement Maritime comme facteur de cohésion territoriale?

Seules la région de Convergence de l'Alentejo et les régions compétitives de l'Aquitaine, le Poitou-Charentes, la Bretagne et la Basse-Normandie abordent pleinement ce mode.

Mais leur approche est très rarement axée sur le trafic en mer et le renforcement ou la création de TMCD. Les actions se focalisent généralement sur les ports.

A cela s'ajoute des disparités de prise en compte en Nord et Sud de l'arc atlantique, conservant un dynamisme au cœur de l'Espace Atlantique (les régions françaises) mais ne répartissant pas le dynamisme (notamment au Sud).

➔ Il n'y a donc pas de cohésion territoriale continue par le développement du transport en mer.

➤ Objectif 2 : Transport maritime comme facteur de développement via la prise en compte de l'interopérabilité?

Cette problématique n'est reprise que dans la région de Poitou-Charentes et Bretagne et par conséquent reste marginale. Les autres régions favorisant l'intermodalité vont peut-être prendre en compte cette approche ultérieurement, mais, cela reste hypothétique.

➤ Objectif 3 : Transport maritime comme facteur de développement via la connectivité des entrées de territoire?

Ce point est envisageable, du moins dans les régions françaises.

- En effet, les régions françaises atlantiques du Nord de la France placent les ports comme pôles intermodaux importants. La connectivité se veut optimale. Les interfaces intermodales sont pensées dans une gestion globale (exemple de la gestion du "dernier km").

Par conséquent le port est un réel enjeu au sein des régions françaises. Bien que ce soit son accessibilité qui soit promue dans la majorité des cas, cela laisse la place au développement maritime. Les actions sont **complémentaires, sans juxtapositions** avec les actions de l'Espace Atlantique. Puisque l'Espace Atlantique traite du développement du Transport maritime et son articulation aux ports, les Programmes opérationnels régionaux abordent l'articulation des ports aux transports terrestres.

Dans les deux échelles, l'articulation se situe au niveau des ports. C'est là que la coopération est primordiale. **Les ports deviennent des pôles intermodaux, lieux de coopération multimodale, multiscalaire.**

- En revanche, les régions portugaises n'abordent pas du tout la problématique du transport maritime ni du développement des ports. Une exception est faite, celle de la région de l'Alentejo qui aborde différents modes. Elle propose la modernisation physique et technologique des infrastructures portuaires. Il faut préciser que cette région possède le port de Beja, petit port régional idéal au cabotage et à des liaisons régulières avec Lisbonne (port de Sines).

Donc l'ensemble des régions portugaises ne prolongent pas la volonté de l'Espace Atlantique. Des ports existent déjà mais aucune action n'y est menée. Etant donné que le transport durable incarne le milieu urbain et que les régions portugaises en sont au niveau du développement d'axes structurants (notamment routiers), il semble normal que ces régions n'agissent pas en priorité sur l'articulation des transports terrestres avec les transports maritimes.

- **Par conséquent le développement du transport maritime peut être efficient dans les régions françaises mais ne sera pas connecté avec les régions portugaises,** renforçant les disparités Nord/Sud.

→ L'Espace Atlantique promeut un dynamisme de développement, par une voie nouvelle qui offre un développement rapidement efficient. Il serait intéressant que ces régions atlantiques convergentes, tout en poursuivant la réalisation des objectifs de Convergence, mettent en œuvre les objectifs promeut par l'Espace Atlantique. Cela pourrait leur permettre un développement rapide et efficace ainsi que donner une cohérence homogène au territoire du littoral atlantique. Ces objectifs supplémentaires sont ceux de connectivité et surtout d'interopérabilité focalisés sur les ports.

→ Le fait de développer des entrées de territoire des pôles d'activités et d'attractivité dans les régions périphériques et ultrapériphériques permettrait de mieux répartir le dynamisme au sein du territoire européen et acquérir une meilleure connectivité avec le pentagone central.

➤ **Objectif 4 : Répondre à la problématique de "l'effet d'évitement"?**

En réponse à cette volonté de décharger le trafic routier de passagers et de marchandises l'Espace Atlantique s'axe sur le développement du transport maritime, et de l'articulation entre transports maritimes et terrestres. **Les programmes régionaux promeuvent les transferts modaux vers les transports ferroviaires et les modes doux.**

Dans les régions de Convergence le transfert modal se concentre dans le milieu urbain (via les "Ecovoies" ou les voies cyclables et pédestres). Dans les régions de compétitivité il se traduit à plusieurs échelles par le renforcement du transport

ferroviaire et des connexions intermodales entre tous les modes de transports (fluvial, maritime, ferroviaire et routier).

La logique d'extension du transport durable énoncée par l'Espace Atlantique est conservée, mais son application ne suit pas les propositions formulées.

➤ **Objectif 5 : la coopération comme enjeu?**

Seule une région aborde textuellement cette problématique : le Poitou-Charentes. Cependant, pour les autres régions compétitives la problématique reste sous-jacente dans les propositions d'actions. Dans cette manière d'aborder la coopération, il est évident qu'elle n'est perçue que comme outil, moyen, pour atteindre un objectif supérieur.

Par les Programmes opérationnels régionaux, la coopération n'est pas un objectif ou un enjeu à atteindre.

➤ **Conclusion**

- Il y a donc des différences entre les Programmes opérationnels régionaux et le programme Espace Atlantique. Pour autant, ces différences ne signifient pas divergences.

- **L'adéquation entre le programme Espace Atlantique et les Programmes opérationnels régionaux est différente pour les régions compétitives et les régions de Convergence.**

Les régions de Convergence ont d'autres priorités que celles de l'Espace Atlantique. Toutefois, il serait intéressant pour une cohésion d'ensemble d'intégrer à leurs priorités la prise en charge des transports maritimes proposés par le programme Espace Atlantique.

Les régions de Compétitivité régionale et emploi ont, en matière de transport maritime, une réelle complémentarité avec le programme Espace Atlantique. Mais en ce qui concerne les autres problématiques et les autres modes de transports les Programmes opérationnels régionaux ne suivent pas – dans le même esprit – les enjeux développés par l'Espace Atlantique. L'enjeu de Développement Durable, d'alternative aux transports routiers et de coopération comme moyen sont repris, mais sans la profondeur souhaitée par l'Espace Atlantique.

III. Des documents stratégiques nationaux moteurs pour les régions de Convergence & accompagnateurs pour les régions compétitives

- **Au Portugal, il y a une compatibilité des programmes nationaux et régionaux portugais au niveau des modes ferroviaires et routiers.** D'un point de vue des modes de transport la continuité entre national et régional est évidente. Les deux échelles abordent le ferroviaire et le routier.

D'un point de vue des problématiques, on peut dire que la corrélation entre les Programmes opérationnels régionaux et les documents nationaux est légère.

Rappelons que les Programmes opérationnels des régions Centro, Norte et Lisboa n'étant pas suffisamment détaillés, il est difficile de définir leur cohérence ou non.

- En France, en terme de mode de transport le pays souhaite clairement promouvoir les transports ferroviaires puis maritimes et routiers. A l'échelle des Programmes opérationnels régionaux français abordés c'est la connexion aux ports maritimes et aux réseaux ferroviaires qui ressort fortement. Le transport routier est abordé à l'échelle urbaine dans une optique durable.

En ce qui concerne les problématiques abordées par le CRSN, elles sont toutes reprises par les Programmes opérationnels régionaux des régions étudiées.

- Pour conclure sur cette comparaison, les Programmes opérationnels régionaux français sont en cohérence avec les documents stratégiques nationaux tout en anticipant l'évolution.

Les régions portugaises accordent relativement bien le développement des modes de transport avec leur programme stratégique. En ce qui concerne les problématiques la corrélation est moins lisible.

- Au regard des tableaux 2 et 5 (page 26 et page 47), on peut remarquer que les nations portugaises et françaises semblent plus correspondre à l'analyse des régions convergentes, cela dans le sens où ces deux nations abordent surtout l'intermodalité et un peu de connectivité ainsi que les modes routiers et ferroviaires.

- **Les documents stratégiques nationaux sont moteurs d'une dynamique pour les régions convergentes.**

- En ce qui concerne les modes de transports les documents stratégiques et opérationnels sont cohérents. Les documents nationaux promeuvent pour leurs régions convergentes et Phasing-out le développement des modes routiers et ferroviaires. Les programmes régionaux respectent ces volontés et y ajoutent des actions pour le transport maritime.

- En revanche, en ce qui concerne les problématiques, les documents nationaux semblent être en avance sur les problématiques abordées par les Programmes opérationnels régionaux des régions convergentes et Phasing-out. Ces derniers vont développer principalement la multimodalité. Les documents nationaux mettent l'accent sur la multimodalité et l'intermodalité et commencent à aborder l'accessibilité. **Les documents nationaux semblent avoir une longueur d'avance sur les programmes des régions convergentes. Peut-être est-ce la vision nationale, plus globale qui semble se teinter davantage d'une vision compétitive tandis que les Programmes opérationnels régionaux sont proches de la réalité et ne peuvent évoluer aussi rapidement.**

- Les Programmes opérationnels des régions compétitives semblent plus réactifs que les documents nationaux.

- Les régions compétitives sont tournées vers le développement dense des modes ferroviaires et maritime. Les documents stratégiques nationaux des îles britanniques ne se prononcent pas en terme de mode de transport. Toutefois les nations continentales abordent le ferroviaire et le routier ; le maritime vient ensuite de manière très ponctuelle.

- Les problématiques abordées soulignent une autre relation. Les documents nationaux promeuvent pour leurs régions compétitives beaucoup de multimodalité, de

connectivité puis d'intermodalité. Or les Programmes régionaux compétitifs abordent largement ces trois problématiques en y ajoutant celles d'interopérabilité et de coopération. **L'échelle régionale – pour les régions compétitives - semble donc plus ambitieuse et plus réactive à l'échelle des Programmes opérationnels régionaux qu'à travers les documents nationaux.**

- Dans les documents nationaux, les différences entre Régions compétitives et convergentes semblent moins marquées tandis que les Programmes opérationnels régionaux marquent davantage ces disparités. Cela s'explique facilement par le fait que les programmes nationaux doivent répondre à un panel complet d'objectifs du FEDER alors que les programmes régionaux répondent qu'à un seul objectif défini.

On peut remarquer aussi que les régions convergentes sont plus portées par les projets nationaux, alors que les régions compétitives ont leur propre dynamisme qui se surajoute à celui des projets nationaux.

Les documents nationaux ont donc beaucoup moins d'importance pour les régions compétitives. Mais peuvent encore être un moteur pour les régions convergentes.

- Les régions compétitives répondent plus facilement aux thématiques abordées dans les Programmes des espaces européens et n'abordent qu'une partie des documents stratégiques nationaux. L'explication est que les espaces axent leur développement sur des problématiques communes et appropriées aux régions concernées. Les régions de Convergences devant porter leur attention sur d'autres voies de développement plus urgentes, ne mettent pas l'accent en priorité sur le développement proposé par les espaces.

Espace Atlantique		Programmes Opérationnels Régionaux		
Régions incluses dans l'EA		Régions convergentes	Régions en Phasing-Out	Régions Compétitivité et Emploi
Thématique Transport / problématique	Multimodalité			
	Intermodalité			
	Interopérabilité			
	Coopération			
	Autres/ connectivité/ accessibilité			
Thématique Transport / mode	Maritime			
	Fluvial			
	Aérien			
	Ferroviaire			
	Routier			

Légende:

Relation forte
 Relation faible

Relation intermédiaire
 Données négligeables ou non spécifiées

Tableau 5/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes des régions, en fonction de leur objectif FEDER

5EME PARTIE : L'ACCESSIBILITE VIA LES TRANSPORTS AU SEIN DE L'ARC ATLANTIQUE

Conclusion

♦ Suite à l'analyse de l'ensemble des documents stratégiques et opérationnels des espaces de coopération, des nations irlandaise, française, espagnole, portugaise et du Royaume-Uni ainsi que des régions françaises atlantiques et portugaises, il apparaît que tous abordent le mode routier ainsi que deux autres modes de transport.

Le mode routier est fortement développé dans les régions de Convergence, mais reste secondaire dans les régions compétitives. A l'échelle des Programmes opérationnels régionaux, il se développe davantage sous forme de transport collectif en milieu urbain.

Le mode ferroviaire est largement abordé. A l'échelle nationale, interrégionale ou intra-régionale il se traduit par le renforcement d'axes structurants dans les régions de Convergence ou bien il est associé au mode maritime ainsi qu'aux notions de multi- & intermodalité dans les régions de Compétitivité régionale et emploi. A l'échelle urbaine, le mode ferroviaire est traité comme transport collectif et est souvent couplé aux modes doux dans une optique multi- & intermodale.

Le dernier mode à évoquer, le transport maritime, a une place variable suivant les documents. Les documents stratégiques nationaux abordent peu le transport maritime ou la connexion aux ports. A l'inverse, les programmes régionaux prennent en compte le versant maritime.

Toutefois, il peut être remarqué que le mode de transport maritime est généralement abordé par le port comme élément central. C'est-à-dire que le transport en mer, les trafics maritimes, reste une approche marginale. Les programmes régionaux abordent le mode maritime par les infrastructures portuaires en tant que plateformes intermodales, réceptacles du trafic maritime, et par leurs connexions aux transports terrestres.

Pourtant le Schéma Directeur de l'Espace Atlantique, à la suite du SDEA, énonce l'intérêt de proposer des lignes régulières pour un trafic maritime quotidien (notamment pour les régions compétitives). Il relate l'idée de créer des autoroutes de la mer avec des infrastructures conséquentes qui permettraient d'assurer un trafic maritime sûr. Et surtout il évoque l'importance de la prise en considération de ces trafics par les Programmes opérationnels. Or les Programmes opérationnels régionaux abordent le trafic maritime que de manière sporadique (seulement les régions de la Basse-Normandie et du Poitou-Charentes proposent le développement du cabotage). Le trafic régulier est donc laissé aux soins soit du programme Espace Atlantique soit du futur.

On peut donc dire qu'il y a une complémentarité sans juxtaposition des actions entre les Programmes opérationnels régionaux et le programme Espace Atlantique.

La conséquence est qu'aujourd'hui, l'Espace Atlantique doit œuvrer encore pour faire passer son idée de trafic maritime comme moyen important de développement. Donc l'Autorité de Gestion doit être davantage en relation avec les acteurs du transport maritime (entreprises, administrations locales, etc.).

Le mode maritime et ses trafics ne sont soumis à aucune frontière physique. Par conséquent, son usage tient à la bonne entente, voire la coopération entre chacun des acteurs. Or les Programmes opérationnels régionaux se limitent en général, pour ceux traitant du mode maritime, à leur territoire. Certes ils mettent en place et préparent les réceptacles de ces trafics réguliers (en modernisant les ports, renforçant et sécurisant les infrastructures portuaires, créant des plateformes intermodales, etc.) mais ne font qu'accueillir ces initiatives extérieures et ne vont pas d'eux-mêmes proposer le développement d'Autoroutes maritimes, ou promouvoir la prise d'initiatives dans ce sens. Ils ne vont pas au devant de la coopération.

D'ailleurs, la coopération, dans aucun des documents ou des programmes n'est présentée comme enjeu ou objectif. Lorsqu'elle est présentée, notamment à l'échelle régionale, elle est induite dans la réalisation des propositions d'actions.

Au sein de la Commission Européenne, lors du vote des fonds pour la période 2007-2013, la part attribuée à la coopération a été réduite de manière importante. Cela signe que les Etats membres n'ont pas encore conscience - ou ne sont pas encore prêt à intégrer cette notion - de l'importance du rôle que joue la coopération dans la cohésion territoriale.

En parallèle, les programmes opérationnels et les documents stratégiques abordent aisément les notions d'intermodalité et d'interopérabilité et pour certains de connectivité. On peut considérer que ces notions sont les prémices, et induisent à moyen terme, une coopération. De ce fait la coopération sera un moyen, conséquence du déroulement de l'opération, pour aboutir à un objectif final. Elle ne sera pas motrice d'une dynamique de développement.

♦ Lors de l'étude, les disparités entre les régions de Convergence, majoritairement au Sud de l'espace, et les régions de Compétitivité régionale et emploi, plus généralement au centre et Nord de l'arc atlantique, sont visibles à tous les niveaux. Cela se constate à la fois dans les échelles d'actions, dans les modes abordés et les problématiques traitées. On peut remarquer que les régions de Convergence suivent le développement des régions compétitives. Cependant, en poursuivant cette logique les régions convergentes auront toujours un retard vis-à-vis de ces régions compétitives qui continuent à croître. Comment atteindre la cohésion territoriale si les disparités sont toujours présentes ?

Serait-il intéressant pour les régions de Convergence d'ajouter à leur objectif convergence un unique point supplémentaire ciblé ? Ces régions peuvent prendre à corps le lancement et la mise en place de la dynamique de coopération au sein même du trafic maritime. Par cette action, spécifique au dénominateur commun des régions atlantiques : le transport maritime, les régions de Convergence peuvent devenir génératrices d'une dynamique novatrice et motrice (et dans tous les cas inévitable à court ou moyen terme).

Cela leur permettrait d'être proactive dans un domaine – la coopération maritime – bien qu'elles conservent leurs disparités dans le développement terrestre.

Cela pourra ajuster faire un contre-balancier aux régions motrices de l'arc atlantique et équilibrer les forces au sein de l'Europe. Cela permettrait d'aller à la rencontre d'une cohésion territoriale, enjeu final de la politique spatiale européenne.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des autres programmes de coopération transnationale _____ 15

Tableau 2/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des documents stratégiques nationaux____26

Tableau 3/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes opérationnels des régions portugaises _____31

Tableau 4/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes opérationnels des régions françaises _____38

Tableau 5/ Les orientations de l'Espace Atlantique avec celles des programmes des régions, en fonction de leur objectif FEDER _____47

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
SOMMAIRE	5
DEFINITION DE L'ACCESSIBILITE PAR LES TRANSPORTS	6
 1ERE PARTIE : LES ESPACES DE COOPERATION TRANSNATIONALE	7
I. LA PLACE ET LE ROLE DE L'ESPACE ATLANTIQUE FACE AUX AUTRES ESPACES COMMUNAUTAIRES DE COOPERATION.....	7
A. DES PRIORITES STRATEGIQUES REVELANT LA COMPLEMENTARITE ENTRE LES ESPACES LITTORAUX Tournes vers L'ACCESSIBILITE MARITIME & LES ESPACES TERRESTRES AYANT UNE VISION DES TRANSPORTS PLUS COMPLETE.....	7
B. DES ACTIONS RENFORÇANT LES PRIORITES STRATEGIQUES.....	8
a. Des espaces transnationaux ciblés sur une approche spécifique à leur territoire	8
b. L'interopérabilité au cœur des problématiques.....	9
c. La construction d'un territoire équilibré via une prise en compte cohérente des modes de transport.....	9
➤ Une complémentarité dans le développement du transport maritime	9
➤ Un mode fluvial constant.....	10
➤ Un mode routier développé dans le SUDOE	10
➤ Trois politiques ferroviaires différentes et compatibles	11
➤ Les aéroports : entrées de territoire et pôles de connectivité.....	12
➤ Une vision des territoires cohérente	12
II. CONCLUSION : L'ESPACE ATLANTIQUE TIRANT SA FORCE DANS SA COMPLEMENTARITE AVEC LES ESPACES DE COOPERATION LE CHEVAUCHANT	12
A. LE TRANSPORT MARITIME AU CŒUR DU DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE ATLANTIQUE	12
B. L'ESPACE ATLANTIQUE VIS-A-VIS DES AUTRES ESPACE : COMPLEMENTARITE SANS JUXTAPOSITION.....	14
 2 ^{EME} PARTIE : LES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX.....	16
I. ANALYSE PAR NATION, PAR PROBLEMATIQUE ET PAR MODE DE TRANSPORT 16	
a. Des Nations aux réponses multiples face à la thématique transport.....	16
➤ Les transports en Irlande comme vecteur d'une dynamique économique.....	16
➤ Le Royaume-Uni promeut l'accessibilité au sens large	17
➤ La France tournée vers les notions de multimodalité et d'interopérabilité.....	17
➤ L'Espagne favorise les connexions et la multimodalité	18
➤ Le Portugal en faveur d'infrastructures structurantes	19
➤ Une approche des transports intégrée dans les pays du Nord et une approche thématique pour la péninsule ibérique.....	20
b. Une intermodalité et multimodalité presque aboutie avec une connexion et accessibilité en pleine expansion problématiques distinguables.....	21
c. Une approche modale très spécifique à chaque Nation, reflétant ses préoccupations.....	21
➤ Un mode maritime axé sur le port comme interface intermodale et connectée.....	21
➤ Un développement fluvial mis de côté.....	22
➤ Des infrastructures routières associées à une logique intermodale	22
➤ Un mode ferroviaire reflétant des niveaux de développement progressif du Sud vers le Nord.....	22
➤ Des aéroports comme entrées de territoire, parfaitement connectés	23
II. CONCLUSION : DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX EN PRISE AVEC LEUR PROPRE TERRITOIRE REpondant PARTIELLEMENT AU SOUHAIT DE L'ESPACE ATLANTIQUE.....	23

A.	LES CINQ NATIONS SE RETROUVENT AUTOUR DE 3 NOTIONS	23
a.	<i>La connectivité</i>	24
b.	<i>La multimodalité et l'intermodalité</i>	24
c.	<i>La qualité des infrastructures de transport</i>	24
B.	DES ETATS REpondant A DIVERS BESOINS D'UN TERRITOIRE COMPLEXE	24
C.	LE NIVEAU DE DEVELOPPEMENT DE CHAQUE PAYS REFLETE LE DEVELOPPEMENT PROGRESSIF DU NORD VERS LE SUD.	25
D.	DES DOCUMENTS NATIONAUX EN COHERENCE PARTIELLE AVEC LE PROGRAMME ESPACE ATLANTIQUE	25
3^{EME}	PARTIE : LES PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX.....	27
I.	LES REGIONS PORTUGAISES : DIFFERENCES ET SIMILITUDES.	27
A.	LES AXES PRIORITAIRES PLAçant LE TRANSPORT COMME FACTEUR DE DEVELOPPEMENT AU SEIN D'UNE THEMATIQUE PLUS LARGE	27
B.	L'ANALYSE DES ACTIONS REFLETANT DE GRANDES DIFFERENCES ENTRE LES REGIONS PORTUGAISES.....	27
a.	<i>De fortes différences de considération et d'approche des transports entre les régions portugaises</i>	27
➤	La région Norte, axée sur le transport terrestre.....	28
➤	La région Centro, tournée vers le transport urbain durable et ses aspects sociaux.....	28
➤	La région Lisboa, en quête d'une efficacité.....	28
➤	La région Alentejo, reflet d'une approche intégrale des transports	28
➤	L'Algarve, reflète l'objectif de Phasing-out.....	29
b.	<i>Des approches sporadiques des problématiques</i>	29
c.	<i>Mode de transport : l'émergence des modes doux</i>	30
C.	CONCLUSION : L'ALENTEJO ET L'ALGARVE, AU CŒUR DE LA DYNAMISME DES REGIONS PORTUGAISES.....	30
II.	LES REGIONS FRANÇAISES : DIFFERENCES ET SIMILITUDES.	31
A.	LA THEMATIQUE TRANSPORT MISE AU CŒUR D'UN SYSTEME COMPLEXE	31
B.	L'ANALYSE DES ACTIONS DEVOIENT LA RICHESSE ET L'IMPLICATION DES PROGRAMMES OPERATIONNELS REGIONAUX FRANÇAIS	32
a.	<i>Une approche intégrée des transports reflétant la dynamique compétitive des régions françaises</i>	32
➤	La Haute-Normandie : un programme opérationnel pour des transports durables.....	32
➤	La Basse-Normandie, tournée vers le transport maritime	33
➤	La Bretagne : une vision complète autour du transport ferroviaire	33
➤	Le Pays-de-la-Loire : un développement intégré des transports	33
➤	Le Poitou-Charentes : une vision interconnectée des transports	34
➤	L'Aquitaine, axée sur le Développement Durable.....	35
b.	<i>L'intermodalité, problématique centrale des régions françaises</i>	35
c.	<i>Le mode ferroviaire, alternative adéquate au trafic routier où se rejoignent les régions françaises</i>	36
C.	CONCLUSION : UNE FORTE COMPETITIVITE DES REGIONS FRANÇAISES TOURNEE AUTOUR DU DEVELOPPEMENT FERROVIAIRE ET DE SA CONNECTIVITE PORTUAIRE	37
III.	CONCLUSION COMPARATIVE ENTRE REGIONS FRANÇAISES ET PORTUGAISES	39
A.	LE THEMATIQUE TRANSPORT : ELEMENT A RESOUDRE OU ELEMENT MOTEUR?	39
B.	DU TRANSPORT TERRESTRE VERS LE FERROVIAIRE ET SES CONNEXIONS AVEC LA MER.....	39
C.	LA PRISE EN COMPTE DE LA POPULATION	39
D.	CONNEXIONS MULTISCALAIRES CONTRE CONNEXIONS INTERMODALES; ET MULTIMODALITE.....	39
E.	TOUTES LES REGIONS REpondent A UN OBJECTIF DE DURABILITE DES TRANSPORTS ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	40
F.	LA COOPERATION SEMBLE ETRE DEVELOPPEE COMME MOYEN, ET NON COMME OBJECTIF	40
G.	UNE OPERABILITE DIVERSE DES PROGRAMMES OPERATIONNELS	40

4EME PARTIE : L'ARTICULATION DES PROGRAMMES	41
I. UNE ARTICULATION ENTRE ECHELLE NATIONALE ET TRANSNATIONALE VIA LES NOTIONS DE MULTIMODALITE ET DE CONNECTIVITE	41
II. L'ARTICULATION ENTRE PROGRAMMES REGIONAUX ET PROGRAMME ESPACE ATLANTIQUE PRONONCEE AUTOUR DES ENTREES DE TERRITOIRE	42
➤ Objectif 1 : Développement Maritime comme facteur de cohésion territoriale?.....	42
➤ Objectif 2 : Transport maritime comme facteur de développement via la prise en compte de l'interopérabilité?	42
➤ Objectif 3 : Transport maritime comme facteur de développement via la connectivité des entrées de territoire?	42
➤ Objectif 4 : Répondre à la problématique de "l'effet d'évitement"?	43
➤ Objectif 5 : la coopération comme enjeu?.....	44
➤ Conclusion.....	44
III. DES DOCUMENTS STRATEGIQUES NATIONAUX MOTEURS POUR LES REGIONS DE CONVERGENCE & ACCOMPAGNATRICES POUR LES REGIONS COMPETITIVES	44

5EME PARTIE : L'ACCESSIBILITE VIA LES TRANSPORTS AU SEIN DE L'ARC ATLANTIQUE	48
---	-----------

TABLE DES ILLUSTRATIONS	51
TABLE DES MATIÈRES	52
ANNEXES	55

ANNEXES

Annexe 1 / Tableau de mise en relation des actions des priorités stratégiques intégrant la thématique transport des programmes de Coopération Transnationale.

Annexe 2 / Tableau de mise en relation des actions des priorités stratégiques intégrant la thématique transport des documents stratégiques nationaux.

Annexe 3 / Tableau de mise en relation des actions des priorités stratégiques intégrant la thématique transport des programmes opérationnels régionaux des régions françaises.

Annexe 4 / Tableau de mise en relation des actions des priorités stratégiques intégrant la thématique transport des programmes opérationnels régionaux des régions portugaises.

Echelle d'étude : transnationale				
Mode	Espace Atlantique	Espace ENO	Espace SUDOE	Espace MED
MULTIMODALITE				
Maritime & fluvial				
Routier				
Ferroviaire	- Des actions favorisant une meilleure utilisation des liaisons ferroviaires transnationales : meilleure connexion avec des plateformes multimodales, optimisation de la capacité des trains, tarification routière, guichets uniques, formation de machinistes, lancement expérimental d'autoroutes ferroviaires, etc..		- Développement de la grande vitesse.	
Aérien				
Non précisé	- Partenariats transnationaux pour explorer et tester des moyens propres à améliorer l'efficacité des chaînes logistiques multimodales (introduction de technologies intelligentes, simplification de l'administration, etc.).	- Modes de transports plus efficaces en termes d'énergie, par exemple le report modal du routier au ferroviaire.	- Systèmes multimodaux et intelligents.	- Développer les partenariats transnationaux pour la promotion de systèmes de transports multimodaux en zone urbaine (train, automobile, transports collectifs et vélo); - Favoriser la mise en œuvre de plateformes multimodales régionales.
INTERMODALITE				
Maritime & fluvial		- Accroître les potentiels des transports fluviaux et maritimes (cabotage et longue distance), du report modal afférant et des chaînes logistiques mieux intégrées, et amélioration de connexions durables avec l'arrière-pays.		
Routier				
Ferroviaire				
Aérien				
Non précisé	- Conception et test de stratégies transnationales visant à améliorer l'information relative aux services de transport public et à optimiser les déplacements internationaux de passagers (par exemple, émission de billets intégrés). - Création d'un réseau de recherche et d'innovation centré sur l'intermodalité (nouveaux équipements, développements technologiques, gestion de chaînes logistiques) impliquant des opérateurs, des ports ainsi que des institutions universitaires et de recherche.	- Améliorer l'interopérabilité et de l'intermodalité des transports de passagers et de marchandises sur terre, les voies navigables, la mer et dans l'air, y compris l'harmonisation de toutes les formes de transport public par-delà les frontières nationales et dans les corridors transnationaux Est-Ouest et Nord-Sud.		- Promouvoir l'intermodalité et la continuité des réseaux de transports existants (mer, route, rail).
INTEROPERABILITE				
Maritime & fluvial		- Accroître les potentiels des transports fluviaux et maritimes (cabotage et longue distance), du report modal afférant et des chaînes logistiques mieux intégrées, et amélioration de connexions durables avec l'arrière-pays.		- Promouvoir des stratégies de développement concertées entre ports pour renforcer leurs capacités face à la concurrence internationale (transbordement, accès des marchandises au territoire européen, plateforme logistique multimodale...).
Routier			- Actions pour résoudre la problématique physique des Pyrénées sur le transport routier.	
Ferroviaire		- Programmes de développement territorial intégrés pour s'attaquer à la problématique de « l'effet d'évitement » qu'ont sur les centres secondaires les principales connexions ferroviaires, comme le tunnel sous la Manche ou autres lignes TGV. Ils peuvent comporter des améliorations pour raccorder les réseaux ferroviaires secondaires au réseau TGV afin de renforcer l'accès régional aux réseaux transnationaux, ainsi que l'interopérabilité des systèmes nationaux et régionaux.	- Etudes et rapports visant à résoudre les différences de largeur des voies ferrées de la France et la Péninsule Ibérique.	- Promouvoir l'interopérabilité des réseaux ferroviaires à l'échelle transnationale.
Aérien	- Transfert de savoir-faire en matière de solutions innovantes visant à améliorer l'accessibilité locale des aéroports régionaux.	- Programmes de développement territorial intégrés pour maximiser le potentiel économique des aéroports régionaux et des ports d'accès en tenant compte des incidences sur l'environnement. Cela inclut une amélioration de l'accès en transports de surface aux aéroports régionaux et aux ports d'accès, des améliorations dans les systèmes de raccordement ainsi que de meilleurs systèmes d'interopérabilité nationaux et régionaux.		
Non précisé	- Études de faisabilité et analyses de coût-bénéfice concernant la création de plateformes logistiques. - Mise au banc d'essai de réponses possibles aux problèmes d'interopérabilité.	- Améliorer l'interopérabilité et de l'intermodalité des transports de passagers et de marchandises sur terre, les voies navigables, la mer et dans l'air, y compris l'harmonisation de toutes les formes de transport public par-delà les frontières nationales et dans les corridors transnationaux Est-Ouest et Nord-Sud.	- Etudes de viabilité relatives à l'implantation de plates-formes logistiques.	
COOPERATION				
Maritime & fluvial	- Partage de l' « intelligence économique » entre les ports, par exemple des études de marché communes. - Élaboration d'une stratégie coordonnée d'investissement en infrastructures dans les ports maritimes atlantiques, promotion de la complémentarité entre divers types d'investissement (en tenant compte de la spécialisation des ports sur différents segments de marché) et mobilisation de divers instruments financiers. - Campagnes de promotion conjointes pour le transport maritime, sensibilisation à ses avantages environnementaux et économiques. - Contributions au lancement de la première autoroute maritime expérimentale de l'Europe de l'ouest. - Développement commun de technologies intelligentes pour améliorer l'efficacité du TMCD, par exemple suivi en temps réel des marchandises.			
Routier				
Ferroviaire				
Aérien				

Non précisé	- D'autres dispositifs de mise en réseau devraient donc être envisagés pour encourager la continuité des échanges, par exemple des salles de discussion virtuelles ("chat rooms") ou des forums spécialisés sur la toile. - Des moyens d'assistance technique seront affectés à la création et au fonctionnement de groupes thématiques. Les projets d'un même groupe seront invités à travailler en symbiose. - L'accent a été mis sur le suivi de la qualité et de l'intensité de la coopération elle-même plutôt que sur les réalisations propres aux priorités et objectifs spécifiques du Programme.	- Actions stratégiques interrégionales de développement territorial pour promouvoir des flux commerciaux et de transports efficaces et pour maximiser le potentiel de développement économique afférent des corridors transnationaux de développement (par exemple de l'Irlande à travers le Nord de l'Angleterre vers l'Europe continentale et orientale ; de la Randstad et la zone Rhin-Ruhr vers l'Europe de l'Est ; entre Francfort-Stuttgart-Rhin/Neckar, Strasbourg et Zurich-Bâle ; un axe Nord-Sud de la Randstad- Réseau urbain central de Belgique- Paris/Luxembourg ; et entre les régions de l'Arc Manche).	- Conception de tracés selon une perspective transnationale.	- Développer les partenariats transnationaux pour la promotion de systèmes de transports multimodaux en zone urbaine (train, automobile, transports collectifs et vélo). - Renforcer les actions transnationales concertées pour le développement des corridors de transport européens et méditerranéens ; appuyer les politiques publiques en faveurs des corridors prioritaires intra-méditerranéens.
-------------	---	--	--	--

CONNECTIVITE/ ACCESSIBILITE/ AUTRES				
Maritime & fluvial				
Routier			- Modernisation et amélioration du réseau de routes : accessibilité de l'ensemble du territoire et augmentation de la qualité et de la sécurité du réseau.	
Ferroviaire				
Aérien			- Etudes pour la configuration de nouveaux modèles d'organisation de l'activité de transport aérien et d'amélioration du service prêté.	
Non précisé		- Actions pour utiliser plus efficacement les capacités d'infrastructures de transport existantes.	- Rédaction et implantation de projets et plans pour améliorer la sécurité et accessibilité dans les différentes formes de mobilité soutenable.	- Promouvoir l'usage de modes de transport à faible impact environnemental (transports collectifs, utilisation des biocarburants, vélo...).

Echelle d'étude : nationale					
Mode	Irlande	Royaume-Uni	France	Espagne	Portugal
MULTIMODALITE					
Maritime & fluvial				Reg. Compt. : - Renforcer les réseaux secondaires en promouvant le transport maritime de courte distance.	
Routier					
Ferroviaire				Reg. Compt. : - Renforcer les réseaux secondaires en améliorant les liaisons avec les principales lignes ferroviaires .	
Aérien					
Non précisé			- Développer la multimodalité pour améliorer l'accessibilité des territoires isolés ou périphériques. - Soutenir la remise à niveau et la modernisation des infrastructures, adapter <u>les équipements portuaires</u> , <u>les chantiers rail-route</u> , les plateformes logistiques multimodales.	- Amélioration de l'accès au services de transport multimodaux, centres de transport de voyageurs et marchandises. - Reg. Compt. : Renforcer les réseaux secondaires en améliorant les liaisons avec les réseaux transeuropéens de transport, <u>les nœuds ferroviaires, aéroports et ports régionaux</u> ou les plateformes multimodales, - Reg. Converg.: Obtenir un meilleur équilibre de la distribution modale du transport...	- Construction des principales plateformes logistiques multimodales.
INTERMODALITE					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé			- Les financements limités du FEDER devront se focaliser sur des projets structurants au niveau local, régional et interrégional et s'inscrire dans la perspective d'un développement durable des transports et de promotion de l'intermodalité.		- Créer des conditions pour le renforcement de l'intermodalité et de la compétitivité des modes de transport environnementalement durables. - Construire et moderniser les lignes et tronçons du <u>réseau ferroviaire</u> conventionnel, des interfaces et des liaisons et des <u>ports inclus</u> . - Garantir le niveau d'accessibilité au NAL <u>en mode routier et ferroviaire</u> semblables, et dans des conditions de coût généralisé non supérieurs à 30 minutes de Lisbonne.
INTEROPERABILITE					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé		- Développer les réseaux de transports collectifs urbains, privilégier les interventions sur l'organisation des transports, sur les lieux d'interconnexion, sur les techniques innovantes favorables à l'intermodalité et aux connexions entre différents systèmes, <u>développer les transports ferroviaires régionaux de voyageurs</u> .	- Reg.converg.: Renforcer les systèmes intermodaux et réduire l'impact environnemental.		
COOPERATION					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé				- Terminer la connexion du système espagnol de transport avec le RTE, et donner la priorité en particulier aux projets prioritaires d'intérêts européens. - Renforcer la coordination institutionnelle entre les différents acteurs (contribuant à intégrer la priorité horizontale des partenaires de la programmation).	
CONNECTIVITE/ ACCESSIBILITE/ AUTRES					
Maritime & fluvial					
Routier					- Construire des itinéraires principaux du réseau routier national. - Augmentation de la compétitivité du territoire et de son attractivité. - Réduction des coûts publics et des coûts généralisés de déplacement. - Réduction du taux de sinistres routier. - Renforcement de la connectivité interne. - Améliorer l'aménagement du territoire dans le cadre de la structure du réseau routier principal. - Hiérarchisation du système urbain constitué par les villes directement liées. - Continuation du Plan Routier National par la finalisation des itinéraires principaux privilégiant l'intérieur du pays.
Ferroviaire				- Améliorer les liaisons ferroviaires de raccordement des territoires aux lignes à grande vitesse, accompagner des projets intégrés. - Le transport ferroviaire (tant le réseau conventionnel que sa modernisation), doit être durable, pour aller vers l'équilibre territorial et la convergence des régions plus isolées.	- Construire un réseau ferroviaire Grande vitesse plus intégré dans le RTE-transport. - Développement d'une liaison ferroviaire direct entre Sines et Elvas. - Augmenter la compétitivité et l'attractivité du port de Sines comme porte d'entrée de la péninsule Ibérique. - Réduction des coûts publics. - Involution de profits environnementaux par la création de transport alternatif durable. - Renforcement de la connectivité externe du territoire. - Finaliser la maille ferroviaire de l'aire métropolitaine de Lisbonne des itinéraires principaux et complémentaires. - Modernisation des lignes et tronçons du réseau ferroviaire principal.
Aérien					- Offrir des conditions d'opérationnalité susceptibles de mettre le NAL dans le rang des infrastructures aéroportuaires de type A+.

Non précisé	- FEDER : aides au renforcement des réseaux inter-Gateway/Hub et de la connectivité. - Renforcer l'accessibilité des régions les plus grandes vers une accessibilité des gateway/hub et inter gateway/hub. - Soutenir les investissements dans le transport public. - Soutenir la disposition durable des infrastructures de transport efficace, flexible et sécuritaire, - Besoins aigus d'infrastructure de qualité dans la région Border, Midland & Western. - Plan de Développement National 2007-2013 : 33bn € pour investissements dans les Transports.	- Améliorer l'accessibilité et la connectivité de Cornwall et les Iles de Scilly. La communauté durable à besoin d'être bien servie en termes de services publics et bien connectée en termes de transport public durable, de services de communication et d'infrastructure. - Construction de connections et la réduction de la périphéricité. - Construire des liens de transports durables, particulièrement avec les communautés des régions les plus périphériques telles que l'Island. - Amélioration de la connections entre les villes clés. - Amélioration de l'accessibilité des services publics dans les espaces urbains et ruraux. - Améliorer l'accessibilité en investissant dans les infrastructures de transport public et les réseaux incluant autant le <u>rail que les routes locales.</u>	- Soutenir les transports collectifs urbains et périurbains. - Contribuer au développement du fret <u>ferroviaire et fluvial ainsi qu'au cabotage maritime.</u>	- Amélioration de l'accès local et régional aux réseaux de transport nationaux et transnationaux. - Activités orientées sur l'amélioration de l'accès aux services de transport et de télécommunications. - Rééquilibrer le modèle radial espagnol avec le développement des infrastructures dans les provinces et les régions ayant une faible accessibilité. - Favoriser les modes de transport plus soutenables et développer la durabilité du transport urbain. - Améliorer les infrastructures des <u>ports et du Réseau Ferroviaire de Hautes Prestations</u>, cela en relation avec les investissements prévus dans le PEIT et dans le PNR. - Promouvoir des stratégies intégrées pour un transport propre. - Reg. Compt. : Promouvoir l'accès aux services de transport d'intérêt économique général. - Reg. Converg. : Cofinancer les grandes infrastructures. - Reg. Converg. : Améliorer l'accès des passagers et des marchandises aux infrastructures de qualité. - Améliorer les réseaux transeuropéens et leurs liaisons avec les réseaux locaux. - Evoluer vers un transport plus soutenable (via l'Evaluation Environnementale Stratégique). - Donner la priorité aux projets prioritaires d'intérêt européen, à la finalisation des projets du RTE ainsi qu'à leurs connexions aux réseaux régionaux.	- Placer le Nouvel Aéroport de Lisbonne (NAL) au sein de l'ensemble des principaux hubs aéroportuaires européens, inclus dans les <u>principales routes transcontinentales.</u> - Construction des principales plateformes logistiques multimodales. - Construction de nouvelles infrastructures de cadre national et international. - Insérer le Portugal dans le réseau transeuropéen de transport et de communication.
-------------	---	--	---	--	---

Echelle d'étude : régions françaises						
Mode	Haute-Normandie	Bretagne	Basse-Normandie	Pays-de-la-Loire	Poitou-Charentes	Aquitaine

MULTIMODALITE						
Maritime & fluvial	- Par voie fluviale : notamment par le traitement et la modernisation des points durs le long de la Seine-aval afin d'assurer une continuité complète du service (avec aucun arrêt total de la navigation).				- Aide au développement de projets de cabotage maritime susceptibles de capter des marchés supplémentaires, notamment pour les ports de Rochefort et Tonnay-Charente.	
Routier						
Ferroviaire					- Achèvement de la modernisation de la ligne ferroviaire Poitiers – La Rochelle permettant l'accessibilité ferrée du port de commerce : l'opération a été engagée dans la période 2000-2006 et son achèvement constitue une priorité. - Poursuivre la modernisation de l'infrastructure ferroviaire régionale, par des études et des réalisations concernant notamment : > ligne Poitiers – Limoges, > ligne Saintes – Angoulême et Angoulême- Limoges, > Les dessertes La Rochelle – Rochefort et Saintonge – Pays Royannais. - Etudier et mettre en place des dessertes ferrées autour des villes (réouverture de lignes ferroviaires le cas échéant) pour offrir une alternative à la route.	
Aérien						
Non précisé	- Mise en place d'actions innovantes et marquantes favorisant l'image des modes alternatifs : systèmes de prêt ou de location de vélo, systèmes de covoiturage, d'autopartage de transport à la demande, actions de billettique intégrée... - Prise en charge au sein de structures appropriées de compétences de conseil en mobilité, chargées notamment d'inciter et de faciliter la mise en place dans toutes les structures accueillant des employés de plans de déplacements d'entreprises (PDE). - Soutien des projets présentant un caractère innovant visant à faciliter et à encourager l'usage des modes doux, en particulier du vélo, pour des déplacements quotidiens. - Soutien de campagnes de promotion sur l'usage de la mobilité alternative (télétravail, PDE, co-voiturage, incitation à l'usage des transports en commun.....).			- Pour les déplacements des marchandises : les plates formes multimodales logistiques. - Les études pour le développement de nouveaux moyens de transport : réutilisation des étoiles ferroviaires, lignes ferroviaires rattachées aux RTE-T, navigation fluviale, tramway... - Les infrastructures pour le développement de nouveaux moyens de transport qui concourent à la redynamisation d'un territoire rural, à la promotion d'un mode de transport collectif et novateur, type tram-train et au renforcement d'une étoile ferroviaire. - Le soutien aux actions d'animation, d'information et sensibilisation, aux expérimentations, et aux travaux promouvant les transports urbains utilisant des énergies propres. - L'utilisation des modes de déplacements doux (vélos, investissement en sites propres pour les pistes cyclables) et incorporation des transports doux dans les centres multimodaux d'information et les centrales de mobilité.		

INTERMODALITE						
Maritime & fluvial					- Développement du port de commerce de La Rochelle à travers notamment le terminal de l'Anse Saint-Marc, opération prioritaire engagée en 2006 (C.f. le plan de développement du port autonome de La Rochelle).	
Routier						
Ferroviaire			- Aménagements permettant l'amélioration de l'intermodalité au niveau des gares (interface avec les autres modes de transports publics propres et durables).			
Aérien						
Non précisé	- Cette action a pour objectif d'adapter les réseaux de transport pour les rendre plus accessibles et encourager la pratique de l'intermodalité : > financement des opérations d'investissement programmées dans les schémas directeurs d'accessibilité qui présentent un caractère innovant par rapport aux pratiques régionales, > financement des pôles d'échanges intermodaux, incluant notamment les gares et leurs abords, qui contribuent à rendre les transports collectifs plus lisibles et faciles d'usage. Les gares les plus exposées aux flux de mobilité quotidienne seront privilégiées. Ces deux aspects pourront se retrouver dans le cadre d'un projet intégré (par exemple : création d'un pôle d'échanges intermodal en conformité avec les exigences d'accessibilité). Cette approche sera privilégiée dans le choix des projets subventionnés.			- Pour les déplacements des voyageurs : travaux et équipements urbains connexes aux pôles d'échanges multimodaux (par exemple interfaces dans les gares, parkings relais, centres multimodaux d'information et de réservation, billettique, accès personnes handicapées, passerelles, stationnements vélos, centrale de mobilité...) ainsi que les actions d'information et de sensibilisation à la mobilité durable.	- Promouvoir les actions en faveur de l'intermodalité : > poursuivre la création de pôles d'échanges multimodaux, > poursuivre le développement de tarifs intégrés et d'une billettique commune, en tirant les leçons des expérimentations engagées.	- Favoriser l'intermodalité des transports de marchandises (amélioration de la capacité et de la performance des plateformes portuaires et multimodales).

	- Enfin, concernant les deux millions d'euros relevant de la catégorie « Lisbonne + » affectés à cette action, on notera que pour favoriser la chaîne de transport combiné rail-route, seront cofinancés des projets visant à faire participer directement les représentants du monde routier à la commercialisation des prestations de combiné railroute y compris dans ses dimensions acheminement fluvial. Seront associés à toutes les phases des projets l'ensemble des représentants des opérateurs ferroviaires. L'objectif à atteindre est de voir émerger des intégrateurs de fret qui s'efforceront de contrôler toute la chaîne de transport y compris dans ses dimensions acheminement fluvial et pré et post acheminements routiers, maîtrisant tout à la fois la commercialisation des transports et leur organisation, et la gestion des moyens de transport.					
--	--	--	--	--	--	--

INTEROPERABILITE						
Maritime & fluvial						
Routier						
Ferroviaire	- L'objectif est d'intégrer l'infrastructure existante en tant que moyens de transport urbain. L'utilisation des voies ferrées comme transport collectif urbain nécessite une modification des politiques de transport mais aussi des infrastructures existantes. Le maillage optimal des communautés d'agglomérations par les dessertes existantes mais aussi nouvelles est l'objectif de cette mesure. Les lignes retenues devront s'intégrer dans des plans de transport collectif urbain. Le choix de ces lignes ferroviaires prendra en compte notamment les déplacements domicile- travail comme critère de sélection. - Par voie ferroviaire, sur le réseau de RFF et dans le cadre du transfert aux ports de la propriété et de la gestion de l'ensemble des réseaux ferrés portuaires: [...].				- Soutien du projet national d'autoroute ferroviaire entre l'Ile-de-France et l'Espagne (projet Ecofret), la mise au gabarit de l'infrastructure de l'ensemble de l'axe (tunnels), dont les études sont en cours, est à réaliser sur la période 2007-2013.	
Aérien						
Non précisé	- Accompagnement en financement des grands projets de transport collectif urbains ou périurbains (nouvelle ligne TCSP, BHNS...), notamment celles dont le tracé est spécifiquement dessiné pour apporter une contribution déterminante un désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville. Les futurs réseaux ainsi financés devront impérativement utiliser l'énergie propre (biocarburants, gaz, électricité...) et justifier d'un objectif de transfert modal significatif depuis la voiture particulière. L'utilisation de techniques exemplaires et innovantes et la prise en compte de l'intermodalité et de l'interopérabilité seront également des critères de sélection des projets. - Soutien aux projets innovants du type plate-forme d'échange de données entre tous les acteurs du traitement des marchandises (port, chargeurs, transitaires, armateurs...) permettant d'assurer le suivi et la traçabilité de bout en bout du transport multimodal de fret, au niveau national et international, pour une meilleure organisation de la chaîne de Transport. - Soutien au développement d'outils de suivi de la qualité et de simulation des mouvements ferrés à l'intérieur de la zone portuaire, afin notamment de connaître en temps réel la localisation des trains (notamment des matières dangereuses) et de pouvoir simuler la recherche des meilleures solutions opérationnelles en cas d'aléas, pour optimiser l'utilisation des réseaux.					

COOPERATION						
Maritime & fluvial						
Routier						
Ferroviaire						
Aérien						
Non précisé			Aide à la structure porteuse du projet pour financer la préparation de ses programmes d'action définis dans le cadre de la contractualisation territoriale (sauf pour les agences d'urbanisme). Études, diagnostics, définition de stratégies thématiques, les actions d'animation, de mobilisation et de mise en réseau des acteurs, d'accompagnement des porteurs de projets.			

CONNECTIVITE/ ACCESSIBILITE/ AUTRES

Maritime & fluvial		- Etudes, investissements, aménagements et équipements des sites portuaires de commerce. - Amélioration de la desserte et des liens intermodaux. - Etudes de marché en vue d'une rentabilité accrue des sites portuaires bretons. - Investissements dans la qualité et la sécurité portuaire. - Aménagement d'infrastructures et amélioration d'accès des ports de pêche de la zone.	- Renforcer le rôle de ces ports en tenant compte des caractéristiques de leurs trafics et de leurs stratégies de développement. - Intégrer les ports bas-normands dans les démarches d'autoroutes de la mer ou de cabotage de courte distance. - Favoriser les projets permettant une politique de réseau autour des principaux ports régionaux pour jouer des complémentarités.			
Routier						
Ferroviaire	- La trame urbaine dense de la Haute Normandie en fait un territoire propice au développement des formes innovantes de transport ferroviaire d'agglomération et interurbain (tram-train, liaisons express péri-urbaines...) visant à renforcer le lien entre les différentes composantes du maillage urbain, tout en favorisant le développement d'un urbanisme densifié autour des gares. - Financement des opérations de modernisation des infrastructures portuaires dans le respect de l'environnement et de la limitation de la consommation d'espace, en particulier : > opérations d'investissement dans des équipements portuaires permettant de faciliter l'évacuation des conteneurs et d'améliorer le feeding fluvial dans une logique de complémentarité et d'optimisation des capacités de traitement des grands ports de la Seine aval; > opérations d'investissements visant à la réhabilitation de secteurs portuaires en désherence, dans un contexte d'optimisation des ressources foncières disponibles pour la croissance des ports et de requalification des friches portuaires situées en lisière de la ville.	- Soutien à l'amélioration des lignes ferroviaires Rennes-Brest et Rennes-Quimper par des relèvements de vitesse (rectification de courbes) et des suppressions de passages à niveau permettant des vitesses plus rapides des trains sur ces sections. - Mise place les matériels pendulaires à grande vitesse permettant d'accroître les gains de temps sur les lignes modernisées Rennes-Brest et Rennes-Quimper. Cette action innovante consiste à développer et à mettre en service commercial des rames évoluant sur une technologie Grande Vitesse (300 km/h) sur la section Paris-Rennes et sur une technologie pendulaire sur les sections Rennes-Brest et Rennes-Quimper. - Désaturation de la gare de Rennes : cette action vise à permettre le développement simultané de l'offre Grandes Lignes, de l'offre interurbaine à partir de l'étoile rennaise, et de l'offre périurbaine de Rennes. Cette action comporte les interventions suivantes, réparties sur l'ensemble de la gare de Rennes : amélioration des liaisons stationnement / exploitation pour les trains, rationalisation du plan de voir - Désaturation de la gare de Rennes : cette action vise à permettre le développement simultané de l'offre Grandes Lignes, de l'offre interurbaine à partir de l'étoile rennaise, et de l'offre périurbaine de Rennes. Cette action comporte les interventions suivantes, réparties sur l'ensemble de la gare de Rennes : amélioration des liaisons stationnement / exploitation pour les trains, rationalisation du plan de voies, création de voies, codification des passages en avant-gare.			- Aide au développement de projets de fret ferroviaire de proximité (transports de matériaux de carrières, de céréales, ...).	
Aérien						
Non précisé	- Financement des opérations permettant de limiter les impacts sonores dus au développement du trafic ferroviaire des ports, notamment par la mise en place de dispositifs antibruit (écrans protecteurs ...) aux points noirs bruit identifiés comme zones de bruit critique. - Le soutien du FEDER vise donc à la création de structures communes dédiées à la commercialisation et à la réalisation de transports combinés. Les projets retenus (études, aides etc...) et les formes juridiques de mise en œuvre adéquates (ex : garantie d'emprunts, etc...) seront décidés par le Comité de suivi sur base d'une proposition argumentée du comité de programmation.	- Economiser l'énergie et réduire la production de gaz à effet de serre: promouvoir l'efficacité énergétique au niveau des process, du chauffage des locaux, améliorer l'offre de transports de personnes ou de marchandises, et agir sur les comportements énergétiques, sensibiliser et informer les acteurs.	- Interventions foncières permettant la réhabilitation de l'environnement physique de friches industrielles ou artisanales y compris dans les bourgs ruraux.		- Création d'une plate-forme logistique multimodale, en particulier comme base arrière pour le port de La Rochelle compte tenu du manque de foncier pour son extension sur place.	- Favoriser la prise en compte en amont du développement durable en matière d'urbanisme et de déplacement (soutien à l'expertise, accompagnement des démarches collectives, accompagnement des initiatives en faveur de la gestion du temps...). - Promouvoir les transports collectifs urbains propres (soutien études, réalisation et optimisation du fonctionnement des pôles d'échanges intermodaux, y compris la problématique cyclable).

Echelle d'étude : régions portugaises					
Mode	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
MULTIMODALITE					
Maritime & fluvial					
Routier					- Finaliser l'exécution du Plan Routier National de l'Algarve, Compléter quelques liaisons de la VLA sur les bords côtiers et sur la ER125..., Améliorer l'ER124/267 entre les principales agglomérations urbaines de l'intérieur,
Ferroviaire					- Moderniser la ligne ferroviaire régionale Lagos – Vila Real de Santo António.
Aérien					
Non précisé					
INTERMODALITE					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé		- Promotion des investissements et des initiatives dans le domaine du transport collectif, de l'intermodalité, des parcours piétonniers et cyclables.			
INTEROPERABILITE					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé		- Elimination des barrières physiques.			
COOPERATION					
Maritime & fluvial					
Routier					
Ferroviaire					
Aérien					
Non précisé					
CONNECTIVITE/ ACCESSIBILITE/ AUTRES					
Maritime & fluvial				Typologies de projets : - Infrastructures portuaires.	
Routier				- Accessibilités routières en milieu urbain, - Typologies de projets.	
Ferroviaire				Typologies de projets : - Accessibilités ferroviaires.	
Aérien				Typologies de projets : - Système aéroportuaire.	
Non précisé	- Promotion de la mobilité urbaine orientée par l'amélioration de l'efficacité des transports et de la mobilité dans les principaux noyaux du système urbain régional à travers les systèmes de transports urbains et suburbains, la réalisation de variantes aux centres urbains, le développement d'actions de qualification des systèmes de transports publics de passagers, l'élimination des points noirs du taux d'accident de la route... - Développement des infrastructures de mobilité subrégional : promotion d'un ensemble d'initiatives/projets structurants intégrés dans les schémas directeurs des services collectifs régionaux de transports de passagers et de marchandises.	- Amélioration de la mobilité intra et interurbaine, de façon à assurer la conciliation entre la vie de famille, personnelle et professionnelle.	- Solutions innovatrices pour les problèmes urbains : ▢ Systèmes intelligents de transports ▢ Aide aux actions de micro-logistique locale ▢ Aide aux actions locales dans l'optique de l'efficacité de la mobilité de la population ▢ Renforcement de la capacité de planification	- Systèmes de transports collectifs, - Intermodalité des transports, - Réseaux d'écovoies en milieu urbain. - Infrastructures et réseaux de mobilité: Renforcement de la mobilité intra-régionale, à travers l'amélioration des infrastructures et des systèmes de transports, selon une articulation profonde, pas seulement avec les interventions du PO Valorisation Territoriale, mais aussi avec les dynamiques entrepreneuriales et avec le système urbain régional.	- Actions tendant à consolider/renforcer le réseau d'accessibilités intra et inter-régional, à articuler ce réseau avec le système urbain et à renforcer les actions dans le domaine de la mobilité durable. - Encourager les politiques incitant à l'utilisation des modes de transports alternatifs, - Consolider le schéma directeur des Ecovoies de l'Algarve.

RESUME :

Cette étude traite de la thématique Transport et s'attache à comprendre s'il y a articulation entre le programme de coopération transnationale "Espace Atlantique" avec les programmes des espaces transnationaux qui chevauchent l'arc atlantique, les documents stratégiques nationaux des Etats concernés par ce territoire et les programmes opérationnels régionaux des trente-trois régions atlantiques ; puis comment ces documents intègrent-ils les orientations de l'Espace Atlantique?

Cette étude s'inscrit dans une analyse plus transversale regroupant trois autres thématiques et présentée dans un document commun.

Parmi les problématiques déclinées dans la thématique Transport (multi- & intermodalité ; interopérabilité ; accessibilité et connectivité ; puis coopération) la coopération revêt une importance capitale aux yeux du programme Espace Atlantique. Les modes maritime et ferroviaire sont au cœur du développement promu. Cela est-il repris dans les autres programmes?

Suite à l'analyse, il est clair que la réponse dépend du statut attribué par le FEDER aux régions. Les régions compétitives épousent davantage les orientations de l'Espace Atlantique. Toutefois, dans l'ensemble, on peut dire que oui, les programmes s'articulent entre eux et répondent aux souhaits de l'Espace Atlantique, bien que la profondeur et la force des propositions d'actions sont parfois amoindries devant prendre en compte la variété des orientations émanant de la multitude des programmes.



**Note de présentation
"Stage individuel"**



Programme Espace Atlantique

Evaluation de la coordination entre programmes



**Au sein de la Comissão de
Coordenação e
Desenvolvimento Regional do
Norte – CCDR-N, Porto,
Portugal**



**Aurélia Fillos
Magistère 3/ Master 2
Octobre 2007**

**Tuteurs de stage : Da Teresa Lameiras & D.
Armando Carvalho**

**Conseiller de stage : M. Jean-Paul Carrière
Deuxième membre du jury : M. José Serrano**



Dans le but que vous compreniez le contexte dans lequel s'est réalisé mon stage, voici la présentation de l'organisme. Je détaille ensuite le déroulement chronologique puis j'expose la demande des commanditaires. Pour conclure je révèle mes appréciations personnelles.

Structure de l'organisme :

La structure d'accueil de mon stage est l'autorité de gestion du programme de coopération transnationale Espace Atlantique.

Qu'est-ce que le programme Espace Atlantique ?

Le programme transnational « Espace Atlantique » est un programme de coopération territoriale de la commission européenne pour la période de 2007-2013. Ce programme est cofinancé par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).

Le grand objectif de ce Programme est de contribuer à la cohésion territoriale de cet espace, par le biais du renforcement de la coopération entre les États membres de l'Union européenne de la façade atlantique, capable de créer des progrès concrets sur le développement solidaire de l'économie de la connaissance, la valorisation du patrimoine et des ressources maritimes, l'émergence de nouveaux clusters d'activité économique, la promotion des conditions d'accessibilité et de logistique, le développement soutenable et le polycentrisme.

Cinq pays sont concernés par cet Espace Atlantique : l'Irlande, le Royaume-Uni, la France, l'Espagne et le Portugal, totalisant 33 régions littorales (la zone précise d'étude ainsi que ses régions sont présentés dans le document principal).

Le rôle de l'Autorité de Gestion :

L'art. 60 du Règlement (CE) N° 1083/2006¹ définit le rôle de l'Autorité de Gestion. Les principales fonctions sont les suivantes :

- gestion et mise en œuvre du programme opérationnel;
- vérification de conformité des opérations aux critères de financements et aux règles communautaires et nationales;
- rôle de suivi du bon déroulement des opérations et de leur évaluation;
- vérification et mise en œuvre des conditions nécessaires à la réalisation des opérations.

L'organisation du programme Espace Atlantique :

¹ Cf. Annexe n°1

L'Autorité de Gestion travaille dans un esprit de collaboration avec les Etats membres de l'espace. Chaque Etat membre a une **structure relais** ("Correspondants Nationaux") permettant la coordination entre les opérations réalisées sur son territoire et l'autorité de gestion, c'est-à-dire prenant en charge la diffusion, la mise en œuvre et la gestion du Programme.

En parallèle, au sein de sa structure, l'Autorité de Gestion va être assistée tout prochainement (actuellement en cours de recrutement) par un **Secrétariat Technique Conjoint** qui permettra d'assurer le suivi et le bon déroulement des opérations. A cela s'ajoutent d'autres organismes à savoir **l'Autorité de Certification** confié, pour la période en cours, à l'Instituto Financeiro de Desenvolvimento Regional (IFDR) – Lisboa, Portugal; **l'Autorité d'Audit** réalisé par l'Inspeção Geral das Finanças (IGF) – Lisboa, Portugal; et le **Comité de Suivi**.

Les financements du programme Espace Atlantique :

Les financements des opérations se font par montage de projet en relation avec les objectifs des Fonds Européens de Développement Régional. Cela fait parti d'un des rôles de l'Autorité de Gestion.

Cette Autorité de Gestion est, pour la période 2007-2013, la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N).

Qu'est-ce que la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N) ?

La CCDR-N est un organisme déconcentré de l'Administration Centrale de l'Etat Portugais dont la mission est de promouvoir les conditions pour le développement intégré et soutenu du Nord du Portugal (NUT II), afin de contribuer à la cohésion du territoire national. Cette structure régionale joue aussi un rôle important au sein de l'Europe.

Le rôle de la CCDR-N :

Muni d'autonomie administrative et financière, la CCDR-N est chargée de coordonner et de promouvoir dans la Région Nord les politiques de planification et de Développement Régional, d'Environnement, d'Aménagement du Territoire, de Coopération Interrégionale et Transfrontalière et d'aider l'Administration Locale et les Associations Intercommunales. Ses domaines d'intervention englobent aussi la gestion de programmes opérationnels régionaux, provenant des fonds communautaires d'aide au Portugal, et d'autres instruments de financement du développement régional.

L'organisation de la CCDR-N :

La CCDR-N est organisée en plusieurs cellules. Les deux cellules particulièrement importantes pour le programme de coopération transnationale Espace Atlantique sont le Département Régional de la Gestion de Projets et de Programmes ainsi que le Département de Promotion du Développement Régional et de la Coopération².

L'équipe :

A l'heure actuelle, l'équipe est composée d'un président Paulo Gomes, et de deux autres personnes Teresa Lameiras et Armindo Carvallho. Ces trois personnes représentent l'Autorité de Gestion du Programme Espace Atlantique. Cette équipe est en cours de recrutement du Secrétariat Technique Conjoint - STC.

Au sein du cabinet, Teresa et Armindo travaillent en constante concertation et dialogue permanent.

² Cf. Annexe n°2

Nous étions trois stagiaires présents pendant le stage. Tout d'abord, Anne-Elise Hamon puisque nous travaillions conjointement au même projet sur des thématiques différentes, puis un autre stagiaire qui créait un logiciel informatique permettant le recrutement du STC et moi-même.

Le déroulement chronologique du stage

- Le stage a duré trois mois, du 2 Juillet 2007 au 28 Septembre 2007, soit 13 semaines.
- Nous étions deux, Anne-Elise et moi, à travailler dans la même structure.
- Lors d'un premier rendez-vous pré-stage, Teresa et Armindo nous ont proposé différentes propositions de projets auxquels nous devions réfléchir avant d'en choisir un.

Le sujet choisi a été présenté à nos commanditaires. Il s'agit d'un sujet commun décliné en deux thématiques, chacune abordant sa propre thématique.

Les deux premiers mois ont consistés en **la recherche de tous les documents nécessaires** à notre analyse puis en leur **lecture fastidieuse** pour ceux qui ont pu être récoltés petit à petit. Une **méthodologie** précise a été établie (présentée dans le rapport même) puis suivie.

A chaque document, nous avons **relevé les buts, enjeux, stratégies, objectifs et propositions d'actions** présentés dans les documents; puis classé sous forme de **tableaux** de manière à les présenter au même format pour mieux les comparer.

Durant les quatre dernières semaines nous avons **croisé les informations** relevées. Cela c'est d'abord fait à travers une lecture horizontale à trois échelles (transnationale, nationale et régionale), puis suivant une analyse verticale.

Au cours de cette période, une **troisième rencontre** a été organisée avec Teresa et Armindo de manière à réorienter l'analyse si nécessaire et éclaircir certaines zones d'ombre.

A la suite de l'analyse complète une **présentation orale**, en portugais, a été réalisée à nos commanditaires ainsi qu'à huit autres personnes dont les membres du bureau chargé de la Coopération régionale et transfrontalière.

La demande

Le sujet défini consiste à **évaluer l'articulation du Programme de Coopération Transnationale de l'Espace Atlantique avec les programmes nationaux, régionaux et sectoriels ainsi que les autres programmes de coopérations transnationales chevauchant l'Espace Atlantique pour la période 2007-2013.**

Le sujet étant conséquent et le stage court, chacune de nous c'est focalisée sur une thématique. Ma thématique a été celle de l'Accessibilité via les Transports. L'analyse s'est focalisée sur les échelles transnationales avec l'étude des quatre espaces de coopérations (Espace Atlantique, Espace Nord-Ouest, Espace Sud-Ouest et Espace Méditerranée), des CRSN des cinq pays et du POT pour le Portugal, ainsi que des Programmes Opérationnels régionaux de l'ensemble des régions françaises et portugaises. Cette étude exclue donc les programmes sectoriels et les programmes de coopération transfrontalière.

Les Programmes Opérationnels régionaux de l'Irlande n'étaient pas aboutis, et la majorité de ceux des régions du Royaume-Uni et de l'Espagne n'ont pu être récoltés. C'est pour ces raisons que seuls la France et le Portugal ont été étudiés.

La méthode de travail

La méthode de travail a été établie dès la lecture des premiers documents, bien que redéfinie plus en détail par la suite. Elle est présentée directement dans le rapport, du fait de son rôle dans la continuité de notre travail.

Mes appréciations personnelles

Le stage s'est très bien déroulé.

Il a été pour moi d'une richesse exemplaire.

Tout d'abord le fait de travailler en pays étranger, m'a permise de m'immerger dans d'autres rythmes de travail.

Aussi par la multitude de pays concernés par notre étude, de nombreuses organisations furent découvertes. J'ai pu apercevoir et palper de plus près l'épaisseur de la complexité administrative, différente pour chaque nation.

Ensuite, de part cette multitude de pays, la diversité des langues était d'une grande richesse. C'était très plaisant de lire en espagnol le matin puis en anglais l'après-midi.

A contrario, du fait de cette variété linguistique et organisationnelle, il a été difficile de récolter les documents au sein des nombreux organismes, plus particulièrement en période de vacances estivales. La deuxième difficulté a été de lire ces documents en langue étrangère et de maintenir sa concentration avec persévérance, bien qu'un exercice très intéressant.

Personnellement, je regrette toutefois la disponibilité limitée de nos commanditaires. Il faut préciser qu'ils ne sont pour le moment que deux au sein de l'Autorité de Gestion, pour un travail normalement réalisé par une équipe plus conséquente (6 à 8 personnes).

Enfin, le fait de travailler en équipe (Anne-Elise et moi) a été très constructif du fait du réel échange de réflexions, d'idées et d'appréciations. La collaboration avec Anne-Elise a été un vrai défi et j'en ressors enchantée. Dans une équipe aussi restreinte, l'organisation est plus simple et plus souple qu'à l'intérieur d'une équipe de 6 personnes ou plus, et les échanges sont plus fluides. C'est très appréciable.



Annexes



RÈGLEMENT (CE) N° 1083/2006 DU CONSEIL
du 11 juillet 2006
portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds
social
européen et le Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999

Article 60

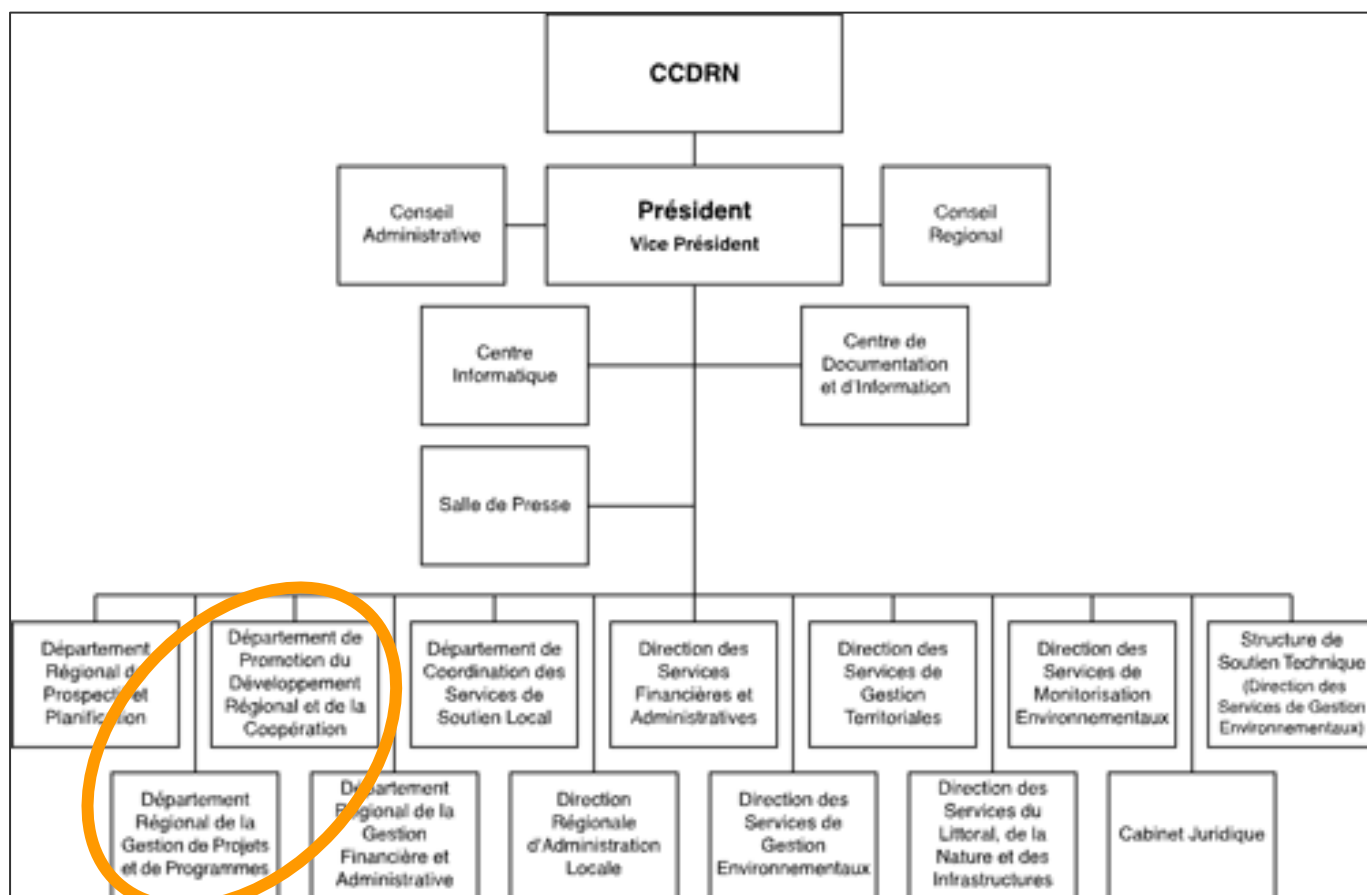
Fonctions de l'autorité de gestion

L'autorité de gestion est chargée de la gestion et de la mise en oeuvre du programme opérationnel conformément au principe

de bonne gestion financière, et en particulier:

- a) de veiller à ce que les opérations soient sélectionnées en vue d'un financement selon les critères applicables au programme opérationnel et qu'elles soient conformes, pendant toute la durée de leur exécution, aux règles communautaires et nationales applicables;
- b) de vérifier la fourniture des produits et services cofinancés et de contrôler que les dépenses déclarées par les bénéficiaires pour les opérations aient été effectivement encourues et qu'elles soient conformes aux règles communautaires et nationales; les vérifications sur place des opérations peuvent être effectuées par sondage conformément aux modalités qu'adoptera la Commission selon la procédure visée à l'article 103, paragraphe 3;
- c) de s'assurer qu'il existe un système d'enregistrement et de stockage sous forme informatisée des pièces comptables pour chaque opération au titre du programme opérationnel et que les données relatives à la mise en oeuvre nécessaires à la gestion financière, au suivi, aux vérifications, aux audits et à l'évaluation soient collectées;
- d) de s'assurer que les bénéficiaires et les autres organismes participant à la mise en oeuvre des opérations appliquent soit un système de comptabilité séparé, soit une codification comptable adéquate pour toutes les transactions relatives à l'opération, sans préjudice des règles comptables nationales;
- e) de s'assurer que les évaluations des programmes opérationnels visées à l'article 48, paragraphe 3, soient effectuées conformément à l'article 47;
- f) d'établir des procédures pour que tous les documents relatifs aux dépenses et aux audits requis pour garantir une piste d'audit suffisante soient conservés conformément aux dispositions de l'article 90;
- g) de s'assurer que l'autorité de certification reçoive toutes les informations nécessaires sur les procédures suivies et les vérifications effectuées en rapport avec les dépenses aux fins de la certification;
- h) d'orienter les travaux du comité de suivi et de lui transmettre les documents permettant un suivi qualitatif de la mise en oeuvre du programme opérationnel au regard de ses objectifs spécifiques;
- i) d'établir et, après approbation par le comité de suivi, de présenter à la Commission le rapport annuel et le rapport final d'exécution;
- j) de veiller au respect des obligations en matière d'information et de publicité énoncées à l'article 69;
- k) de transmettre à la Commission les éléments permettant d'apprécier les grands projets.

Annexe n°2 / Organigramme de la CCDR-N



Sources : www.ccdr-n.pt

Dates : Octobre 2007