

Projet de Fin d'Etudes

**PORTEES ET LIMITES DES
« VISIONS SPATIALES »
ELABOREES A L'ECHELLE
TRANSNATIONALE, EN
APPLICATION DES PRINCIPES DU
SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE
L'ESPACE COMMUNAUTAIRE**



2007-2008

VILAMITJANA Xavier

Directeurs de recherche

HINFRAY Noémie

CARRIERE Jean-Paul

Formation par la recherche et Projet de Fin d'Etudes

La formation au génie de l'aménagement, assurée par le département aménagement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Ingénierie du Projet d'Aménagement, Paysage et Environnement de l'UMR 6173 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer tout une partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Avertissement

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	3
INTRODUCTION	4
METHODOLOGIE.....	5
I Analyse du concept de vision spatiale et de ses caractéristiques :.....	7
1. <u>Analyse terminologique des termes clés</u> :.....	7
a) Echelle transnationale.....	7
b) La vision et l'espace	8
2. <u>La dimension temporelle de la vision spatiale</u> :.....	9
a) Démarche de « planification » ou de « prospective » ?.....	9
b) La « planification stratégique » comme qualificatif du concept de vision spatiale.....	10
3. <u>Les caractéristiques du concept de vision spatiale</u> :.....	11
a) Le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale dans la littérature.....	11
b) Le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale en six points.....	13
c) Les interrogations et les zones d'ombres autour du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.....	14
Bilan de la première phase.....	15
II Comparaison de deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale : le SDEA et la NWV.....	16
1. <u>Cadre politique dans lequel s'insère les exercices de vision spatiale en Europe</u>	16
a) L'Union Européenne et la cohésion territoriale.....	16
b) L'Union Européenne et la coopération territoriale	19
2. <u>Méthodologie de la comparaison</u>	24
3. <u>La comparaison du SDEA avec la NWV</u> :	26
a) L'aire de coopération transnationale.....	26
b) La motivation de l'initiative et la démarche suivie.....	39
c) Les objectifs et la visée de l'étude.....	45
d) Les conclusions	54
Bilan de la deuxième phase.....	60

III	Réflexions sur le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale :..	61
1.	<u>L'aire de coopération</u>	61
2.	<u>Les principes d'aménagement</u>	62
3.	<u>Les fonctions</u>	63
4.	<u>Le contenu</u>	64
5.	<u>La vision géographique de la politique</u>	65
6.	<u>L'application</u>	66
	 Bilan de la troisième phase.....	 67
	 CONCLUSION.....	 68
	 BIBLIOGRAPHIE.....	 70
	 ANNEXE : Liste des personnes rencontrées.....	 73

REMERCIEMENTS

Ce projet a été réalisé grâce à l'aide et à la disponibilité que nous ont apportées les personnes suivantes. Je tiens à les remercier car sans eux, sans leurs témoignages et leurs conseils, ce Projet de Fin d'Etudes n'aurait pu être mené à bien.

❖ Pour leurs conseils et leur disponibilité :

Mademoiselle Noémie Hinfray, doctorante et tutrice de mon Projet de Fin d'Etudes,

Monsieur Jean-Paul Carrière, enseignant chercheur à l'école Polytechnique Universitaire de Tours, Département Aménagement, et également tuteur de mon Projet de Fin d'Etudes.

❖ Pour leur étroite collaboration :

Monsieur Philippe Doucet, chercheur,

Monsieur Stuart Farthing, enseignant-chercheur à la University of West England of Bristol,

Madame Stefanie Dühr, enseignante-chercheur à la Radboud University of Nijmegen.

❖ Pour leur patience et leur aide :

Madame Julia Eripret, chargée de mission « développement de projets » à la NWE,

Monsieur Ronan Mac Adam, coordinateur du programme Interreg Espace Atlantique au conseil régional du Poitou-Charentes,

Madame Mathilde Lechartpentier, directrice du pôle éco-industrie de la Région Poitou-Charentes.

INTRODUCTION

Dans un contexte de globalisation et d'élargissement de l'Union Européenne, le développement territorial favorise les régions les plus compétitives au détriment des celles qui le sont moins. L'existence d'importantes disparités territoriales justifie l'impératif d'une cohésion territoriale en Europe, qui se traduit aujourd'hui par l'élévation de la coopération territoriale au rang d'objectif de la politique de cohésion.

Dans le cadre de la recherche de cette cohésion, de nouveaux territoires voient le jour avec les aires transnationales. Leur découpage offre une vision originale du territoire européen car il fait fi de la réalité des frontières. En application des principes du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), des visions spatiales ont été définies pour certaines de ces aires de coopération.

Ces visions entrent dans le cadre de la troisième génération des programmes d'initiative communautaire Interreg (Interreg III) qui s'étale de 2000 à 2006. Elles offrent l'opportunité d'approfondir les connaissances du territoire et sont résolument tournées vers l'avenir. Or ce concept est encore jeune et il apparaît à ce jour que sa définition et son application sont peu claires.

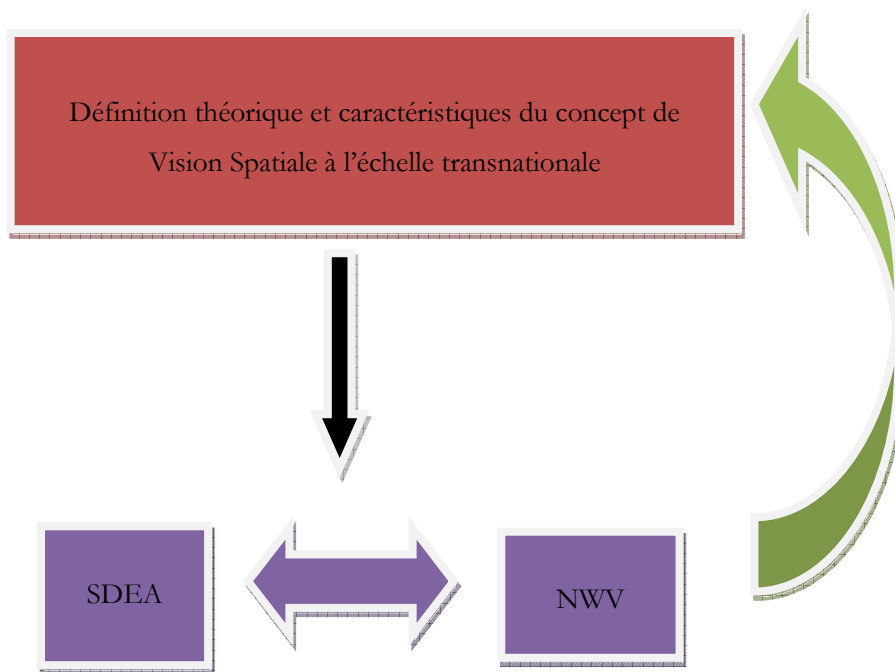
L'objectif de notre étude est en conséquence de déterminer les portées et les limites du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

Pour parvenir à cet objectif, nous effectuerons dans cette étude une comparaison du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA) avec la North West Vision (NWV), deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale, et émettrons un point de vue critique pour apporter des réflexions sur le concept.

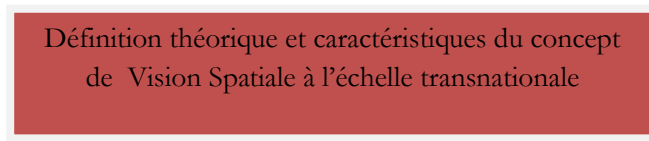
Notre étude s'articulera de la façon suivante : Nous tâcherons de définir dans une première phase le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale et ses caractéristiques, nous comparerons ensuite ces deux exercices de vision spatiale et nous interpréterons enfin, dans la dernière phase, les conclusions obtenues lors de la comparaison et émettrons un point de vue critique sur ce concept.

METHODOLOGIE

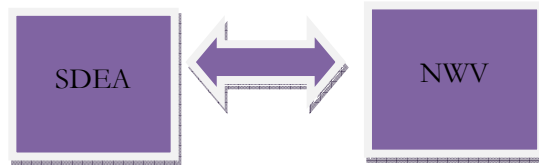
Comme nous l'avons présenté dans l'introduction, pour tenter de parvenir à l'objectif de notre étude, notre réflexion s'organise en trois phases : A partir **d'une définition théorique et des caractéristiques du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale (analyse théorique)**, nous allons effectuer une **comparaison de ces deux exercices de vision spatiale sur la base de points de comparaison (analyse empirique)**, pour en dernière phase **préciser et étoffer le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale**. Nous pouvons schématiser ces trois étapes de la façon suivante :



Ces trois étapes sont différentes et ont un rôle déterminant dans le fil de notre réflexion.



La première phase de notre étude est consacrée à l'analyse théorique de concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. La lecture et l'analyse d'articles scientifiques et d'ouvrages, mais aussi les différents entretiens menés ont permis d'en définir le concept. Au terme de cette première phase seront présentées les caractéristiques de ce concept. Elles nous serviront de base de travail pour la suite de notre étude.



La comparaison du SDEA avec la NWV correspond à la phase de recherche empirique de notre étude. Avant de confronter ces deux exercices de vision spatiale, il convient de résumer l'émergence de la politique de cohésion territoriale et la prise de conscience de la nécessité d'avoir un développement équilibré de l'espace Européen.

Une fois le contexte défini, nous comparerons les deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale, sur la base de quatre points de comparaison, inspirés des caractéristiques présentées dans la première phase :

- **L'aire de coopération transnationale**
- **La motivation de l'initiative et la démarche suivie**
- **Les objectifs et la visée de l'étude**
- **Les conclusions**

Nous utiliserons le dernier rapport de ces deux documents (le quatrième donc) ainsi que des articles et des ouvrages traitant de ces deux exercices, pour effectuer cette comparaison.

Il est important de préciser d'ores et déjà que pour des raisons de temps et de moyens, nous ne traiterons pas de l'opérabilité des exercices de vision spatiale. Notre comparaison cherche à mettre en évidence l'appropriation de ce concept par l'Espace Atlantique et l'Europe du Nord Ouest dans leur document respectif (le SDEA et la NWV).

Cette comparaison doit permettre de trouver des éléments de réponse aux interrogations soulevées par l'étude du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale et d'en tirer des conclusions.



Une fois la comparaison effectuée, la dernière phase de l'étude consiste à préciser et étoffer le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale grâce d'une part à l'interprétation des données récoltées lors de l'étude des deux exercices (SDEA et NWV), et à l'émission d'un point de vue critique sur celui-ci d'autre part.

Pour ce faire, nous nous baserons sur les conclusions de la comparaison pour prendre du recul, et sur les différents entretiens avec les acteurs (chercheurs, chargés d'études, professeurs ...) pour émettre un point de vue critique. Cette phase s'articulera autour des six caractéristiques du concept de vision spatiale qui nous auront suivis tout au long de l'étude. Cette partie a pour finalité de définir les portées et les limites du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

I Analyse du concept de « vision spatiale à l'échelle transnationale » et ses caractéristiques:

1) Des termes à définir :

a) L'échelle transnationale

Il s'agit du niveau d'appréhension des politiques et des projets territoriaux de l'échelon B des programmes Interreg.

Il est important de faire une distinction nette entre cette échelle et l'échelle internationale. En effet, le champ de l'international est parcouru par des flux repérés ou régulés, et il rend compte de la réalité des frontières des Etats ou des communautés plus vastes et de leur franchissement réglementé (Dollfus, 1992). La prise en compte des frontières est synonyme d'une différenciation nette entre les pays qu'elles séparent, c'est pourquoi on y traite de domaines qui s'appliquent entre deux ou plusieurs Etats (règlement, commerce, accords internationaux ...), qui concernent le territoire ou la population de plusieurs Etats mais sans nécessairement remettre en cause les Etats (Brunet, Ferras, Thery, 1992). Le terme transnational est un terme récent qui définit les entreprises, les institutions dont les activités et le poids outrepassent les limites nationales tendant à une vision et un espace d'actions planétaire. Ce mot double le terme « international » qui implique une idée de coopération entre plusieurs nations (Brunet, Ferras, Thery, 1992).

On définit une coopération transnationale (sous Interreg IIB) comme un projet qui doit impliquer des partenaires d'au moins deux pays qui contribuent au financement de ce projet et qui sont actifs dans la mise en place de ce plan d'action. Cette coopération doit se concentrer sur une problématique transnationale. C'est-à-dire une problématique qui concerne une aire transnationale (à travers les frontières nationales et régionales), qui ne peut être traitée de façon équivalente par le niveau local, régional et national et qui nécessite une coopération transnationale (comme la pollution des rivières).

Néanmoins, si un projet n'aborde pas une problématique transnationale, il doit au moins traiter d'une problématique commune. Cela concerne une problématique rencontrée par plusieurs villes et/ou régions dans des lieux différents du territoire européen. Ces problématiques pouvant être traitées à tous les niveaux, la coopération transnationale proposerait ainsi une approche novatrice avec des solutions efficaces (telles que l'étalement urbain, le développement économique ou encore l'exclusion sociale).

On peut donc définir la coopération transnationale comme un moyen d'améliorer la manière de comprendre et d'appréhender ces problématiques par le biais d'échanges de bonnes pratiques, de transfert de connaissances et d'expertise et le pilotage commun de projets. L'enjeu principal ici est d'apporter une plus value aux accomplissements d'acteurs individuels à travers le développement de solutions plus efficaces, intégrées et innovantes.

On attend d'un projet transnational d'avoir des effets territoriaux sur plus d'un pays, avec des coopérations à travers les frontières nationales, au-delà des frontières contigües pour avoir une action plus efficace. L'« action efficace » peut être spécifiée en référence aux objectifs de cohésion de l'Union Européenne, de compétitivité (Stratégie de Lisbonne) et de développement durable (Stratégie de Göteborg).

Enfin, la commission définit la transnationalité comme une coopération à travers de larges espaces multinationaux, en contraste avec le *transfrontalier* (entre des régions géographiquement contigües) et l'*interrégional* (parmi des régions non contigües) (CEC, 1994).

b) La « vision » et « l'espace »

La vision spatiale est un concept d'origine anglo-saxonne (traduire : « spatial vision ») dont les premières utilisations remontent aux années 60 dans les Pays-Bas. Le terme « vision » s'associe généralement au sens de la vue, mais il se définit aussi comme la manière de voir, de concevoir, de percevoir quelque chose (Larousse, 1988). L'« espace » quant à lui est perçu comme une étendue indéfinie qui contient et entoure tous les objets (Larousse, 1988). Le terme « indéfini » est ici un qualificatif important car il peut s'entendre dans son acception mathématique (« qu'on ne peut limiter », qui est synonyme d'infini) ou dans son acception banale (« qu'on ne peut définir ») (Merlin, Choay, 2005).

En aménagement, l'espace aménagé, que ce soit à l'échelle de la ville de la région ou à celle d'un territoire, n'est pas seulement un espace homogène et isotrope. Les activités humaines s'y disposent selon des règles complexes que les économistes spatiaux ont tenté de définir, qu'il s'agisse des cultures (Von Thünen) ou des industries (Weber) (Merlin, Choay, 2005). Au sein d'un espace, les villes et autres établissements humains se disposent en réseaux suivant une géométrie perturbée par les conditions géographiques, les facteurs historiques et les voies de communication. L'espace aménagé est en effet un espace de relations économiques (transports de marchandises) et humaines (migrations à diverses échelles dans le temps). Il apparaît donc à la fois polarisé et structuré par les voies de communication (Meier, 1962).

Jean Peyrony complète la définition de ce concept en y apportant une dimension temporelle. En effet, la particularité de la vision spatiale est de voir et concevoir un espace (quelque soit son échelle) en intégrant toutes ses caractéristiques, par une approche dynamique, pour tenter d'anticiper les évolutions futures. Il définit donc la vision spatiale comme une « définition d'objectifs partagés à long terme pour la structure spatiale d'une région, donnant les directions et les inspirations aux procédés d'aménagements transnationaux, nationaux et régionaux et aboutissant à la formulation et à la sélection de projets et de stratégies d'aménagement transfrontaliers » (Peyrony, 2002).

Cette dimension temporelle qui tourne le concept de vision spatiale vers le futur soulève quelques interrogations quant à la portée d'une telle démarche en aménagement du territoire. Il est en effet difficile de qualifier de « prospective » ou de « planification » la démarche de vision spatiale.

2) La dimension temporelle pour compléter la définition de la vision spatiale :

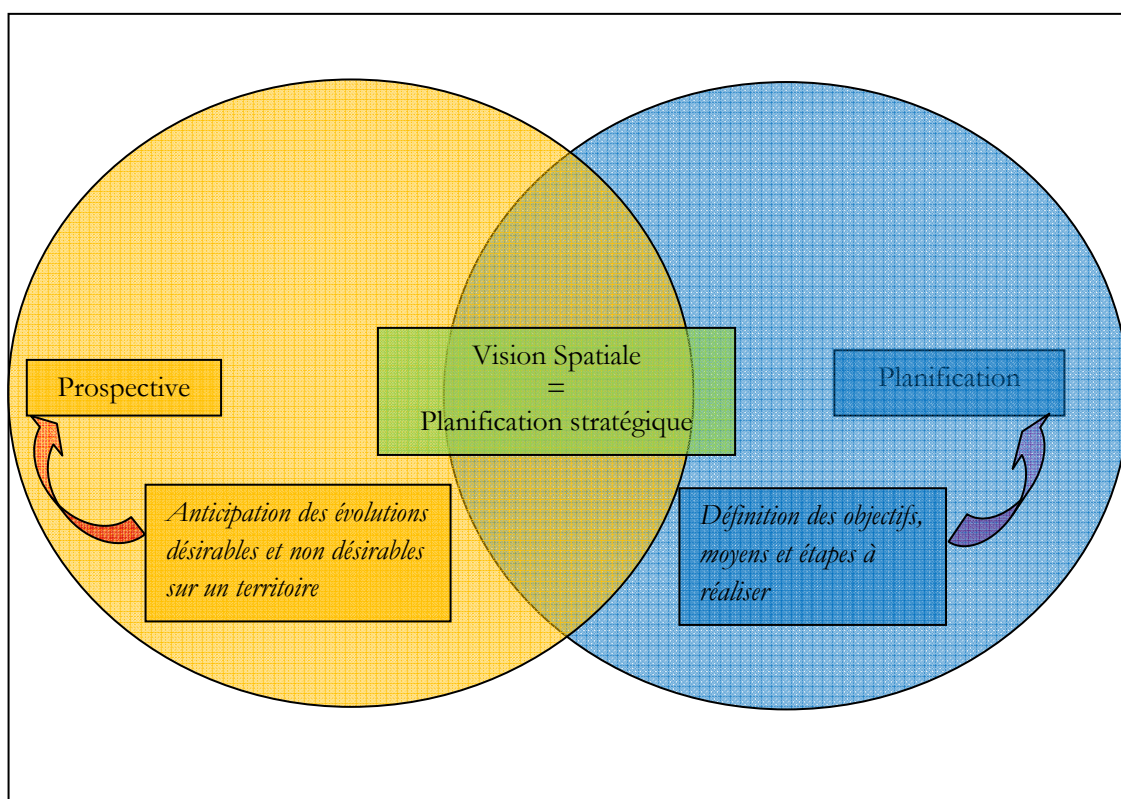
a) Démarche de « planification » ou de « prospective » ?

On définit la « prospective » comme la méthode d'exploration du futur qui vise à anticiper, à des horizons plus ou moins éloignés, les évolutions désirables ou non désirables d'un espace à définition politique (Lévy, Lussault, 2003).

En revanche, la « planification » est le processus qui fixe (pour un individu, une entreprise, une institution, une collectivité territoriale ou un état) les objectifs à atteindre, les moyens nécessaires, les étapes de réalisation et les méthodes de suivi de celles-ci **après études prospectives** (Merlin, Choay, 2005).

Il est clair que le SDEC a permis de développer des premières démarches prospectives à l'échelle transfrontalière mais aussi à des échelles de territoire plus vastes. Pourtant, de proposer une vision spatiale à l'échelle transnationale semble franchir un pas supplémentaire vers une démarche de planification territoriale (qui n'en est pas une pour autant si l'on s'en tient à la définition de Merlin et de Choay).

Il est donc peu évident de situer la position de la vision spatiale entre ces deux procédés. Nous suivons ici le point de vue de Jean Peyrony (2003) qui, acceptant la démarche prospective de la vision spatiale, la qualifie de « planification stratégique », c'est-à-dire un processus permanent où un, ou plusieurs acteurs ensemble tentent d'agir dans le présent, en se projetant dans l'avenir c'est-à-dire en cherchant à visualiser des futurs possibles, probables, souhaitables, puis en arrêtant une stratégie, un projet, un programme d'actions en le mettant en œuvre, en l'évaluant et le corrigeant au fil du projet. Les visions spatiales Interreg se veulent à la fois un moyen de traduire spatialement (démarche « top-down ») les principes du SDEC, une interface entre le SDEC et les projets (Schéma d'Aménagement régionaux ou locaux, projets d'infrastructure), et une contribution à l'élaboration « bottom-up » d'un nouveau SDEC dont les options seraient cette fois territorialisées. En terme de méthode, c'est un nouveau mode de « planification stratégique », bottom-up, itératif et interactif qui s'expérimente ici (Peyrony, 2003).



b) La « planification stratégique » comme qualificatif du concept de vision spatiale

Healey définit la vision stratégique spatialisée comme un effort collectif pour ré-imaginer une ville, une région urbaine ou un territoire plus important, et transformer cette nouvelle vision en terme de priorités, d'investissements, de dispositifs de protection, d'investissement d'infrastructure et de principes de régulation de l'usage des sols (Healey, 2004)

La dimension spatiale implique une focalisation sur le « où » des décisions. L'attention porte sur les lieux, les interrelations spatiales entre activités et réseaux, sur un territoire précis. La dimension stratégique signifie que l'on veut avoir une vision d'ensemble. Elle implique la sélectivité des actions, choisies en raison de leur importance déterminante pour l'avenir d'un territoire. Enfin la dimension de planification met en relief l'idée de développement du présent vers le futur. Elle implique qu'il est possible de choisir des actions appropriées en fonction de leur impact potentiel en matière de relations socio-spatiales futures (Motte, 2006). La particularité de la planification stratégique se trouve donc dans la manière dont on conçoit l'action publique, en particulier par le lien direct qui est recherché entre planification et action concertée.

Deux dimensions essentielles doivent être prises en compte pour poursuivre une démarche de planification territoriale. La première est la coordination des réseaux d'acteurs d'un point de vue spatial (différentes échelles territoriales), fonctionnel (différents usages, types de transports, économie, environnement) et sectoriel (cohérence entre acteurs publics et privés).

La seconde dimension est la gouvernance, comme une nouvelle attitude requise, l'attitude « collaborative » (Healey, 1997). Dans cette démarche, le débat est enrichissant car il permet des innovations substantielles et peut rendre les décisions prises plus pertinentes, mieux comprises et appropriées par les groupes sociaux.

Alain Motte (2006) met en évidence plusieurs points en rapport avec la définition précédente :

- Focalisation sur un nombre restreint d'enjeux,
- Implication large (gouvernance à niveaux multiples) et diverse (public/privé/société civile) dans le processus de planification,
- Développement d'une vision à long terme réaliste ou de perspectives et de stratégies à différents niveaux, en prenant en compte les structures de pouvoirs, les incertitudes, et les valeurs en concurrence,
- Organisation des structures d'élaboration et de mise en œuvre du plan et du contenu (images, schémas) pour influencer et piloter le changement spatial,
- Elaboration de nouvelles idées et de processus qui permettent de les mettre en œuvre, ce qui conduit à de nouveaux modes d'analyse, à la construction de nouveaux accords et à de nouveaux modes d'organisation et de mobilisation des forces en présence dans les différents domaines.

La définition de Louis Albrechts (2004) permet ainsi de compléter celle proposée (Healey) jusqu'à présent. Ce dernier définit la planification stratégique spatiale comme un processus socio-spatial dirigé par le secteur public, processus tout au long duquel est construit une vision, des actions et des moyens de mise en œuvre pour donner forme et organiser un lieu et ce qu'il doit devenir. L'étude de la vision spatiale à l'échelle transnationale permet de constater l'étroite relation de ce concept avec celui de planification stratégique. Tâchons maintenant de définir les caractéristiques de ce concept.

3) Les caractéristiques du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale en Europe:

a) La vision spatiale à l'échelle transnationale dans la littérature

Les racines des visions spatiales à l'échelle transnationale en Europe remontent aux stratégies d'aménagement nationales et transnationales préparées par les pays de l'Europe du Nord Ouest. Les premières réflexions sur une définition et une conceptualisation de la NWE ont commencé au début des années 60, sous l'impulsion du ministère de l'Aménagement du territoire hollandais et de la Conférence des Régions du Nord Ouest de l'Europe (CRENO).

L'idée de préparer explicitement un cadre de travail spécifique pour les territoires transnationaux a récemment été appliquée de façon plus large en Europe, particulièrement dans le contexte du SDEC (1999) et des programmes d'initiative communautaire Interreg II C (1994 – 1999) et Interreg III B (2000 – 2006) (Duhr, 2005). Plusieurs définitions des procédés de visions ont ainsi vu le jour, comme la « Vision and Strategies around the Baltic sea region 2010 » et les études régionales transnationales menées sous l'impulsion du projet de la Commission Européenne Europe 2000.

Selon les termes de la Commission, le but des visions spatiales est « d'encourager de nouveaux moyens de traiter les perspectives territoriales qui ne sont pas limitées par les frontières nationales et de stimuler une approche dite « bottom-up » (ascendante) pour le développement des liens entre les régions » (CEC, 1994).

En respect des principes du SDEC, les programmes d'initiative communautaire à l'échelle transnationale ont défini leur propre vision spatiale. Nous étudierons la différence de perception et d'interprétation de ce concept ultérieurement. Le SDEA et la NWV sont deux programmes opérationnels dans le cadre du programme d'initiative communautaire Interreg III B qui ont produit des visions spatiales pour leur territoire en respect des principes du SDEC.

L'interprétation du concept de vision spatiale peut varier d'une aire de coopération à l'autre. En effet, le principal objectif de la définition de la vision spatiale du SDEA est de « définir les conditions nécessaires pour faire de l'espace Atlantique un espace compétitif et attractif dans le contexte d'élargissement de l'Europe » (Carrière, 2004). La spécificité de ce projet est d'avoir opté pour une approche ascendante en ce qui concerne la participation. En effet, un grand nombre d'acteurs régionaux et locaux ont été sollicités pour la définition de cette vision (Robert et Stumm, 2006).

L'espace Nord Ouest Européen a souhaité quant à lui produire une vision spatiale pour plusieurs raisons. Tout d'abord en tant que région parmi les plus compétitives au monde, la NWE doit prendre l'initiative d'assurer un développement cohérent, équilibré et durable de son territoire. De plus, les pays et les régions de la NWE doivent coopérer pour exploiter des opportunités et atteindre des objectifs à l'échelle transnationale (« Spatial Vision for North West Europe », 2000).

Sur la base de son analyse de visions spatiales à l'échelle transnationale en Europe, Nadin (2000) a proposé les objectifs fondamentaux d'une vision spatiale à cette échelle :

- Comprendre les implications transnationales et à long terme des tendances de développement spatial ;
- Proposer des objectifs partagés pour la structure spatiale de la région ;
- Donner une direction et une inspiration aux procédures transnationales, nationales et régionales ;
- Aider à la formulation et la sélection de programmes et de projets interrégionaux.

Bien que depuis la première définition de vision spatiale à l'échelle transnationale dans le cadre des programmes Interreg, un débat a élargi leurs fonctions, le cahier des charges de la vision spatiale s'est quant à lui précisé.

En effet, les visions spatiales doivent permettre de « partager les problèmes » et non les solutions. Elles engagent chaque acteur (public/privé) au travers de sa stratégie et de ses moyens propres.

De plus, le document de vision doit être traduit et non exécuté. Il s'agit là moins de donner forme au développement spatial, que de former des acteurs. Aussi, il s'agit moins de répondre à la question « qui fait quoi ? », qu'à la question « comment fait-on ensemble ? », autrement dit on parle ici de gouvernance plutôt que de gouvernement (Jean Peyrony, 2003).

Il n'y a pas d'argument explicite dans les directives des programmes Interreg derrière la demande de visions spatiales. Néanmoins, elles offrent implicitement une plus value aux stratégies d'aménagement nationales et régionales : en mesurant les impacts territoriaux des politiques sectorielles à l'échelle transnationale, en identifiant et gérant les conflits territoriaux et en définissant les opportunités de synergies parmi les actions des états membres et les régions (Nadin, 2002).

Les exercices de vision spatiale sont le résultat de rencontre entre acteurs nationaux et régionaux. Ces rencontres ont abouti à la définition de principes communs pour mener leurs futures politiques nationales et régionales. Ce travail permet aussi la définition d'objectifs et de modèles de développement spatial et de pratiques d'aménagement qui sont propices à la prise en compte des enjeux à long termes et transnationaux (Nadin, 2000). En ce sens, les visions ne sont pas « visionnaires », mais montrent plutôt l'état actuel du développement spatial de l'aire de coopération transnationale. Enfin, en terme de procédure, les procédés de vision semblent avoir principalement servis à définir les enjeux et les programmes de mise en place pour les futures collaborations (Duhr, 2005).

b) Le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale en six points

Nous pouvons résumer les différentes caractéristiques du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale en les regroupant tel que l'a fait Will Zonneveld (2005), c'est-à-dire en ces six points différents :

- **L'aire de coopération** : Une aire de coopération transnationale est un espace géographiquement limité. La commission, en les définissant, avait l'intention d'identifier des « super-régions », qui en terme économique, forment ou pourraient former une alternative à des pays séparés (CEC, 1991). Les mots de cette dernière sont d'ailleurs les suivants : « le but est d'encourager des nouveaux modes de pensée en terme d'aménagement qui ne sont pas limités aux frontières nationales, et de stimuler une approche bottom-up dans le développement des relations entre les régions » (CEC, 1994).
- **Les principes d'aménagement** : Ces principes reflètent les implications de la vision spatiale à l'échelle transnationale. La vision spatiale ne doit pas être opposable. Chaque acteur (privé comme public) est impliqué dans son élaboration, quelle que soit son échelle territoriale. Enfin l'élaboration de cette vision doit être globale et non focalisée sur un secteur en particulier.
- **Les fonctions** : Will Zonneveld décrit un nombre important de fonctions des visions spatiales à l'échelle transnationale. Il est intéressant de les énumérer afin d'avoir une meilleure compréhension du concept :
 - La création d'un réseau d'acteurs,
 - Le rassemblement des connaissances et du savoir faire à l'échelle transnationale,
 - Le respect d'une approche globale du territoire,
 - La création et le renforcement d'une identité transnationale,
 - L'opérabilité dans les programmes Interreg,
 - La schématisation du futur souhaité sur une carte .

Ces différentes fonctions mettent en évidence les ambitions variées générées par ce concept en terme d'aménagement du territoire.

- **Le contenu** : L'intérêt est ici porté sur la structure de la vision spatiale, ses principaux objectifs en termes de contenu, et son élaboration.
- **Vision géographique de la politique** : Ce point particulier part du principe qu'une vision spatiale véhicule une certaine image de la structure spatiale désirée. Cette image n'est toutefois pas détaillée, mais cherche plutôt à visualiser les intentions politiques sur un territoire. Cependant, la vision géographique divise les auteurs. Ainsi si certains s'accordent à affirmer le rôle important de la carte pour compléter les orientations politiques sur des aires marquées par de fortes disparités (Nadin, 2002), d'autres mettent en avant la contradiction du caractère figé d'une carte qui ne peut traduire un procédé continu (Thornaes, 2000).
- **L'application** : L'application est un point important. Néanmoins, il est encore difficile de l'évaluer, nous le verrons ultérieurement. Une chose est sûre, il est intéressant de porter une attention particulière à la prise en compte des préoccupations transnationales dans les mentalités des acteurs.

c) Les interrogations et les zones d'ombre autour du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale

Les précédentes caractéristiques nous permettent d'avoir une idée précise de ce qui définit le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. Néanmoins quelques interrogations se posent autour de ce dernier. La manière dont les groupes de travail élaborent ces visions n'est pas claire et l'absence de statut formel soulève des doutes quant à leur application politique. Les visions spatiales élaborées dans le cadre des programmes Interreg sont ambitieuses car elles abordent de nombreux points concernant le territoire mais leur contenu semble général et il est peu évident d'en comprendre la portée. Enfin, le caractère controversé des cartes pose des limites à leur interprétation, et finalement, à leur rôle dans le message que la vision spatiale veut faire passer (Zonneveld, 2005).

Ces différentes « zones d'ombres » mettent en évidence une incertitude complète quant à l'avenir des visions spatiales (Zonneveld, 2005), il semble d'ailleurs que la réflexion autour de ce concept n'évolue guère (Faludi, 2003). Enfin Jean Peyrony (2003) note qu'il est encore trop tôt pour dire que les visions spatiales sont au point pour faire émerger un « bien commun » à l'échelle transnationale.

Les observations et les interrogations mises en avant ne remettent pas en question l'intérêt du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale, elles semblent toutefois poser les limites de ce dernier.

Bilan de la première phase

Dans un contexte de globalisation et d'élargissement de l'Union Européenne, une recherche a été lancée pour trouver de nouvelles formes de gouvernance. Une de ces nouvelles formes est la coopération à l'échelle transnationale. Plusieurs acteurs, à tous les niveaux territoriaux, sont ainsi impliqués dans l'élaboration de visions spatiales à l'échelle transnationale. Derrière ce concept se cache une définition floue et difficile à appréhender.

Démarche de « prospective » ou démarche de « planification » ?

La dimension temporelle est une notion indispensable pour définir ce concept résolument tourné vers l'avenir du territoire et de ses évolutions. L'étude de celle-ci nous a permis de faire le rapprochement du concept de « vision spatiale » avec celui de la « planification stratégique spatialisée » proposé par Jean Peyrony. Ainsi, la collaboration, la définition de vision à long terme, la gouvernance, la coopération à différentes échelles territoriales ou encore une approche transversale sont autant de notions qui justifient la qualification de « planification stratégique » pour mieux comprendre le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

De nombreux articles et ouvrages décrivent l'émergence de ce concept en Europe, et mettent en avant ses objectifs et sa plus value. C'est finalement en se basant sur le point de vue de Will Zonneveld que nous avons pu caractériser le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale en six points distincts.

Les limites et la portée de ce concept n'en restent pas moins difficiles à déterminer. Will Zonneveld regrette que l'interprétation des visions spatiales soit peu connue et la manière dont elles ont été faites peu claire. Quant à Jean Peyrony, il note qu'il est encore tôt pour dire si les visions spatiales sont au point pour faire émerger un « bien commun » à l'échelle transnationale. Sans que ces « zones d'ombres » remettent en question l'intérêt de ce concept pour l'aménagement, elles semblent en revanche poser les limites de celui-ci.

C'est pourquoi nous tâcherons d'étudier et de comparer les exercices du SDEA et la NWV pour tenter d'éclaircir les zones d'ombres mises en avant par l'étude du concept et fixer la portée et les limites de la vision spatiale à l'échelle transnationale.

II Comparaison de deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale : le SDEA et la NWV

1) Cadre politique dans lequel s'insère les exercices de vision spatiale en Europe :

a) L'Union Européenne et la cohésion territoriale

L'Europe, depuis sa création en 1957 (Traité de Rome) est passée de six à bientôt vingt sept Etats membres. Face aux conséquences de cet élargissement, ainsi qu'aux effets de la globalisation, le souci d'intégration et de « réduction de l'écart entre les différentes régions et le retard des moins favorisées » a toujours été l'une des priorités de l'Union Européenne.

Bien que l'aménagement du territoire ne soit pas, à proprement dit, une compétence de l'Union Européenne, celle ci s'attache à assurer un développement équilibré et durable de son territoire. Pour ce faire, l'UE a notamment mis en place le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional), qui a pour vocation le financement de projets d'infrastructure et d'investissements productifs dans les régions défavorisées. Une véritable politique de cohésion économique et sociale prendra corps sous l'impulsion de Jacques Delors, président de la Commission européenne. Cette politique de cohésion économique et sociale repose sur deux piliers :

- La politique régionale, qui s'adresse à l'ensemble des pays de l'Union et est financée par les fonds structurels (FEDER, FSE, FEOGA, IFOP) ;
- La politique de cohésion (financée par les fonds de cohésion) qui s'adresse aux pays de l'Union connaissant les plus lourds retards de développement.

C'est cette recherche de cohésion territoriale qui constitue le contexte de notre étude. Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) est le document qui formule ce souhait de cohésion territoriale en Europe, Les programmes d'initiative communautaire Interreg permettent l'application de ce dernier. Il est indispensable pour comprendre le contexte de notre étude d'avoir une connaissance précise de la signification, de la portée et de l'implication du SDEC et des programmes Interreg dans la recherche de cohésion territoriale.

- Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) :

Soucieux de parvenir à un développement plus équilibré et durable du territoire européen, les Etats membres, en coopération avec la Commission Européenne ont décidé d'élaborer un Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC). Cadre politique non contraignant basé sur un consensus intergouvernemental, le SDEC a pour ambition d'améliorer la coordination des politiques communautaires qui ont un impact significatif sur le territoire, telle que la politique régionale ou certaines politiques sectorielles (agriculture, transport ...). Il s'agit également d'améliorer la coordination de ces politiques avec celles menées par les Etats membres. Ainsi en 1979, les participants (sous l'initiative de Jacques Delors et Jacques Chérèques) ont reconnu le besoin d'une vision spatiale et d'un cadre de travail concret et ont jeté les bases d'un processus qui a conduit au SDEC.

Le SDEC a donc été officiellement lancé sous la présidence belge, à Liège en novembre 1993, et ses principes politiques à Leipzig en 1994. Le processus s'est conclu en 1999 par l'adoption du texte final du SDEC, lors du Conseil informel des ministres de l'aménagement du territoire du Potsdam (J. Peyrony, 2002).

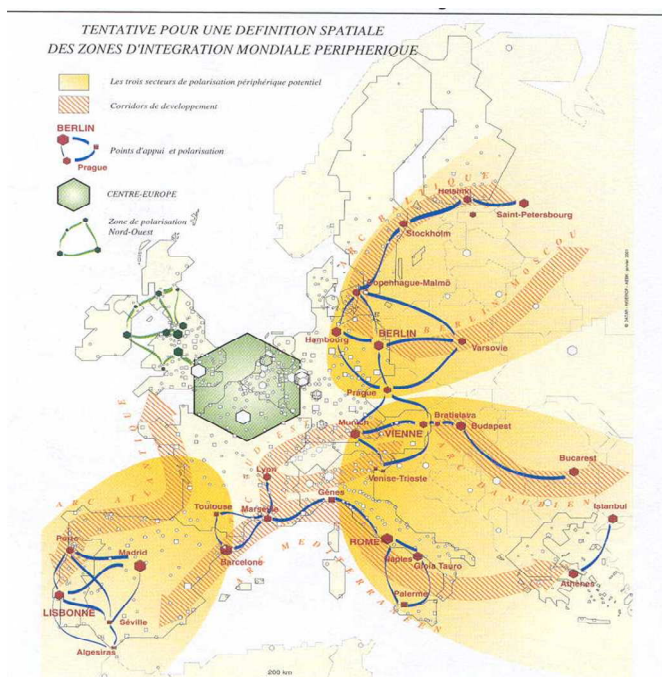
Le SDEA et la NWE Vision sont deux programmes opérationnels transnationaux qui reprennent, dans le cadre de leurs programmes d'initiatives communautaires Interreg III B, les principes du SDEC en définissant des visions spatiales. Avant de traiter chacun des deux programmes, il convient de définir plus précisément ces principes.

La mission du SDEC est de guider le développement du territoire de l'Union. L'Union qui est confrontée à une forte concentration démographique de l'activité et de la population, à un déséquilibre entre régions dans l'accessibilité et la capacité d'innovation, et enfin aux menaces pour l'environnement (N. Van Ravesteyn et D. Evers, 2004).

Trois principes directeurs guident ainsi cette mission :

- **Le développement d'un système urbain équilibré et polycentrique et une nouvelle relation ville-campagne ;**
- **L'assurance d'une parité d'accès aux infrastructures et au savoir ;**
- **Le développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.**

Le premier principe du SDEC s'attache donc au **développement d'un système urbain équilibré et polycentrique et à une nouvelle relation ville-campagne**. En effet, la poursuite de la concentration des fonctions globales très performantes au cœur de l'UE (le pentagone) et dans les métropoles entraîne d'importantes disparités. Selon les termes du SDEC, seul le développement de l'armature urbaine décentralisée qui caractérise l'Europe permettra de valoriser le potentiel économique de toutes les régions de l'UE.



Zones d'intégration économique mondiale (ZIEM) d'Europe et le Pentagone

Source : DATAR

C'est pourquoi la création et le développement économique de plusieurs zones d'intégration dans l'économie mondiale sont un instrument important pour accélérer le développement économique et pour créer des emplois dans l'UE, en particulier dans les régions considérées comme structurellement faibles. Précisons que ces zones d'intégration économique mondiale (ZIEM) proposaient de faire contrepoids au pentagone des villes (J-P Carrière, 2005). Le SDEC n'a pas proposé de carte précise de « ZIEM contrepoids », mais des cartes comme celle de la DATAR, présentée en 2000 lors d'une conférence organisée par la présidence française (SDEC, 1999).

Aujourd'hui, cette démarche suscite le doute. Des stratégies similaires n'ont remporté qu'un succès très relatif dans le contexte national à une époque où les administrations de l'aménagement du territoire bénéficiaient de moyens réglementaires et financiers considérables (Doucet, 2007).

Enfin, il est dans l'intérêt de l'UE de créer des villes dynamiques, attrayantes et compétitives, de favoriser le développement endogène, la diversité et la performance des espaces ruraux tout en assurant le partenariat ville-campagne.

L'accès équivalent aux infrastructures et au savoir est le second principe du SDEC. Les différents programmes opérationnels et politiques doivent, en respect de ce principe, opter pour une démarche intégrée et durable pour améliorer la connexion aux réseaux de transports et l'accès au savoir. La diffusion de l'innovation et du savoir est aussi une priorité de ce principe et le développement polycentrique doit être un objectif principal pour permettre une meilleure accessibilité.

Le troisième principe met en avant **l'importance de la nature et le patrimoine culturel dans le développement et la préservation et le développement de la nature**. La notion de gestion est aussi très présente avec la nécessité d'une gestion des ressources en eaux, du patrimoine et des paysages culturels.

Ces principes doivent être poursuivis conjointement par les institutions communautaires, ainsi que par les échelons politiques et administratifs nationaux, régionaux et locaux. La coopération est l'une des clés de voûte de l'application des principes du SDEC. En matière de coopération transfrontalière, c'est-à-dire entre des régions situées de part et d'autre d'une frontière nationale commune, la première initiative communautaire, Interreg I a été lancée en Juillet 1990. Avec le temps, le spectre d'intervention ainsi que le budget de ce programme ont été augmentés pour conférer à la troisième génération (Interreg III) trois volets distincts : celui des coopérations transfrontalières (Volet A), transnationales (Volet B) et interrégionales (Volet C). Il entend favoriser l'aménagement équilibré et durable des territoires interrégionaux et permettre un progrès plus significatif vers plus d'intégration et de cohésion de l'espace européen. Nous sommes actuellement dans la quatrième génération (Interreg IV) du programme Interreg, qui s'étend de 2007 à 2013, le budget total est de 8,7 milliards d'Euros et la majeure partie de ce budget est allouée au volet A du programme.

La définition du SDEC avec ses trois principes et leur traduction par les programmes d'initiative communautaire Interreg traduisent la volonté de l'Union Européenne d'assurer un développement cohérent de son territoire. Ce développement cohérent est permis grâce à la coopération territoriale, notre étude se focalise sur la coopération entre territoires transnationaux.

b) L'Union Européenne et la coopération territoriale

Alors que l'Union Européenne est rentrée depuis 2007 dans une nouvelle période de financement (2007-2013), un changement important s'est produit à propos des objectifs de la politique de cohésion. En effet, la coopération territoriale (anciennement Interreg) est élevée au rang d'objectif à part entière, ce qui lui donne plus de visibilité et une base légale plus importante. Les programmes Urban et Equal, avec lesquels il était anciennement associé, sont dorénavant intégrés aux deux autres objectifs convergence, et compétitivité régionale et emploi. L'objectif coopération territoriale européenne (2,5% du budget) vise à renforcer la coopération aux niveaux transfrontalier, transnational et transrégional, et il agit en complément des deux autres objectifs (81,5% du budget pour l'objectif convergence et 16% pour la compétitivité). Il est financé par le FEDER pour promouvoir des solutions communes pour les autorités de différents pays dans des domaines tels que le développement urbain, rural et côtier ou le développement des relations économiques. Ce changement se justifie par la mise en application de la stratégie de Lisbonne qui prône une compétitivité basée sur le développement de la connaissance, et la stratégie de Göteborg qui traite de la recherche et du développement.

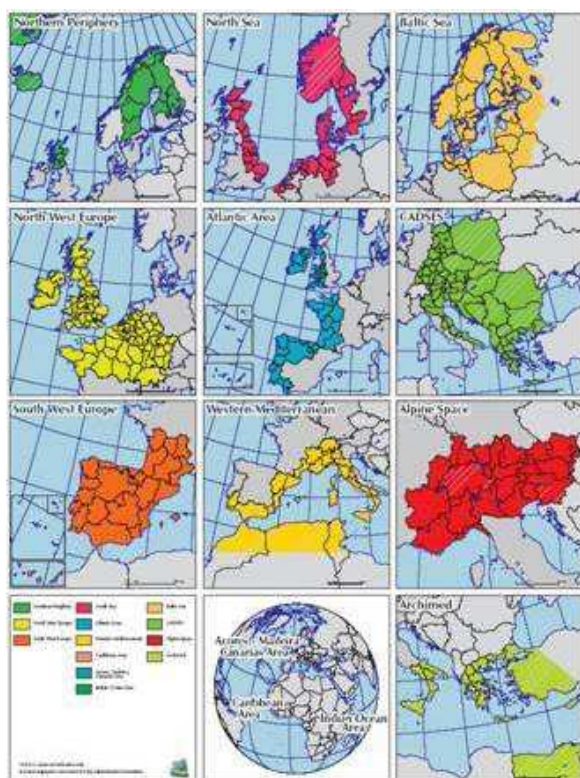
Avant de présenter les programmes opérationnels Interreg III B qui forment le cadre politique de nos visions spatiales, il convient de présenter de façon plus précise la troisième génération du programme d'initiative communautaire Interreg à l'échelle transnationale.

Notre étude se focalise sur une nouvelle appréhension du territoire Européen : les territoires transnationaux (Interreg III B).

En effet, la libre circulation des biens et des personnes, ou les problématiques environnementales telles que les risques d'inondation rendent indispensable une approche globale du territoire Européen. La coopération transnationale vise à promouvoir une meilleure intégration territoriale dans l'Union Européenne grâce à la formation de grands groupes de régions européennes contiguës. Elle concerne désormais toutes les régions et ne se limite plus aux régions directement frontalières. Les stratégies locales, régionales et nationales coopèrent ensemble afin d'élaborer des stratégies transnationales visant un développement économique et territorial équilibré et coordonné, une plus grande intégration avec les pays candidats et les autres pays voisins. Ce volet offre aussi la possibilité d'encourager la coopération entre les groupes de régions confrontées à des problèmes communs, comme la gestion des zones côtières, de montagnes... D'autres projets expérimentent la mise en place de systèmes de transports intégrés, une gestion commune du trafic plus soucieuse de l'environnement et une valorisation coordonnée du potentiel économique régional le long de corridors internationaux de développement.

Le volet B du programme Interreg concerne donc la coopération transnationale et met à contribution les autorités locales, régionales et nationales dans la formation de grands groupes de régions européennes. La coopération à cette échelle a pour objectif une meilleure intégration au sein de l'UE.

La carte ci-jointe montre la répartition des dix aires de coopération sur le territoire européen. L'ère Interreg III B s'étend de 2000 à 2006 avec dix aires de coopérations sur le territoire européen. Près de 80% des régions européennes font partie de plus d'une aire de coopération (ESPON, 2005), comme par exemple certaines régions du nord du Royaume Uni qui font partie de quatre aires de coopération.

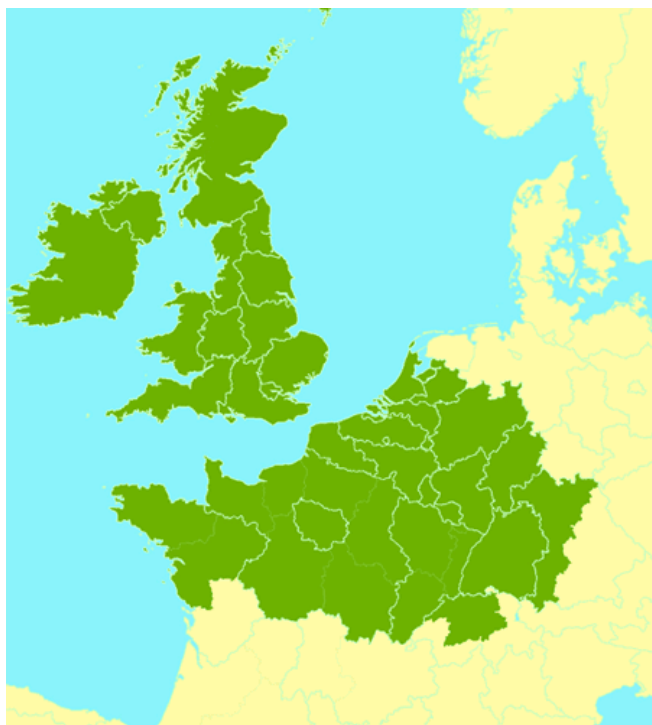


Les dix aires de coopération transnationale sous Interreg III B

Source : Europa

Le SDEA et la NWE Vision sont des documents produits dans le cadre des programmes Interreg III B, ils concernent respectivement l'espace Atlantique (SDEA) et l'Europe du Nord Ouest (NWE).

La **NWE** représente en chiffres une aire de coopération de 787 400 km² (huit pays : France, Allemagne, Royaume-Uni, Irlande, Pays-Bas, Belgique, Suisse et Luxembourg) et une population de 171 millions d'habitants avec la plus grande densité d'Europe.



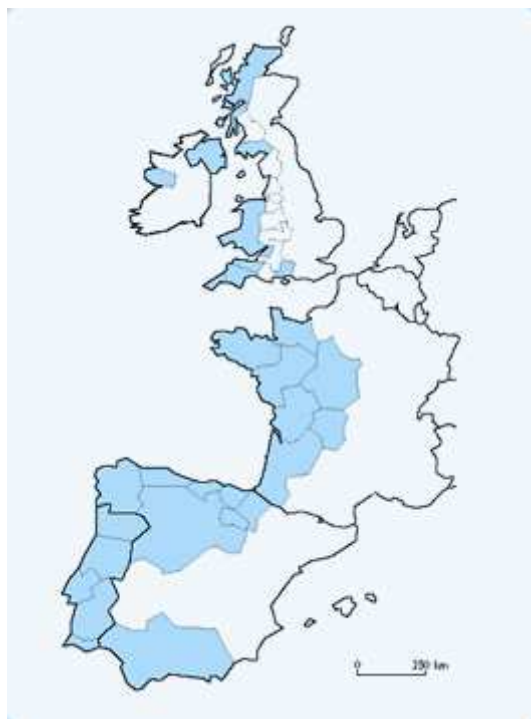
Les huit pays membres de la NWE

Source : www.nweurope.org

Pendant la période 2000/2006, le programme NWE a approuvé 99 projets, soit un budget de 330 millions d'Euros. Chacun de ces projets répondait au moins à une des 5 priorités formulées par les états membres du programme :

- Un système de villes et de régions cohérent et attractif (78 508 millions d'Euros du FEDER)
→ pour un développement territorial plus équilibré et polycentrique,
- Une accessibilité interne et externe (64 223 millions d'Euros du FEDER)
→ pour un accès sécurisé aux infrastructures de transport, d'information et de communication et de connaissance,
- Les ressources en eaux et prévisions des inondations (77 040 millions d'Euros du FEDER)
→ indispensable pour l'avenir du territoire de coopération
- Les autres ressources naturelles et l'héritage culturel (51 502 millions d'Euros du FEDER)
→ pour réduire les impacts environnementaux de la NWV
- Renforcer les fonctions maritimes et promouvoir l'intégration territoriale à travers les mers (43 934 millions d'Euros du FEDER)
→ pour promouvoir des formes de développement plus durables des zones côtières et maritimes, et des hinterlands.

L'Espace Atlantique, quant à lui, correspond à la façade Atlantique du continent Européen au sens large et concerne plusieurs régions des cinq pays « atlantiques » de l'Union Européenne : Irlande, Royaume-Uni, France, Espagne et Portugal. En respect des principes du SDEC, les régions atlantiques ont pour objectif de devenir un espace compétitif intégré à l'économie mondiale. L'Espace Atlantique couvre une surface de 856 420 km² et représente une population totale de 76,1 millions d'habitants (Programme Interreg III B Espace Atlantique).



Les cinq pays membres de l'espace Atlantique
Source : www.arcatlantique.org

Le Programme a défini cinq priorités identifiées par les Etats membres et régions participant au Programme. Elles ont été établies à partir d'une analyse atouts/faiblesses/opportunités/menaces relatifs à ce territoire :

- Priorité A : Structuration polycentrique de l'espace et développement de pôles de compétence (Contribution communautaire de 28,2 millions d'Euros)
→ Les projets à financer pourront concerner la création de réseaux urbains, des actions de développement rural, des études territoriales, ainsi que toute action de partenariat permettant de renforcer la compétitivité de l'espace en matière d'innovation technologique et de recherche
- Priorité B : Développement de systèmes de transport assurant une mobilité durable et amélioration de l'accès à la société de l'information (Contribution communautaire de 33,6 millions d'Euros)
→ Les projets pourront porter sur des actions pilotes assurant l'amélioration de l'accessibilité de l'espace, le développement de l'activité maritime, ferroviaire et aérienne, de même que sur l'accroissement de la sécurité maritime. La mesure transversale sur la société de l'information encouragera les actions de sensibilisation et de promotion des TIC auprès du grand public et des entreprises.

- Priorité C : Promotion de l'environnement, gestion durable des activités économiques et des ressources naturelles (Contribution communautaire de 29,4 millions d'Euros)
 → Les projets à financer pourront inclure partenariats transnationaux : de préservation des milieux et d'exploitation raisonnée des ressources spécifiques de l'espace, de prévention des pollutions, de même que des actions pilotes et des échanges d'expériences en matière de développement économique durable.
- Priorité D : Renforcement et promotion de l'identité atlantique dans la globalisation (Contribution communautaire de 18,3 millions d'Euros)
 → Pour favoriser la mise en valeur des cultures et du patrimoine atlantiques, d'encourager la création et la promotion de produits touristiques communs et assurer la promotion économique de l'Espace Atlantique au sein et hors de l'Union européenne.
- Priorité E : Assistance technique (Contribution communautaire de 9,5 millions d'Euros)
 → Pour l'assistance technique pour la gestion, l'information et l'évaluation du Programme.

Ces deux programmes transnationaux d'initiative communautaire ont chacun une appropriation des principes du SDEC. Chacun de ces documents à une définition, une conception et une ambition propre du développement de son territoire.

C'est dans le cadre des programmes Interreg III B qu'ont été définies les visions spatiales. Nous comparerons donc ici ces deux visions spatiales (le SDEA et la NWV) pour deux aires de coopération transnationale du territoire Européen (l'Espace Atlantique et la NWE). La comparaison de ces deux documents respecte une logique qu'il est nécessaire de présenter.

2. La méthodologie de la comparaison :

La vision spatiale à l'échelle transnationale est un concept dont la définition est encore floue et dont l'application varie d'un document à l'autre, celui du SDEA et de la NWV. Il est nécessaire de considérer ces deux exercices pour proposer une définition plus précise et étoffée du concept.

Les six points mis en avant par Will Zonneveld pour caractériser le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale nous ont grandement inspiré pour définir les points de comparaison de nos deux exercices de vision spatiale. En effet, une comparaison linéaire de ces deux documents aurait certainement permis de mettre en évidence des distinctions précises entre les deux. Néanmoins, il est plus pertinent d'orienter la comparaison autour de notions clé, afin d'avoir une vision plus transversale et moins sectorielle des deux documents. C'est dans cet esprit que les six points qui nous ont permis de caractériser le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale ont servi de base pour définir les quatre points de comparaison suivants :

- **L'aire de coopération transnationale :** La vision spatiale à l'échelle transnationale concerne tout d'abord une aire de coopération, qu'il s'agisse de l'espace Atlantique ou le nord ouest de l'Europe. L'intérêt de ce point est de mettre en avant les spécificités culturelles, territoriales, économiques. C'est de ces contextes particuliers que découlent en grande partie les orientations prises dans les documents de vision.
- **La motivation de l'initiative et la démarche suivie :** Comme l'exercice de vision spatiale n'est pas imposé par l'UE, il s'agit donc d'une initiative de plusieurs pays et de régions formant une aire de coopération. Pour rattraper un retard économique ou consolider les forces en place, les raisons qui motivent la collaboration et l'élaboration d'une vision spatiale peuvent varier. Elles déterminent d'emblée l'ambition et la spécificité de la vision produite. La vision spatiale se caractérise aussi par la démarche et la réflexion suivie pour aboutir à ce document. Cette démarche est à la fois le reflet de la culture de l'aire de coopération ainsi que de la motivation pour laquelle a été initié cet exercice.
- **Objectifs et visée de l'étude :** Chaque vision spatiale définit ses propres objectifs. C'est ce point qui spécifie le plus cet exercice puisqu'il s'agit d'objectifs définis au regard des problématiques rencontrées sur l'espace de coopération. Cela implique une manière particulière de mener la réflexion pour y parvenir. L'intérêt de ce point est évidemment de mettre en évidence les différentes orientations prises par les deux aires de coopération en terme d'objectifs, mais aussi de s'assurer que l'on soit bien en présence d'objectifs transnationaux.
- **Conclusions :** Comme l'exercice de vision spatiale à l'échelle transnationale offre une vision originale de l'aménagement du territoire en Europe, les conclusions tirées à l'issue de cet exercice peuvent potentiellement mettre en avant des éléments qui n'auraient pas pu être mis en évidence par une autre approche. La comparaison des conclusions des deux visions spatiales permettrait d'évaluer la plus value de ces documents pour l'aménagement transnational mais aussi pour la pratique de cet exercice.

Les quatre points de comparaison sont résumés ci-dessous avec leurs critères respectifs. Le SDEA et la NWV sont comparés pour chacun des critères présentés ici, pour faire ressortir les spécificités de chacun.

L'aire de coopération transnationale	La motivation de l'initiative et la démarche suivie	Les objectifs et la visée de l'étude	Les conclusions
. Le système territorial	. L'origine et l'histoire de la coopération	. L'objectif principal	. Les conclusions en terme d'aménagement transnational
. La démographie			
. L'économie	. Les raisons de l'initiative	. La réflexion générale	. Les conclusions en terme de pratique de coopération transnationale
. Les transports		. Les caractéristiques de la réflexion menée	
. L'environnement	. La démarche d'élaboration		

Pour mener à bien cette comparaison, nous étudierons principalement le dernier des quatre rapports publiés dans les deux cas. En effet, ce dernier rapport, en plus d'être le plus récent, présente une synthèse des résultats obtenus tout au long des rapports précédents, et propose les conclusions de cet exercice.

3. La comparaison du SDEA avec la NWV :

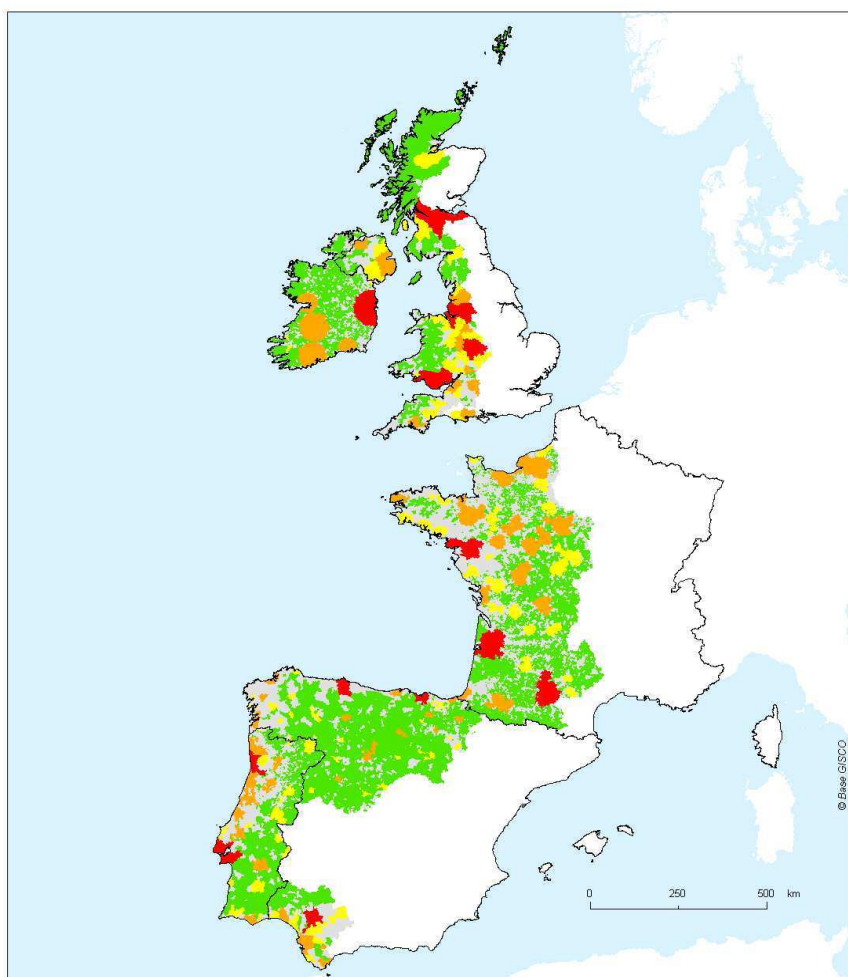
a) L'aire de coopération transnationale :

- Le système territorial

Les systèmes territoriaux de l'Espace Atlantique et de la NWE présentent tout les deux des disparités territoriales où des aires urbaines plus compétitives se développent au détriment d'autres. Toutefois, le niveau de développement et l'importance des deux systèmes territoriaux sont différents.

L'Espace Atlantique tout d'abord est constitué de quarante quatre régions regroupées dans cinq pays (Irlande, Royaume Uni, France, Espagne et Portugal), sur une superficie de plus de 500 000 km². Le SDEA décline les territoires atlantiques de la façon suivante :

- Les aires métropolitaines : caractérisées par un fort rayonnement international, une position stratégique sur les nœuds des grands réseaux et le nombre de fonctions supérieures.
- Les villes intermédiaires et leurs réseaux : offrant un réseau de complémentarités urbaines suffisamment dense pour écarter tout danger de désarticulation territoriale.
- Les villes moyennes : se définissant par des fonctions plus banales et une offre de services courants aux entreprises et aux ménages.
- Les espaces à faibles densité : englobant toutes les zones à dominante rurale, extérieures aux systèmes urbains et maillés seulement par des pôles de diffusion locale (petites villes ou bourg ruraux)

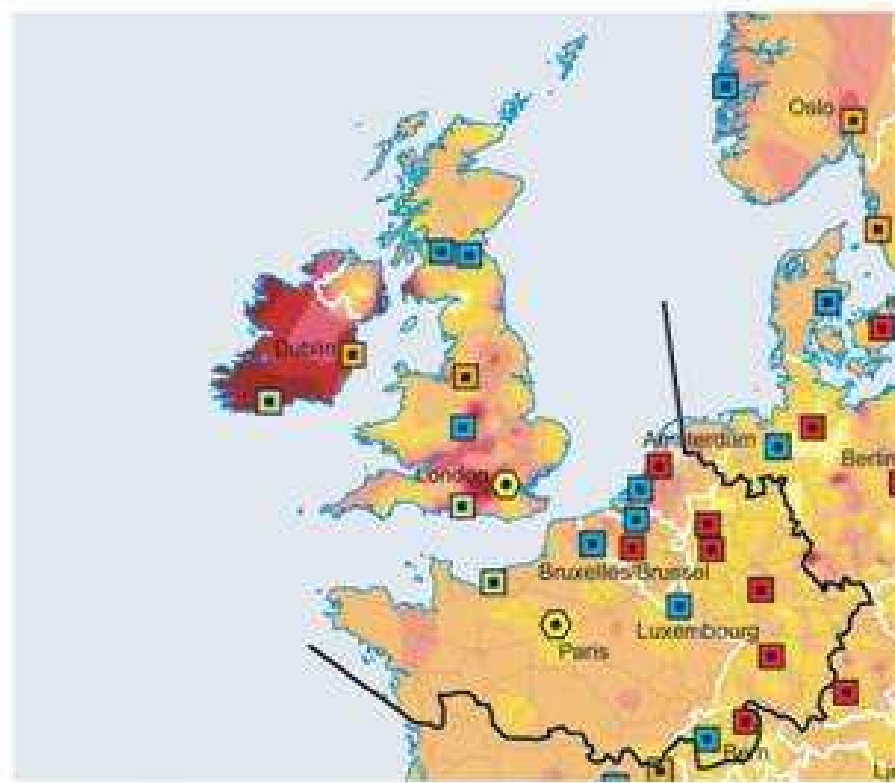


Localisation des différents systèmes territoriaux et urbains de l'Espace Atlantique

Source : SDEA



La NWE quant à elle est constituée de huit pays (Irlande, Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, France, Suisse et Luxembourg) avec une aire de coopération qui couvre une surface de 787 400 km². Le rapport de la NWV la situe comme partie intégrante du « pentagone ». Il a défini, sur la base de données ESPON et au niveau macro, la présence d'aires appelées MEGA (Metropolitan European Growth Area) qui offrent une alternative potentielle au pentagone. Ces MEGA, caractérisées par d'importants niveaux de démographie, de compétitivité, de connexions et de connaissance, sont essentiellement localisées dans la partie nord et à l'est de la NWV.



Average yearly development of GDP per capita in Purchasing Power Standards 1995-2002 in percent*



Metropolitan Growth Areas



Répartition des MEGA dans la NWE

Source : NWV

Ainsi, on constate que les métropoles atlantiques sont « incomplètes », c'est-à-dire qu'elles ne présentent pas toutes les caractéristiques indispensables aux métropoles de rang mondial. De plus, on totalise simplement une douzaine d'aires métropolitaines au sein des cinq pays de l'Espace Atlantique, ce qui apparaît comme globalement faible pour un espace d'une telle superficie. Il y a en revanche un réseau dense de villes moyennes et intermédiaires. Enfin, l'Espace Atlantique est dominé par la ruralité. Des disparités territoriales sont aussi observées dans la NWE mais à une échelle différente. Le principal constat au niveau meso est que le développement du polycentrisme à l'échelle européenne a entraîné celui du monocentrisme à l'échelle nationale, avec comme principale illustration le cas de Dublin en Irlande. Enfin, le niveau micro se caractérise par une interdépendance croissante entre les espaces ruraux et urbains du fait de la déconcentration des activités économiques et l'étalement urbain.

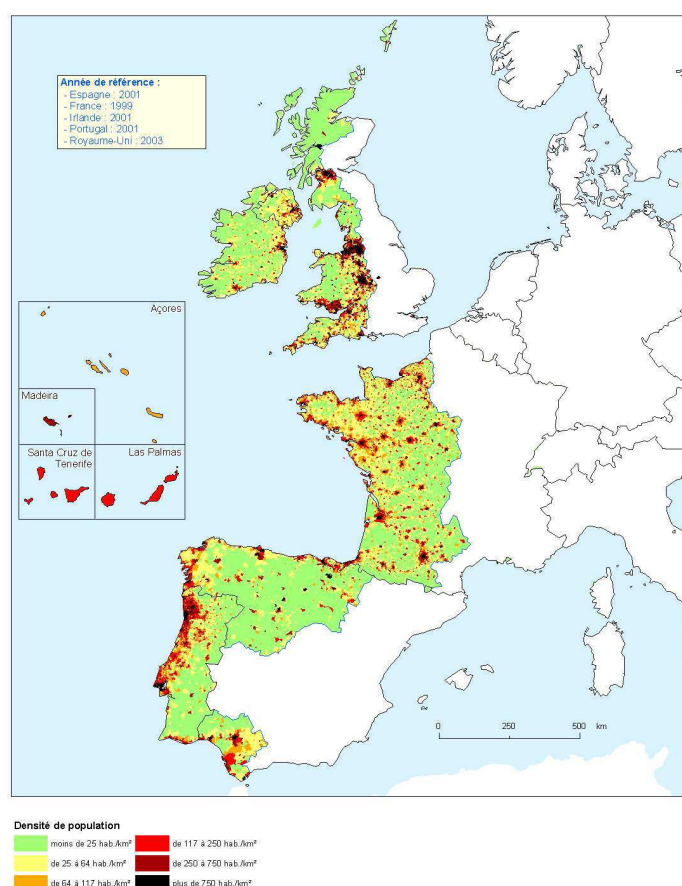
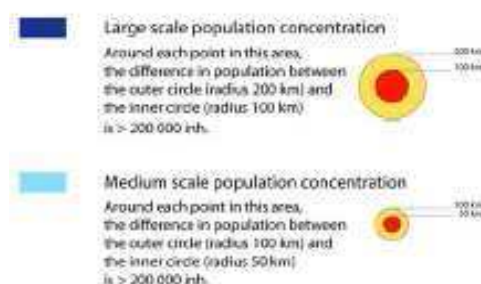
On peut en déduire que les systèmes territoriaux de nos deux aires de coopérations sont relativement différents. La position de l'aire par rapport au pentagone constitue certainement un facteur déterminant. Ainsi, compte tenu de sa dimension, l'Espace Atlantique ne peut être marqué que par une forte hétérogénéité, mais il rassemble pourtant des territoires qui partagent le même souci d'échapper à la menace découlant de leur situation commune de périphéries géographiques et socio-économiques, par rapport au « centre » du continent. La NWE quant à elle, voit sa proximité avec le pentagone caractérisée par une concentration de métropoles.

L'Espace Atlantique est un territoire majoritairement rural, caractérisé par un réseau dense de villes moyennes et intermédiaires, mais dont le faible nombre de métropoles ne présente pas de critères suffisants pour se définir comme des métropoles mondiales et donc proposer une alternative au pentagone. Ce qui n'est pas le cas de la NWE qui se caractérise d'une part, par une concentration de pôles urbains importants intégrés au pentagone dans la moitié nord et à l'est de l'aire de coopération. D'autre part, on assiste à l'émergence de nouveaux pôles urbains d'importance nationale, au détriment des villes aux alentours.

- La démographie

L'élément qui différencie le plus la NWE de l'Espace Atlantique en terme de démographie est certainement la densité. En effet, la NWE présente une population de 171 millions d'habitants, soit 37% de la population de l'Europe élargie. Elle constitue la région la plus densément peuplée d'Europe avec une répartition de la population majoritairement dans les pôles urbains. Le caractère urbain de cette zone est très marqué puisque le trois quarts de la population vit dans des aires urbaines de plus de 500 habitants/km². L'Espace Atlantique est constitué de quarante-quatre régions rassemblant plus de 73 millions d'habitants, soit un peu plus du sixième de la population de l'Europe élargie.

La répartition de la population est plus inégale dans l'Espace Atlantique que dans la NWE. La grande majorité de la population de l'Espace Atlantique est localisée sur la bande côtière définie ici par l'ensemble des NUTS 3 baignées par l'océan (c'est-à-dire de 50 km à 60 km de la côte). On y trouve près de 60% de la population atlantique. Toutefois, ce poids démographique de la bande côtière et les enjeux qui en découlent, varient fortement d'un pays à l'autre. Ils sont considérables dans des pays comme l'Irlande ou le Portugal où respectivement 94,4% et 95,9% de la population vit sur la côte, alors que dans les trois autres pays, cette proportion, bien que moindre, dépasse toujours les 50% (57,6% au Royaume-Uni, 62,1% en Espagne et 54,9% en France). Comme pour l'Espace Atlantique, la NWE présente elle aussi des inégalités dans sa répartition de la population, mais en moindre mesure. On observe toutefois une concentration plus faible dans les espaces ruraux et les régions périphériques comme le nord de l'Ecosse.



Répartition de la population dans la NWE et l'Espace Atlantique

Source : NWV et SDEA

Enfin, l'évolution de la situation dans l'Espace Atlantique comme dans la NWE tend à confirmer et accentuer les disparités interrégionales actuelles. Les deux aires de coopération sont ainsi concernées par des phénomènes de dépeuplement des zones les plus rurales et enclavées, et de concentration des aires urbaines les plus importantes, telles que les zones littorales et les corridors fluviaux pour l'Espace Atlantique. La NWE est particulièrement concernée par le vieillissement de sa population, due à une baisse du taux de fécondité (jusqu'à 1,3 en Allemagne), de mortalité et à l'allongement de l'espérance de vie. A cette tendance s'ajoute celle des mouvements centre-périphérie et Est-Ouest correspondant aux principaux flux migratoires auxquels s'ajoutent d'importants flux provenant de l'extérieur de l'Europe. La conséquence de ces flux migratoires combinés à l'évolution démographique de la zone conduit à une augmentation de la population dans la majeure partie de la NWE.

Le diagnostic de la NWV parle d'une « triple bombe à retardement démographique », avec trop peu d'enfants, trop de personnes âgées et trop de jeunes adultes qui quittent les zones rurales. En revanche on assiste à un phénomène de suburbanisation, avec quotidiennement au Royaume-Uni plus de 17 000 personnes qui quittent la ville à la recherche d'une meilleure qualité de vie et de prix de l'immobilier moins chers.

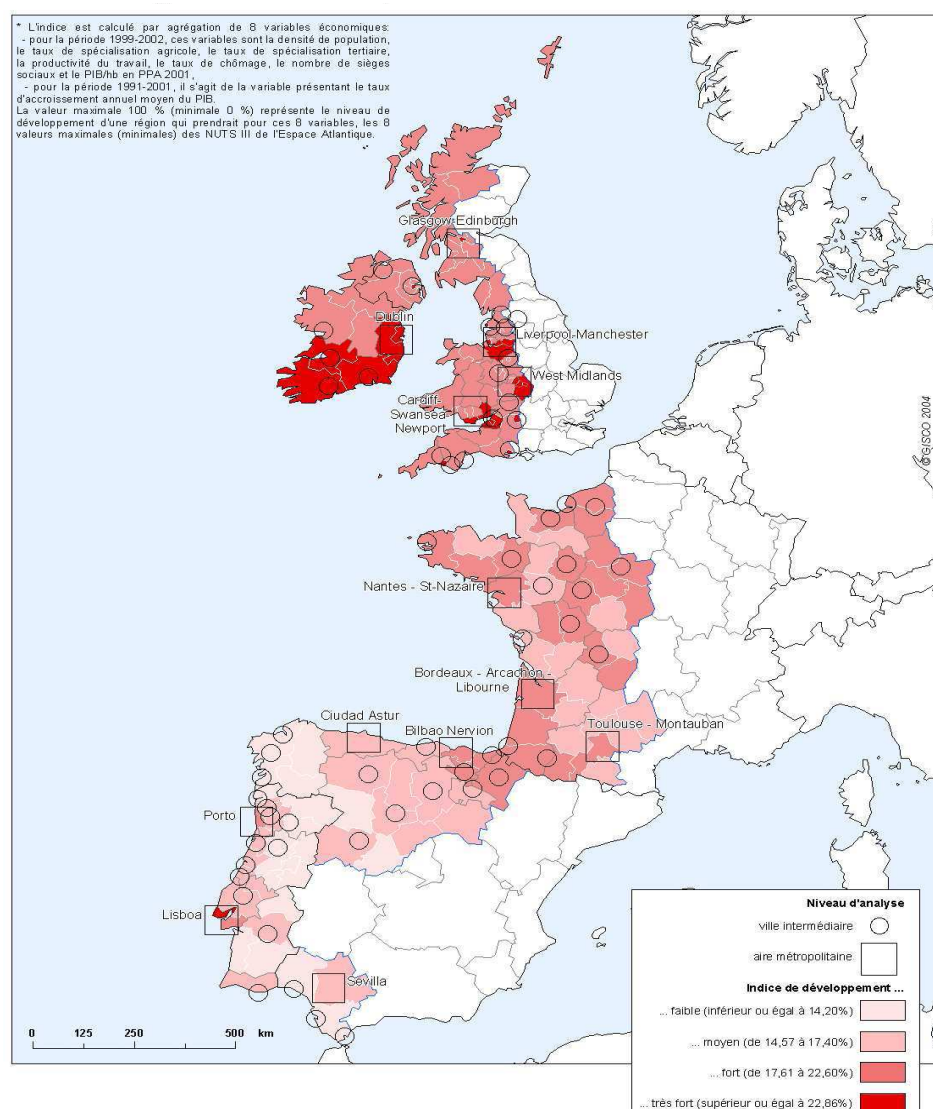
L'Espace Atlantique et la NWE présentent des caractéristiques démographiques antagonistes. Ainsi, la population de l'Espace Atlantique est majoritairement littorale, et sa répartition est relativement hétérogène puisqu'on distingue clairement les zones densément peuplées de celles qui le sont moins. La NWE est une région très peuplée et dense qui voit la majorité de sa population vivre dans les pôles urbains. En revanche, l'évolution de la démographie confirme dans les deux cas les tendances observées puisqu'on assiste à une désertification des zones les plus faiblement peuplées au profit de celles qui le sont le moins. On observe particulièrement un vieillissement de la population couplé aux flux migratoires dans la NWE qui conforte l'importance des aires urbaines au détriment des zones les plus rurales, et ce, malgré des phénomènes de suburbanisation.

- L'économie :

La proximité de la NWE avec le pentagone place cette région au rang des plus riches d'Europe. Cet avantage est l'une des principales forces de la NWE. En revanche, du fait de sa situation plus périphérique, l'Espace Atlantique présente une santé économique plus fragile.

En effet, il y a dans l'Espace Atlantique, de fortes disparités de capacité à produire, avec peu de régions dépassant la moyenne européenne du Produit Intérieur Brut (PIB), les régions plus productives étant plutôt localisées au nord de l'aire de coopération. Toutefois, le taux d'emploi est satisfaisant malgré des performances inégales des régions au regard de la stratégie de Lisbonne.

L'Indice de Développement Relatif (IDR) permet d'apprécier les disparités socio-économiques territoriales. Cet indice intègre plusieurs variables de développement économique et calcule sous la forme d'un pourcentage, le niveau de chaque région par rapport à un espace de référence fictif cumulant tous les handicaps pour chacune des variables prises en compte. Ici, huit variables (démographie, économie et social, le degré de spécialisation tertiaire, agricole, le nombre de siège sociaux, le taux de chômage, le PIB par habitant et le taux de croissance entre 1991 et 2001) ont permis d'établir la carte suivante. Quatre classes déterminées : très fort, fort, moyen et faible, permettent de mieux faire apparaître les ruptures entre les grands ensembles régionaux de l'Espace Atlantique.



L'analyse de cette carte met en évidence trois zones géographiques entre lesquelles les disparités de développement sont manifestes :

- La première zone, celle des régions les plus avancées, regroupe l'Espace Atlantique nord dont les NUTS se situent essentiellement dans les deux premières classes

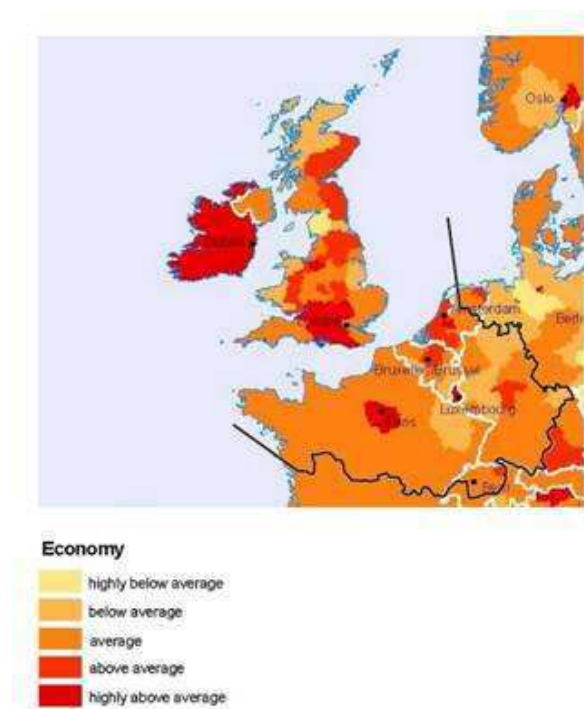
- Une seconde zone, intermédiaire, réunit l'espace français et le *noreste* espagnol dont les NUTS se situent dans le second ou le troisième groupe

- La dernière zone, celle des régions les plus en difficulté, rassemble le reste du territoire espagnol et le Portugal dont les NUTS appartiennent à la troisième ou à quatrième classe.

Indice de développement relatif économique des NUTS 3 atlantiques

Source : SDEA

La NWE possède donc une meilleure santé économique que la moyenne européenne, en terme de PIB par habitant, avec les taux les plus importants au Luxembourg, à Londres, Paris, Frankfort, Bruxelles, dans la moitié sud des Pays-Bas, à Dublin et dans la majeure partie de l'Irlande. Il faut dire que la NWE est le lieu d'importants centres financiers et de décision. La majorité de l'aire de coopération satisfait les objectifs de la stratégie de Lisbonne. Ce qui témoigne d'une bonne santé économique globale de la zone. Le niveau d'emploi quant à lui reste supérieur à la moyenne européenne malgré des régions marquées par un fort taux de chômage (France, Belgique et Allemagne).



Performances économique de la NWE en termes de PIB et de croissance

Source : NWV

La NWE, comme l'Espace Atlantique, connaît également d'importantes disparités territoriales qui menacent de se développer si les tendances se confirment, avec des régions à la traîne en Irlande du Nord, en Ecosse et au Nord du Royaume-Uni. Par ailleurs, l'élargissement de l'Union Européenne a provoqué le déplacement du centre de gravité de la NWE vers l'est. Si cette évolution se poursuit, la NWE risque de perdre de sa puissance économique, et de nouvelles disparités territoriales pourraient voir le jour.

La position de chacune des deux aires de coopération transnationale par rapport au pentagone est certainement l'élément clé de leur santé économique. Si l'espace atlantique se caractérise par de forts écarts nord/sud et littoral/intérieur en terme de disparités économiques, il apparaît clairement que l'Irlande et le Royaume-Uni jouissent d'une meilleure santé économique que le reste des pays de l'espace. Il va de soi que ses régions disposent de plus de moyens pour contrebalancer le pentagone, contrairement aux régions plus périphériques de l'espace telles que le Portugal et le nord-ouest de l'Espagne. Par ailleurs, la NWE présente un PIB par habitant supérieur à la moyenne européenne, peu de chômage et une bonne compétitivité. Ces caractéristiques font de l'économie, l'atout principal de la NWE. La NWE doit se concentrer sur le déplacement de son centre de gravité vers l'est du fait de l'élargissement de l'UE et sur la persistance des zones économiques faibles : ces évolutions pourraient menacer sa bonne santé économique globale.

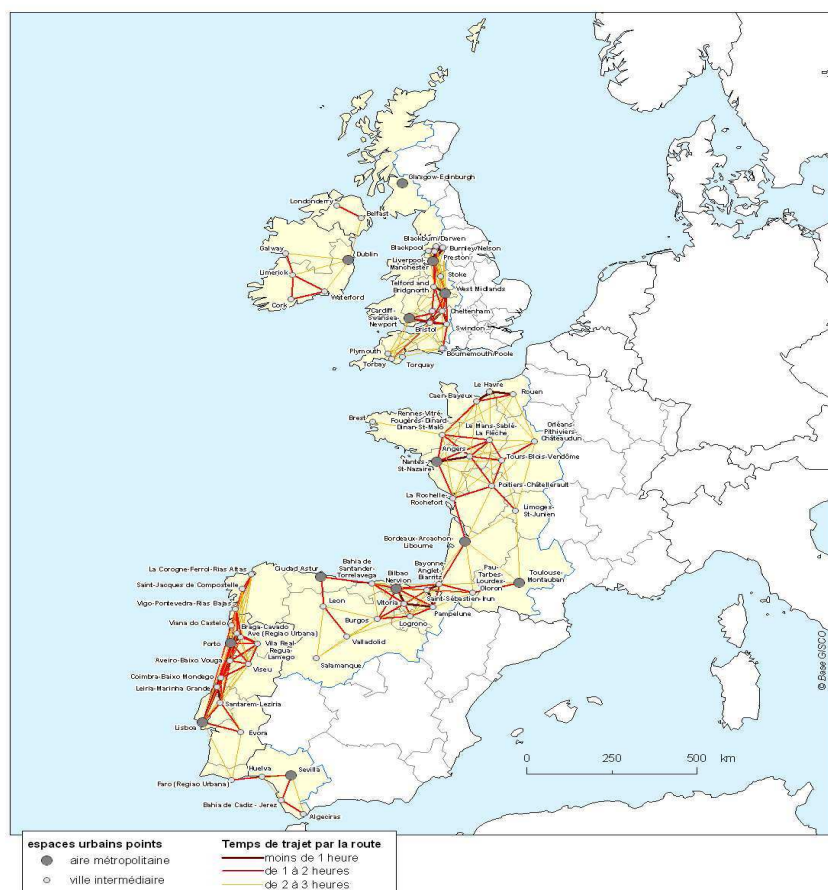
- Les transports

La configuration territoriale, définie par la position des villes et par les obstacles naturels fait de l'Espace Atlantique un territoire marqué par le phénomène d'enclavement alors qu'elle procure à la NWE un territoire dont l'accessibilité est relativement bonne.

Pour l'Espace Atlantique, on observe une mauvaise accessibilité pour l'Irlande, l'Ecosse et ses îles, ainsi que pour de nombreuses zones ibériques intérieures. Bien que les principales métropoles et villes intermédiaires soient généralement assez bien connectées aux principaux réseaux (avec toutefois des différences de niveau de connectivité), beaucoup de grands espaces ruraux ou de villes moyennes restent mal desservis et souffrent d'un manque de liaisons avec les autres parties de l'Espace Atlantique. De nombreuses zones restent enclavées à cause d'obstacles naturels et du manque de dotations suffisantes en infrastructures qui privilégient plus les relations avec le « pentagone des capitales » que les autres destinations. Enfin, la forme radiale du réseau français et espagnol handicape la possibilité de développer les liaisons intra-atlantiques. Elle favorise principalement les relations avec les capitales nationales, au détriment des flux interrégionaux.

Dans la NWE, à part les aires les plus périphériques, comme le nord de l'Ecosse, l'accessibilité est bonne dans l'ouest de l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et les régions parisienne et londonienne. Il est important de signaler que dans les zones les mieux desservies, on assiste à une augmentation des problèmes de surcharge de corridors, de transport et de congestion.

Le réseau routier n'assure pas une accessibilité suffisante à l'ensemble des régions atlantiques alors qu'il est globalement bon pour la NWE, à l'exception de l'Irlande qui n'a anticipé ni son fort développement économique ni les besoins en déplacements et en flux qu'il allait générer. Les capitales nationales atlantiques sont assez bien reliées entre elles et aux régions du centre de l'Europe comme l'illustre la carte ci-dessous. Le transport de fret du nord au sud de l'espace en bénéficie largement.



La connectivité routière des espaces urbains atlantiques (niveau 1 et 2)

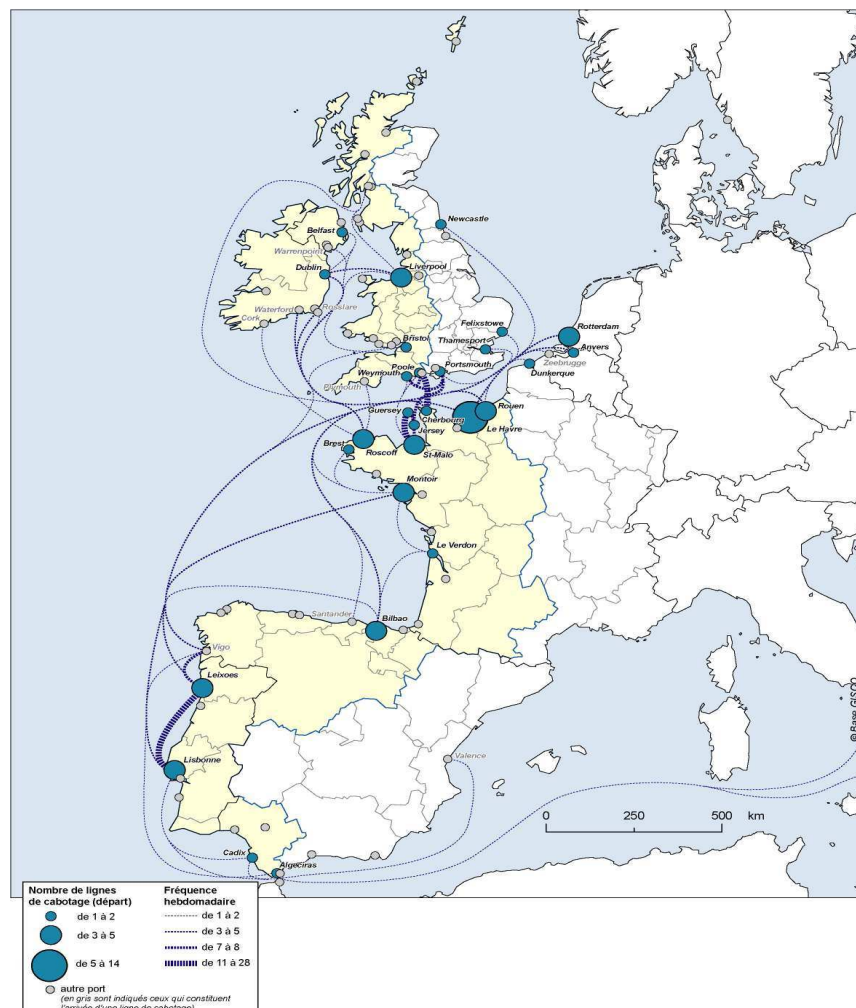
Source : SDEA

Les réseaux ferroviaires des deux aires de coopération permettent une bonne desserte des capitales nationales. Le réseau ferroviaire de l'Espace Atlantique est avant tout organisé selon des logiques nationales et il est encore trop centralisé et inadapté à l'organisation de cet espace. Cela limite en conséquence les possibilités d'interconnexions qu'il serait souhaitable de favoriser au sein de ce dernier. Malgré tout, quelques sous-espaces nationaux comme au Royaume-Uni présentent d'assez bonnes connexions ferroviaires au sein de leur Etat.

Le principal avantage du réseau ferroviaire de la NWE est que les trains soient inter-opérationnels entre les réseaux nationaux ce qui raccourcit les trajets. Les zones périphériques restent cependant mal desservies : le développement des trains à grande vitesse ayant tendance à fragmenter l'espace plutôt que de l'intégrer.

Enfin **les réseaux aériens** de l'Espace Atlantique et de la NWE présentent des caractéristiques différentes. D'une part, en dépit des 218 aéroports recensés sur la façade atlantique, seuls les aéroports des aires métropolitaines entretiennent des liaisons avec ceux des autres villes atlantiques extérieures à leur propre pays. D'autre part, le réseau aérien de la NWE présente une bonne liaison européenne et internationale, et l'émergence d'aéroports régionaux permet une meilleure accessibilité des régions mais l'absence de transports en commun pour les desservir remet en question la durabilité de ses infrastructures provoquant ainsi de la congestion.

Le potentiel **des transports maritimes** est insuffisamment exploité pour les deux aires de coopération. En effet, la plupart des ports atlantiques sont de taille modeste et pratiquent un trafic peu diversifié. Ces derniers ne réussissent pas à assurer la compétition avec les ports d'Europe du nord et de Méditerranée. Toutefois, de part leur positionnement géographique, ces ports structurent l'Espace Atlantique (chaque pays dispose d'au moins un port) et offrent un réel potentiel de transport maritime intra-atlantique via le fret, créant ainsi des « autoroutes de la mer ». La carte ci-contre illustre ces observations.



Lignes de cabotage desservant les ports atlantiques

Source : SDEA

La situation du transport maritime dans la NWE est contradictoire : D'un côté, entraîné par les effets de la globalisation, le transport intercontinental de conteneurs augmente, ce qui amène à des programmes d'extension de zones portuaires. D'un autre côté, le trafic maritime intra-européen diminue. Le programme des « autoroutes de la mer » ne s'est pas avéré concluant pour l'instant.

La NWE présente une fois de plus des avantages comparatifs par rapport à l'Espace Atlantique, cette fois-ci en terme de transport. L'Espace Atlantique doit faire face au problème d'enclavement de ses régions les moins desservies. Ce constat se vérifie qu'il s'agisse de transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien. On constate une bonne liaison des capitales nationales entre elles et avec les villes du pentagone, quelque soit le mode de transport. Enfin, le bilan concernant la qualité des modes de transport est médiocre, à noter toutefois le potentiel encore peu exploité du transport maritime. la NWE, quant à elle, est un espace relativement bien desservi, laissant toutefois ses régions périphériques à l'écart. Malgré une bonne desserte, les réseaux routiers et ferroviaires entraînent d'importantes conséquences environnementales. Le rôle structurant des ports maritimes est à développer.

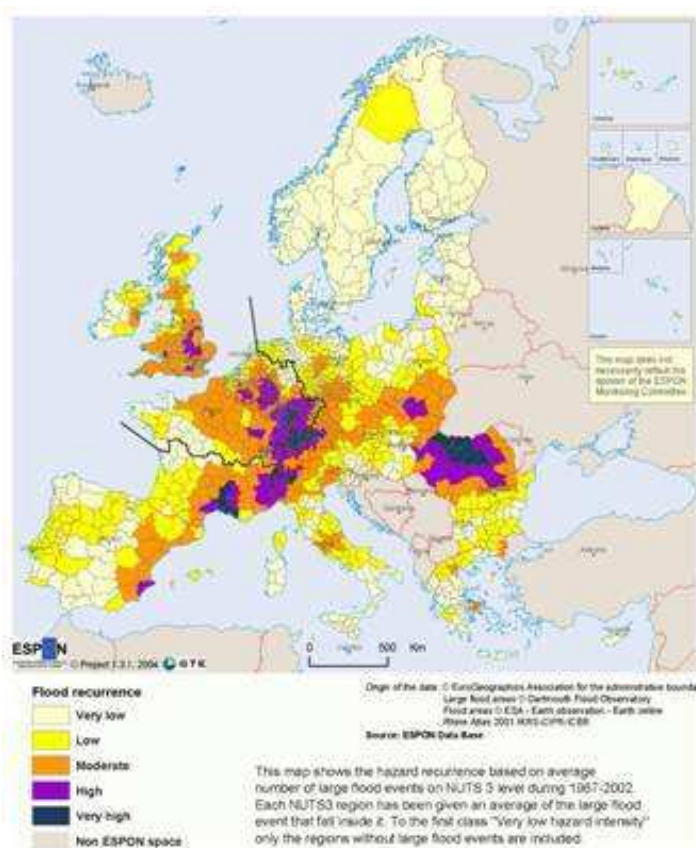
- L'environnement

L'Espace Atlantique et la NWE sont exposés à des risques naturels et technologiques et présentent une richesse de patrimoine naturel. Ces deux territoires connaissent des préoccupations environnementales différentes : Alors que l'Espace Atlantique est focalisé sur son littoral, la NWE est principalement concernée par les conséquences liées au changement climatique.

Ainsi l'Espace Atlantique est particulièrement concerné par la littoralisation de l'urbanisation et ses conséquences. Bien que ces pressions soient exercées sur la globalité du territoire, elles sont bien plus marquées dans certaines régions portugaises et espagnoles. Ces pressions sont généralement touristiques et immobilières liées à l'attractivité de ces espaces.

L'activité humaine menace l'intégrité des zones littorales : pollutions de l'eau et de l'air dans les régions industrielles (Dublin, Le Havre, sud du Pays-Basque...), érosion du trait de côte (littoral aquitain, ouest de la péninsule ibérique ...). L'attractivité des zones littorales provoque une désertification des territoires intérieurs entraînant la disparition d'activités traditionnelles, ou encore la colonisation végétale qui renforce le risque d'incendie comme au Portugal. L'Espace Atlantique, qui est à dominante rurale, doit faire face aux conséquences de l'agriculture intensive. En effet, la destruction du paysage, la réduction importante des nappes phréatiques (Poitou-Charentes, Aquitaine et les régions ibériques), la pollution organique (Pays de Galles, l'ouest français...) et la pollution au nitrate sont autant de menaces liées à cette pratique.

Les conséquences liées au changement climatique représentent la préoccupation principale de la NWE. Elles s'évaluent à deux niveaux : la fréquence et l'intensité de ces risques. Il s'agit essentiellement de risques d'inondation traduits par l'élévation du niveau de la mer et de celui des rivières. On constate une disparité nord/sud quant à l'exposition à ces risques. En effet, les Pays-Bas ou l'Allemagne sont plus concernés que la Belgique et la France (voir carte ci-dessous).



Zones exposées aux inondations dans la NWE

Source : NWV

Cependant, les deux régions doivent faire face aux mêmes risques technologiques. Parmi ces risques, ceux liés aux installations et aux transports pétroliers restent d'une intensité forte dans l'ensemble de régions atlantiques et relèvent d'une problématique largement partagée du Portugal à l'Ecosse (pour l'Espace Atlantique). Il est intéressant de constater que les deux aires de coopération ciblent des régions communes en terme de dangers comme les régions normandes, britanniques et écossaises qui sont exposées aux tempêtes et au risque pétrolier dû à l'important trafic maritime.

L'environnement constitue enfin une richesse pour l'Espace Atlantique et un véritable patrimoine à conserver pour la NWE. Les activités maritimes font la richesse des régions atlantiques, il est donc indispensable de contrôler et de prévenir les risques liés à la maritimité sur l'environnement pour exploiter de façon durable ce patrimoine. Le territoire maritime destiné à la pêche est parmi les plus grands d'Europe mais les effectifs de pêcheurs et d'aquaculteurs diminuent, tout comme la ressource en poisson. Cette activité qui est largement dépendante des décisions européennes est donc fragile et menacée.

Des secteurs d'activités maritimes offrent pourtant de réels potentiels de développement pour les régions atlantiques. Le transport maritime se développe rapidement et représente près de 41% du volume de transport de marchandise intra-communautaire, d'où l'importance de la promotion des « autoroutes de la mer ». Enfin, le tourisme représente une des activités productives dominantes du littoral. En France, il pèse douze fois le chiffre d'affaire de la pêche. Le tourisme balnéaire représente la forme de tourisme la plus développée même si l'on observe une certaine diversification des activités. L'Algarve est la région dont l'économie dépend le plus du tourisme.

La NWE quant à elle, est le territoire européen le plus touché par la fragmentation de son espace qui menace en conséquence sa biodiversité. Force est de constater que ce sont les zones littorales et fluviales qui sont les plus concernées. Pourtant, ce territoire jouit d'un héritage naturel et culturel varié, source de développement économique dans certaines régions. Un territoire fragmenté crée des « zones vertes » qu'il faut protéger des effets négatifs de l'antropisation. C'est pourquoi on recense 20 000 zones Natura 2000 en NWE, ce qui représente 15% du territoire européen (UE à 15). Ces zones sont essentiellement localisées en Allemagne et sur les littoraux.

Avec le littoral pour l'Espace Atlantique et les changements climatiques pour la NWE, les deux aires de coopération connaissent des préoccupations environnementales spécifiques à leur territoire. L'Espace Atlantique voit ainsi son littoral exposé à d'importants risques environnementaux, qu'ils soient naturels (érosion, inondation, ...) ou d'origine humaine (activités pétrolières, tourisme, pêche, pression de l'immobilier...). Il est donc indispensable pour conserver son potentiel de préserver l'environnement de l'Espace Atlantique. De même que les conséquences d'une hausse du niveau de la mer seraient dramatiques pour la NWE. Ces deux territoires ont un patrimoine à préserver des risques naturels et technologiques, qui touche principalement leurs régions communes. Le développement économique de certaines régions atlantiques potentiellement en retard est en jeu, ainsi que le contrôle de l'antropisation dans la NWE.

Synthèse :

	Système territoriale	Démographie	Economie
Espace Atlantique	. Métropoles peu importantes . Réseau de villes moyennes et intermédiaires dense . Majoritairement rural	. Essentiellement littorale . Répartition hétérogène accentuée par un phénomène de désertification des zones les moins peuplées	. Disparités nord/sud . Peu de régions qui dépassent le PIB moyen européen
NWE	. Concentration des MEGA dans la moitié nord et à l'est . Emergence de pôles urbains au détriment des villes aux alentours	. Région la plus dense et peuplée d'Europe . Phénomène de vieillissement qui, couplé avec les flux migratoires favorise les aires urbaines	. PIB par habitant supérieur à la moyenne européenne . Peu de chômage et bonne compétitivité . Déplacement du centre de gravité vers l'est à cause de l'élargissement

	Transports	Environnement
Espace Atlantique	. Problèmes d'enclavement et mauvaise qualité . Bonnes liaisons entre les capitales et avec le pentagone . Potentiel maritime pas assez exploité	. Impacts négatifs de l'agriculture intensive . Un patrimoine naturel riche: le littoral . Impacts humains sur le littoral (pêche, tourisme, ...) . Potentiel de développement du patrimoine naturel
NWE	. Bonne desserte dans l'ensemble malgré les retards des régions périphériques . Impacts environnementaux des réseaux routiers et ferroviaires . Potentiel des ports maritimes pas assez exploité	. Importants risques climatiques: inondations . Risques humains souvent couplés aux risques naturels . Fragmentation de l'espace . Beaucoup de zones d'intérêt écologique (Natura 2000)

Ces deux tableaux résument l'ensemble des principales caractéristiques que présentent la NWE et l'Espace Atlantique. Ces caractéristiques mettent en lumière la spécificité des deux aires de coopération et c'est à partir de ces constats que se dessinent les spécificités des visions spatiales à l'échelle transnationale.

L'Espace Atlantique peut donc se définir comme un espace littoral qui n'a pas encore affirmé son caractère maritime. Présentant de nombreuses disparités territoriales en terme démographique et économique, il est souvent vu comme une zone périphérique. Toutefois, il présente un atout indéniable : la présence de la mer. Autant pour des raisons économiques qu'environnementales, cette proximité avec la mer est un sérieux enjeu de développement pour les régions atlantiques.

La NWE quant à elle jouit de sa proximité avec le pentagone. Ses atouts sont donc surtout économiques et démographiques. Pourtant, cet espace est exposé à une double menace : les conséquences liées au changement climatique et une importante activité humaine caractérisée par des flux migratoires et des réseaux de transports très développés.

b) La motivation de l'initiative et la démarche suivie :

- Les origines et l'histoire de la coopération

Les régions atlantiques et la NWE sont des précurseurs en terme de coopération transnationale (P. Doucet, 2003).

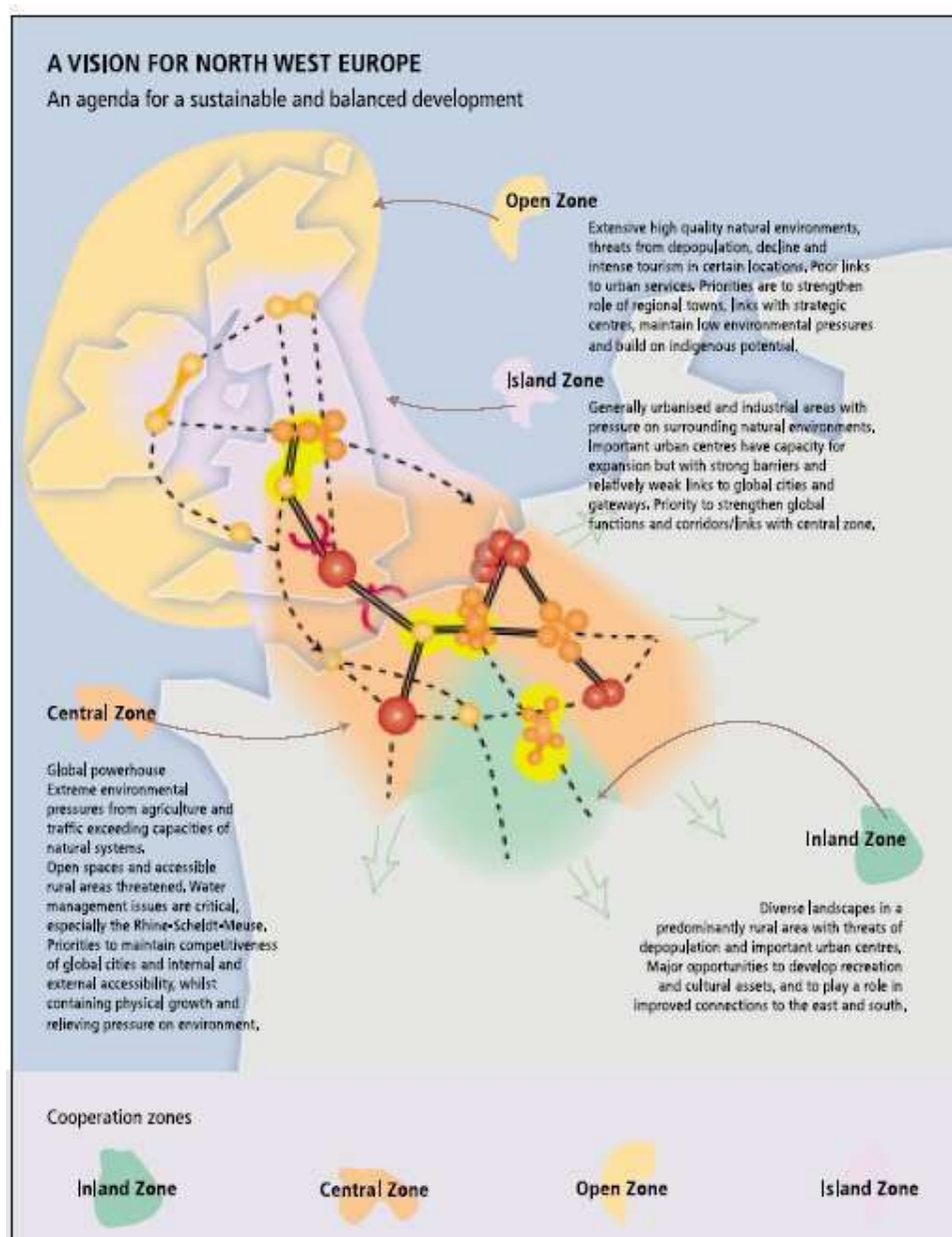
Pour **les régions atlantiques**, la principale institution qui les a représentées est la commission Arc Atlantique. Cette commission a été créée au début des années 70. C'est la région Bretagne qui, par le biais du Comité d'Etudes et de Liaison des Intérêts Bretons (CELIB) a initié la formation de cette commission. Les représentants de 23 régions maritimes de France, du Royaume-Uni, du Danemark, de l'Allemagne, l'Irlande, la Norvège, l'Espagne et du Portugal se sont alors réunis à Saint-Malo pour mettre en place une collaboration qui leur permettrait de promouvoir et de défendre leurs intérêts dans un contexte de globalisation du marché. Il en résulte la formation de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) dont le rôle est essentiellement politique. Par souci de cohérence et d'efficacité, trois commissions ont été établies en Octobre 1989, l'Arc Atlantique, l'Interméditerranéenne et la mer du Nord ; puis plus tard celles de la mer noire, des îles et de la mer Baltique.

Entre 1994 et 1999, trois programmes en relation avec l'Arc Atlantique ont vu le jour : le réseau de l'Arc Atlantique (pour établir et renforcer les contacts à travers la région), Finatlantic (pour encourager l'échange financier et d'information entre entreprises), et le programme Atlantis (de 1993 à 1995). Ce dernier constitue la première véritable initiative de coopération transnationale pour les régions atlantiques dont l'objectif est de devenir plus compétitif. Devant le succès du programme Atlantis, la commission décide de lancer un Business Plan de 1995 à 1999, pour identifier les opportunités potentielles de développement de la région atlantique autour de thèmes comme le tourisme, l'environnement ou encore la technologie.

Le succès des initiatives transnationales atlantiques ont en partie inspiré l'Union Européenne lors de la définition des caractéristiques du volet C du programme Interreg II. Sur la base du document Europe 2000, publié en 1991, la région Atlantique a vu son aire de coopération agrandie sous Interreg IIC. Enfin, à la suite de cette expérience et dans la cadre du programme Interreg III B « Espace Atlantique », la commission de l'arc atlantique a décidé d'engager une réflexion plus précise sur la place et le rôle de l'Espace Atlantique dans l'organisation du territoire européen à travers l'élaboration et la publication du SDEA en 2006, en respect des principes du SDEC (Nadin et Shaw, 2000).

Pour la NWE, les premières réflexions sur une définition et une conceptualisation d'une coopération transnationale ont commencé au début des années 60, à l'initiative du ministère de l'Aménagement du territoire hollandais et de la Conférence des Régions du Nord Ouest de l'Europe (CRENO). L'idée de préparer explicitement un cadre de travail spécifique pour les territoires transnationaux a récemment été appliquée de façon plus large en Europe, particulièrement dans le contexte du SDEC (1999) et des programmes d'initiative communautaire Interreg IIC (Duhr, 2005). C'est en se basant sur l'étude Europe 2000+ que la AMNO (Aire Métropolitaine du Nord Ouest) est définie en 1998. Cet espace s'agrandira pour former ensuite la NWE en 2002.

Sous Interreg II C, la « Vision Spatiale pour la NWE : Construire une coopération » (septembre 2000) est publiée par la VROM (ministère de l'aménagement néerlandais). Ce projet est cofinancé par l'AMNO. Il est pris en charge par le « Vision Group » formé d'experts et de politiques des sept pays membres de l'AMNO, ainsi que d'équipes de consultants multinationaux. L'objectif de cette étude était de fournir une liste d'objectifs communs pour la région et d'établir un « pont » entre le SDEC et les politiques régionales et nationales (Schindegger, 2000). L'AMNO a ainsi été découpé en quatre zones (centrale, des îles, de l'intérieure et ouverte), ce qui apporta une première plus value par rapport au SDEC qui n'avait pas « cartographié » sa politique. Cette étude ne se définit pas comme une fin en soi, mais plutôt comme un exercice de discussion et d'apprentissage mutuel. C'est un point de départ pour la définition des directions stratégiques pour Interreg III B (Nadin, 2002).



Représentation cartographique de la vision spatiale élaborée en 2000

Source : NWE spatial group

Même si les conclusions de la « Vision Spatiale pour la NWE » n'ont pas été entièrement reprises dans la NWV, elle a permis de servir de référence pour ce document en établissant cette culture de collaboration et de réflexion « transnationale ». L'approche de la NWV se veut plus pragmatique et opérationnelle.

L'initiative de la collaboration dans les deux aires de coopération n'est donc pas nouvelle. Elle illustre la volonté commune de régions de travailler ensemble. Les programmes établis dans le cadre des deux coopérations transnationales sont considérés comme des références en terme d'aménagement et de coopération transnationale. La NWE se distingue de l'Espace Atlantique par le fait qu'elle a déjà publié une vision spatiale en 2000 dont l'objectif était de permettre une meilleure application des principes du SDEC pour les politiques nationales et régionales. Cette étude a permis d'établir une véritable culture de coopération entre les acteurs transnationaux de la NWE.

- Les raisons de l'initiative

Les raisons qui ont poussé les régions de l'Espace Atlantique et de la NWE à coopérer sont relativement différentes. Trois types de raisons distinguent ces deux aires : la culture, l'économie, et le passé en terme d'aménagement transnational.

L'identité culturelle est une force pour les régions atlantiques dans le contexte européen actuel. Les régions atlantiques ont conscience d'appartenir à un même territoire malgré un espace caractérisé par son hétérogénéité, avec des régions très dissemblables (régions très rurales, métropoles européennes, espaces en reconversion industrielle ou encore territoires insulaires). Depuis plusieurs siècles, l'« atlantinité » a rassemblé ces régions au-delà de leurs différences fondamentales. La façade atlantique a été sans conteste pendant plusieurs siècles la zone la plus dynamique du continent européen : cette prospérité liée à la maritimité fut sans doute le premier dénominateur commun des régions atlantiques. Les villes atlantiques ont bel et bien inscrit leur dynamisme dans l'Histoire et malgré une diminution de cette importance au fil des siècles, elles en portent encore de nos jours la mémoire dans le patrimoine. Aujourd'hui, dans un contexte de globalisation renforcée et croissante, les villes et les régions atlantiques ont un rôle accru à jouer dans le développement des relations intercontinentales de l'Europe en valorisant leur héritage historique et leur position géo-stratégique qui les placent en situation d'interface entre l'Europe et les continents africains et américains (SDEA, page 20, 2006). Les régions de la NWE quant à elles ne disposent pas d'une identité culturelle équivalente, c'est plutôt leur bonne santé économique qui les a réunies.

En effet, grâce à l'influence du pentagone la richesse de la NWE est incontestable. C'est dans cette région que l'on trouve une grande concentration de pôles économiques et une grande partie du commerce international. Toutefois, ce bénéfice ne profite qu'aux régions les mieux placées au détriment des régions les plus périphériques comme le nord de l'Ecosse. C'est pourquoi la NWE se doit de prendre l'initiative d'assurer un développement cohérent, équilibré et durable de son territoire à travers l'élaboration d'une vision spatiale à l'échelle transnationale.

Le facteur économique a aussi joué un rôle important dans la collaboration entre les régions de l'Espace Atlantique. On l'a vu précédemment, cette zone est plus pauvre que la moyenne européenne, le taux de chômage y est important, le territoire est marqué par la ruralité... Ces faiblesses risquent de se confirmer pour plusieurs raisons (Carrière, Farthing, 2007) :

- L'espace atlantique est un espace en périphérie, il bénéficie peu de l'influence de l'activité économique des villes du pentagone.
- L'élargissement de l'Europe vers l'est accentue cette menace de marginalisation.
- La globalisation des économies tournées vers l'intérieur des régions atlantiques constitue également une menace.
- Le marché unique a tendance à favoriser la concentration de développement dans les pôles économiques européens, au détriment des régions atlantiques.

Cette « peur » de la marginalisation rassemble les régions atlantiques autour du SDEA.

Enfin, le passé en terme d'aménagement transnational a aussi motivé les initiatives de coopération. Le programme Interreg III B Espace Atlantique a proposé un découpage régional cohérent des régions atlantiques en définissant des macro-régions, mais il n'a pas réalisé de diagnostic pour justifier la pertinence de ce découpage. Cette absence d'évaluation des territoires rendait le programme Interreg III B incomplet. Pour la NWE, le document « Vision spatiale pour la NWE » en 2000 a servi de référence à une réflexion transnationale commune, mais avec le temps, la nécessité de passer à une orientation plus pragmatique et opérationnelle est devenue évidente. Il y a donc dans cette initiative une volonté affichée d'utiliser mieux les fonds structurels en optant pour une vraie approche territoriale et en définissant des enjeux exclusivement transnationaux.

Une fois de plus, l'Espace Atlantique et la NWE se distinguent. Les régions atlantiques affirment leur appartenance à une culture commune et, bien que le territoire soit marqué par son hétérogénéité et sa situation périphérique par rapport au reste de l'Europe, ce sont bien ces raisons qui ont rassemblé et poussé les régions atlantiques à coopérer et à élaborer le SDEA. Par ailleurs, le programme Interreg III B ne propose pas d'évaluation des régions atlantiques pour justifier son découpage régional. La NWE ne présente pas d'identité culturelle propre mais affiche une volonté d'assurer un développement durable de ses régions qui sont parmi les plus riches du monde. Enfin, pour une meilleure répartition des fonds structurels, la NWE s'inscrit dans une approche plus opérationnelle que la « Vision spatiale pour la NWE » publiée en 2000.

- La démarche d'élaboration

La NWV et le SDEA sont tous les deux constitués de trois rapports intermédiaires et d'un rapport final. Néanmoins, la démarche suivie pour l'élaboration du SDEA est organisée différemment de celle de la NWE.

L'élaboration du SDEA a été menée d'octobre 2003 à Juin 2005. Quatre rapports ont été produits. En interprétant le diagnostic de l'espace atlantique et de ses futurs scénarios, les rapports proposent l'opportunité de mettre en évidence les impacts des pratiques de la Commission Arc Atlantique sur le territoire (Carrière et Farthing, 2007). Deux groupes ont travaillé en commun pour élaborer le SDEA :

- Un comité d'experts : composé des représentants des 21 régions partenaires de la commission Arc Atlantique, de la Commission Arc Atlantique, de la conférence des villes de l'Arc Atlantique et du Réseau Transnational Atlantique. Ce groupe, désigné par le CRPM, se réunissait fréquemment pour faire état des avancées de la réflexion et des découvertes autour du projet, exploitant notamment les résultats du groupe de travail ESPON. Différents spécialistes composaient ce groupe, avec des coordinateurs pour représenter chaque pays membre.
- Un comité de pilotage : Avec des représentants des régions atlantiques consultés.

Dès son élaboration, la démarche se caractérise par une approche « bottom-up participative ». Ainsi, un nombre particulièrement élevé d'acteurs régionaux et locaux y ont été impliqués (Robert & Stumm, 2006).

En ce qui concerne la NWV, le groupe de travail de la vision spatiale (*spatial vision working group*) a lancé l'élaboration de trois études en 2004. Chacune d'elles se consacrant à un principe du SDEC. Bien que ces trois études aient été menées de façon différente, chacune fut ponctuée d'ateliers entre professionnels et de séminaires de consultation auprès des représentants des pays et des régions concernés. Enfin, en 2006, la quatrième étude est publiée. Elle n'a pas seulement consolidé et mis à jour les résultats des études précédentes, elle a surtout joué un rôle primordial dans la définition des thèmes prioritaires grâce à des consultations menées par le groupe de travail de la vision spatiale auprès des représentants de régions.

Bien que les deux exercices aient suivi la même démarche en réalisant trois rapports intermédiaires avant le final à la même époque, la préparation du SDEA se distingue de la NWE par son organisation plus rigoureuse.

Synthèse :

	Origine et histoire de la collaboration	Raisons de l'initiative	Démarche d'élaboration
SDEA	. Début des années 70 avec le CELIB . Rôle important du CRPM . Succès des programmes d'actions (Atlantis, ...)	. Identité culturelle: "Atlantité" . Région périphérique . Absence de découpage territorial cohérent	. Trois rapports intermédiaires et un rapport final . Comité d'experts . Comité de pilotage
NWV	. Début des années 60 avec le ministère hollandais de l'aménagement du territoire et la CRENO . Première Vision Spatiale : "Une Vision Spatiale pour la NWE" (2000)	. Besoin d'une approche plus pragmatique après la vision spatiale de 2000 . Volonté de mieux utiliser les fonds structurels . Région riche avec un besoin de développement cohérent et durable	. Trois études et un rapport final . Aucune démarche semblable d'une étude à l'autre... Mais à chaque fois des ateliers, des workshops et des séminaires de consultation

Alors que les deux exercices suivent une démarche d'élaboration semblable, ils se distinguent sur l'origine de la collaboration ainsi que sur les raisons qui ont motivé l'initiative. En effet, la collaboration, qui est relativement ancienne pour les deux territoires, se caractérise : pour l'Espace Atlantique, par le rôle fondateur qu'a joué le CRPM et par les succès des différents programmes transnationaux et, pour la NWE, par la publication d'une première vision spatiale en 2000. Enfin c'est l'identité culturelle et la perspective de se retrouver en situation périphérique qui a principalement motivé les régions atlantiques à coopérer, alors qu'il s'agit pour les régions de la NWE de mieux répartir leurs richesses sur leur territoire.

c) Les objectifs et la visée de l'étude :

- L'objectif principal

Les objectifs définis par chacun des deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale illustrent le fait qu'il n'existe pas une façon unique d'interpréter et d'appliquer le concept de vision spatiale. Ces objectifs sont le reflet des caractéristiques et des enjeux des deux aires de coopération.

Ainsi, le principal objectif du SDEA est de développer une vision spatiale qui vise à « définir les conditions nécessaires pour rendre l'Espace Atlantique compétitif et attractif dans le contexte d'élargissement de l'Europe » (Carrière, 2004). Celui de la NWV est de prendre l'initiative d'assurer un développement cohérent, équilibré et durable de son territoire. Derrière cet objectif se cache la volonté de définir un cadre de travail stratégique qui devrait servir de référence pour l'élaboration d'un programme d'action dans le cadre du programme Interreg IV. La signification des mots utilisés dans la définition de ces objectifs prend alors toute son importance. En effet, alors que dans le SDEA, on cherche à « rendre » l'Espace Atlantique compétitif et attractif, il s'agit dans la NWV d'« assurer » le développement de la NWE.

Les volontés et la vision dans lesquelles s'inscrivent ces exercices sont donc différentes.

- La réflexion générale

Comme décrit précédemment, les deux exercices sont constitués de trois rapports intermédiaires et d'un rapport final, or les réflexions menées au fil de ces quatre rapports sont différentes d'un exercice à l'autre.

Pour répondre à l'objectif défini, nous pouvons qualifier de « différenciée » la réflexion menée tout au long des quatre études de la NWV. En effet, les trois études traitant chacune d'un principe du SDEC se différencient autant sur la forme que sur le fond. Toutefois, chacune d'elle aborde son thème par un état des lieux plus (études 2 et 3) ou moins exhaustif avec une réflexion de fond pour la première étude. Chacune définit des objectifs et des projets qui répondraient le mieux au principe du SDEC étudié, en respect des spécificités territoriales mises en évidence. Ces trois études ne sont donc pas le reflet d'une réflexion menée en trois étapes successives, mais plutôt en trois étapes distinctes. Ce caractère différencié se justifie par cette hétérogénéité constatée tant dans la démarche suivie que dans la réflexion menée dans chacune d'elles.

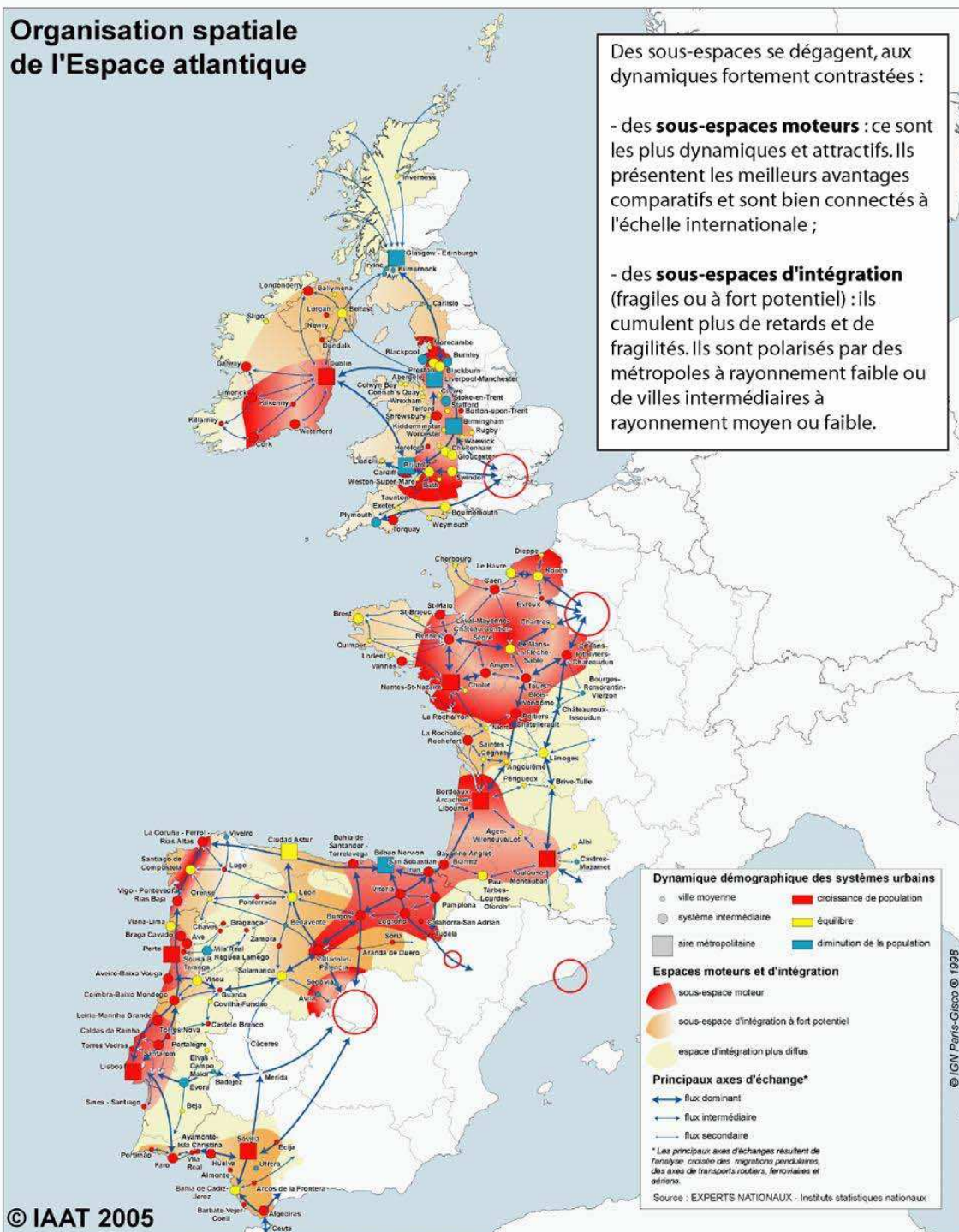
Les trois premiers rapports du SDEA respectent une logique mise en place pour atteindre l'objectif fixé. Le premier et le second décrivent et présentent l'espace transnational étudié : ils développent un moyen de classer le système urbain et régional de l'Espace Atlantique. Quatre niveaux d'aire (métropolitaine, intermédiaire, moyenne et rurale) ressortent de ces deux rapports. Leurs conclusions indiquent un degré considérable d'hétérogénéité dans l'aire de coopération. Le troisième rapport part du principe que si les villes sont indispensables au développement économique, l'avenir de l'Espace Atlantique dépendra de leurs performances économiques. De plus, il avance que le développement économique passe par un développement polycentrique préconisant la coopération entre les villes reliées entre elles par de bons réseaux de communication pour exploiter leur potentiel de compétitivité. Cette étude a ainsi identifié deux types de sous-espaces géographiques pour mieux expliquer la complexité de l'organisation territoriale le long de la façade atlantique : les sous-espaces « moteurs » et les sous-espaces « d'intégration » (voir carte page suivante).

Les sous-espaces « moteurs » possèdent des ressources spécifiques liées à la proximité de la mer dont le caractère exploitable est avéré et qui bénéficient d'une bonne connectivité interne. Ils sont au nombre de cinq et ont été identifiés comme suit :

- **L'agglomération de Dublin et le sud est de la république d'Irlande**
- **L'axe Cardiff-Bristol-West Midlands-Liverpool-Manchester**
- **Le quart nord ouest de l'espace atlantique français**
- **La zone transfrontalière entre le nord est de l'Espagne et le sud ouest de la France**
- **L'espace atlantique de l'ouest de la Péninsule Ibérique**

Entre ces cinq espaces, se trouvent de larges plages d'intervention où la densité de population et le niveau de développement relatif sont plus faibles : ce sont les sous-espaces « d'intégration ». Le rapport distance-temps entre les grandes villes est plus important. Il y a moins de connexions internationales. Les villes ont une moindre influence et l'économie est bien moins diversifiée. Ce sont des régions qui doivent être incluses dans un plan de développement équilibré de l'Espace Atlantique car elles se trouvent loin à la traîne et souffrent d'une accumulation de handicaps. Au sein de cette catégorie, certaines régions possèdent de plus grandes faiblesses inhérentes que d'autres. Elles sont dues à un phénomène accentué de dépeuplement et d'isolement géographique. Il est donc indispensable d'établir une différence entre les « sous-espaces d'intégration à fort potentiel » et les « sous-ensembles d'intégration à faible potentiel ».

Organisation spatiale de l'Espace atlantique



Organisation spatiale de l'Espace Atlantique

Source : SDEA

A la réflexion différenciée menée au fil des quatre rapports de la NWV s'oppose une réflexion logique pour le SDEA. Sans remettre en question l'efficacité d'une réflexion par rapport à l'autre, ce constat met une fois de plus en évidence qu'il existe des manières différentes d'interpréter le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

- Les caractéristiques de la réflexion menée

Les quatrièmes rapports du SDEA et de la NWV proposent chacun une synthèse des résultats et des observations des trois premiers, ainsi qu'une réflexion propre pour répondre à l'objectif initialement défini.

Le premier objectif du dernier rapport du SDEA est de proposer un résumé des conclusions issues de l'analyse de la situation actuelle de l'Espace Atlantique. Le second objectif est de présenter une perspective pour le développement de cet espace qui aidera à définir un cadre possible et souhaitable pour l'avenir.

Deux types de recommandations stratégiques sont ainsi proposés. Le premier type concerne cinq espaces de développement majeurs (voir partie « conclusions »), en ciblant tout particulièrement les politiques régionales, transfrontalières et nationales. Trois principales catégories de recommandations politiques ont été formulées pour chacun des espaces de développement et leur projet spécifique :

- **Les recommandations territoriales** : Elles visent à établir de nouvelles territorialités urbaines polycentriques au sein des régions. Il s'agit là d'encourager les villes de taille moyenne à coopérer pour lutter contre le dépeuplement des zones rurales.
- **Les recommandations sectorielles** : Elles concernent l'accessibilité et le transport, la recherche-développement et l'innovation, l'environnement et la protection contre les risques.
- **Les recommandations concernant le lien avec les autres sous-espaces** : En partant du principe que les cinq zones principales ne doivent pas être considérées comme des zones séparées ou fermées, l'idée est d'énoncer des recommandations sur une coopération élargie (comme le transport). L'objectif est de tendre vers une intégration accrue de l'Espace Atlantique dans son ensemble.

Le deuxième type de recommandations concerne l'Espace Atlantique dans son ensemble, pour une meilleure coopération interrégionale. Ces propositions tournent autour de trois thèmes prioritaires : la dimension maritime, thème fondamental de l'identité de l'Espace Atlantique, la promotion d'un développement durable pour les zones rurales atlantiques et le renforcement des réseaux, par le biais de l'augmentation de l'échange d'expérience.

Enfin, la quatrième étude de la NWV se présente aussi comme une synthèse et une mise à jour des trois premières, mais son rôle dépasse cette simple mission. Son titre évoque d'ailleurs une avancée vers la définition d'un cadre stratégique de travail pour l'action (« Towards a strategic framework for action »). Le contenu de cette étude est donc particulier. La réflexion centrale autour de l'aménagement transnational est agrémentée d'une réflexion que nous qualifierons de « globale ». Cette réflexion « globale » est non seulement une prise de recul sur la pratique même de la coopération transnationale, mais aussi un regard porté sur le contexte et la situation dans lesquels cette étude s'inscrit.

Dans cette dernière étude on peut discerner trois étapes principales de réflexion autour de l'aménagement transnational :

- **① L'étude des problématiques transnationales** : Cette première étape restitue les observations des trois premières études au travers de ces sept problématiques transnationales :
 - *L'élargissement de l'UE*
 - *Les changements démographiques*
 - *Les systèmes territoriaux*
 - *Les infrastructures de transport*
 - *Les infrastructures de télécommunication avancées*
 - *L'amélioration et la protection de l'environnement*
 - *L'héritage naturel et culturel*

Ces problématiques sont propres à la zone de coopération et prennent en compte les influences extérieures comme l'élargissement de l'Union Européenne ou les changements démographiques.

- **② La définition d'enjeux transnationaux** : Cette seconde étape présente 48 priorités regroupées en 10 thèmes comme suit :

▪ <i>La diversité naturelle et culturelle</i> ▪ <i>Les changements climatiques</i> ▪ <i>L'augmentation des prix de l'énergie</i> ▪ <i>La gestion et la prévention des risques</i> ▪ <i>La gouvernance</i>	▪ <i>La stratégie de Lisbonne</i> ▪ <i>La stratégie de Göteborg</i> ▪ <i>La démographie et la migration</i> ▪ <i>La cohésion territoriale et les systèmes territoriaux</i> ▪ <i>L'accessibilité</i>
---	---

La définition de ces priorités prend en compte : les conclusions des trois premières études, les résultats des ateliers de travail menés avec les acteurs, et l'analyse de rapports et de documents indispensables à la bonne conduite de la NWV (nous y reviendrons ultérieurement).

- **3 La proposition de projets transnationaux :** Cette dernière étape présente 18 projets à partir de la synthèse des trois premières études. Parmi eux, cinq projets répondent au premier principe du SDEC, sept projets répondent au deuxième principe et six projets au troisième.

- **Développement territorial polycentrique :**
 - 1. Relier les effets hinterlands avec les principaux centres
 - 2. Programmes de développement spatial interrégional
 - 3. Le tunnel sous la Manche – liens plus étendus avec le développement spatial
 - 4. Actions pour gérer l'étalement urbain
 - 5. Aménagement pour les petites et les moyennes entreprises (PME) – Croissance et innovation
- **Accès équivalent aux infrastructures et à la connaissance :**
 - 6. Promouvoir le développement du transport maritime de fret
 - 7. Coordination transnationale dans les politiques de taxes sur les routes
 - 8. Augmenter l'utilisation de trains à grande vitesse sur le TEN
 - 9. Infrastructures frontalières : prévenir la « frontière digitale » dans la zone Ardennes-Eifel-Hunsrück
 - 10. Développer le fret intermodal et ferroviaire dans les corridors est-ouest
 - 11. Les trains à grande vitesse pour améliorer le transport de fret
 - 12. Le transport intermodal dans le corridor nord-sud pour les denrées périssables
- **Gestion durable de l'héritage culturel et naturel de la NWE :**
 - 13. Zones vertes pour la cohésion territoriale
 - 14. Le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer
 - 15. Développement intégré des zones côtières
 - 16. Perspectives de développement régional pour le Delta du Rhin-Scheldt
 - 17. Saar-Lor-Lux comme une zone verte vitale
 - 18. Approche intégrée pour gérer les risques maritimes

Les 18 projets transnationaux proposés par la NWV

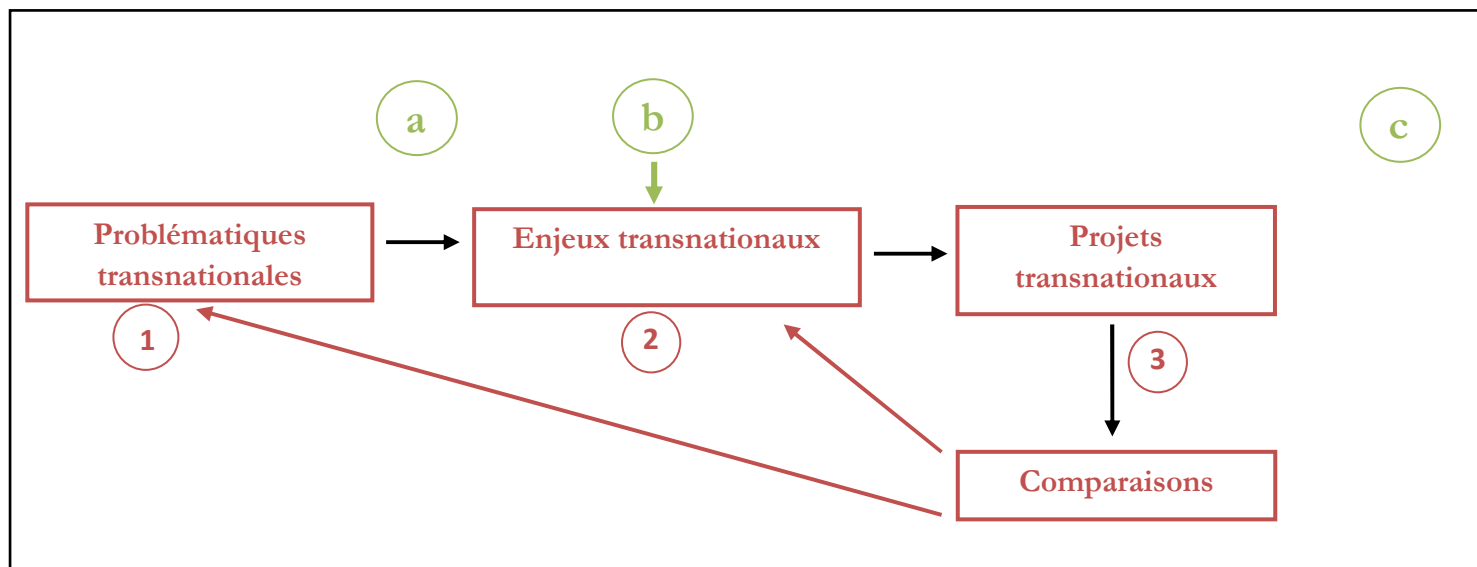
Source : NWV

Parmi ces 18 projets transnationaux proposés, cinq (les 3, 9, 10, 16 et 17) visent un territoire particulier de l'aire de coopération. Les projets sont comparés aux programmes Interreg III B déjà approuvés, d'une part au regard des problématiques transnationales, et d'autre part au regard des enjeux transnationaux précédemment définis. Cette démarche a pour objectif de mettre en relation les projets proposés avec ceux existants pour mettre en évidence quelles problématiques et quels enjeux transnationaux sont principalement abordés, et surtout quels sont ceux qui ne le sont pas.

Enfin la réflexion « globale » vient donc agrémenter cette réflexion autour de l'aménagement transnational. On la trouve à trois niveaux dans l'étude :

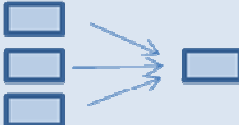
- **a Au terme de la première étape** : Il s'agit ici d'une réflexion sur la pratique même de coopération transnationale. Ce point s'inspire des ateliers de travail et des rencontres entre les acteurs pour définir les principaux obstacles à la coopération transnationale. Il met en avant la plus value d'un tel exercice, et enfin les adaptations nécessaires pour rendre cet exercice plus efficace.
- **b A la définition des enjeux transnationaux** : Ce point là est très important puisque c'est en se basant sur des documents tels que, les agendas de Göteborg et de Lisbonne, le document de Vision Spatiale de 2000 ou encore le programme d'initiative communautaire Interreg III B, que les 48 priorités transnationales ont été définies. Ce point marque un changement profond dans le contexte de cette étude. La priorité est dorénavant de respecter les consignes dictées par les Agendas de Lisbonne et de Göteborg avant celles du SDEC. Ces derniers documents représentent chacun un thème prioritaire.
- **c Après les comparaisons** : Ce dernier point clos cette quatrième étude (avant la conclusion). Il s'agit là d'une mise en perspective de la NWE avec les autres aires de coopération transnationales européennes en terme de problématiques et d'enjeux transnationaux. Une attention particulière est apportée aux aires de coopérations qui chevauchent la NWE, c'est-à-dire l'Espace Atlantique et la région de la mer du Nord.

Nous pouvons schématiser cette réflexion d'aménagement du territoire, agrémentée ponctuellement par une réflexion « globale », de la façon suivante :



Les derniers rapports du SDEA et de la NWV se distinguent par la façon dont la réflexion a été menée. Celle-ci se caractérise par une constante volonté de territorialisation dans le SDEA : le rapport décrit et discerne des régions atlantiques et leurs spécificités. Le SDEA cherche donc à mettre le plus possible en avant les spécificités des territoires, tout en prenant en considération l'impératif d'intégration au niveau de l'Espace Atlantique dans son ensemble. En revanche, ce qui fait l'originalité de la NWV est une approche non territorialisée, mais sectorisée. Au fil de l'étude, on note la présence de références et de réflexions relatives à la coopération transnationale. Celles-ci permettent d'avoir une approche critique sur l'exercice, ainsi qu'une approche consciente du contexte dans lequel elle s'inscrit.

Synthèse :

	Objectif principal	Réflexion générale	Caractéristiques de la réflexion menée
SDEA	Rendre l'Espace Atlantique attractif et compétitif dans un contexte d'élargissement de l'UE	Réflexion logique avec 4 rapports pour 4 étapes de réflexion 	Réflexion territorialisée et intégrée
NWV	Prendre l'initiative d'assurer un développement cohérent, équilibré et durable de son territoire	Réflexion différenciée avec trois premiers rapports distincts et un quatrième de synthèse 	Réflexion non territorialisée et sectorisée Réflexion agrémentée d'une réflexion sur la pratique de coopération transnationale et sur le contexte européen

Le SDEA et la NWV se distinguent par leurs objectifs et par la manière dont ils ont mené leur réflexion. En effet, alors que le SDEA s'inscrit dans une logique d'émergence et d'attractivité, la NWV s'inscrit dans une logique de maintien et de développement pertinent de son territoire. De plus les relations entre les études de la NWV sont beaucoup moins évidentes que les relations entre les études du SDEA. Les trois premières études de la NWV sont consacrées chacune à l'un des trois principes du SDEC, tandis que l'on peut suivre le fil de la réflexion d'un rapport à l'autre pour le SDEA. Enfin, les deux exercices de vision spatiale se distinguent par l'orientation de leur réflexion. Le SDEA a ainsi opté pour une approche intégrée et territorialisée de son territoire, contrairement à la NWV. L'autre différence principale entre ces deux approches est que la NWV a grandement pris en compte le contexte européen dans lequel elle s'inscrit, tout en portant un regard critique sur la pratique de coopération transnationale.

Les différences mises en évidence n'ont pas vocation à évaluer la qualité, ni la pertinence de la réflexion menée d'un rapport à l'autre. Il est surtout intéressant de montrer qu'il n'existe pas une manière unique de mener une réflexion et de définir des objectifs d'ordres transnationaux, et donc d'appliquer le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

d) Les conclusions

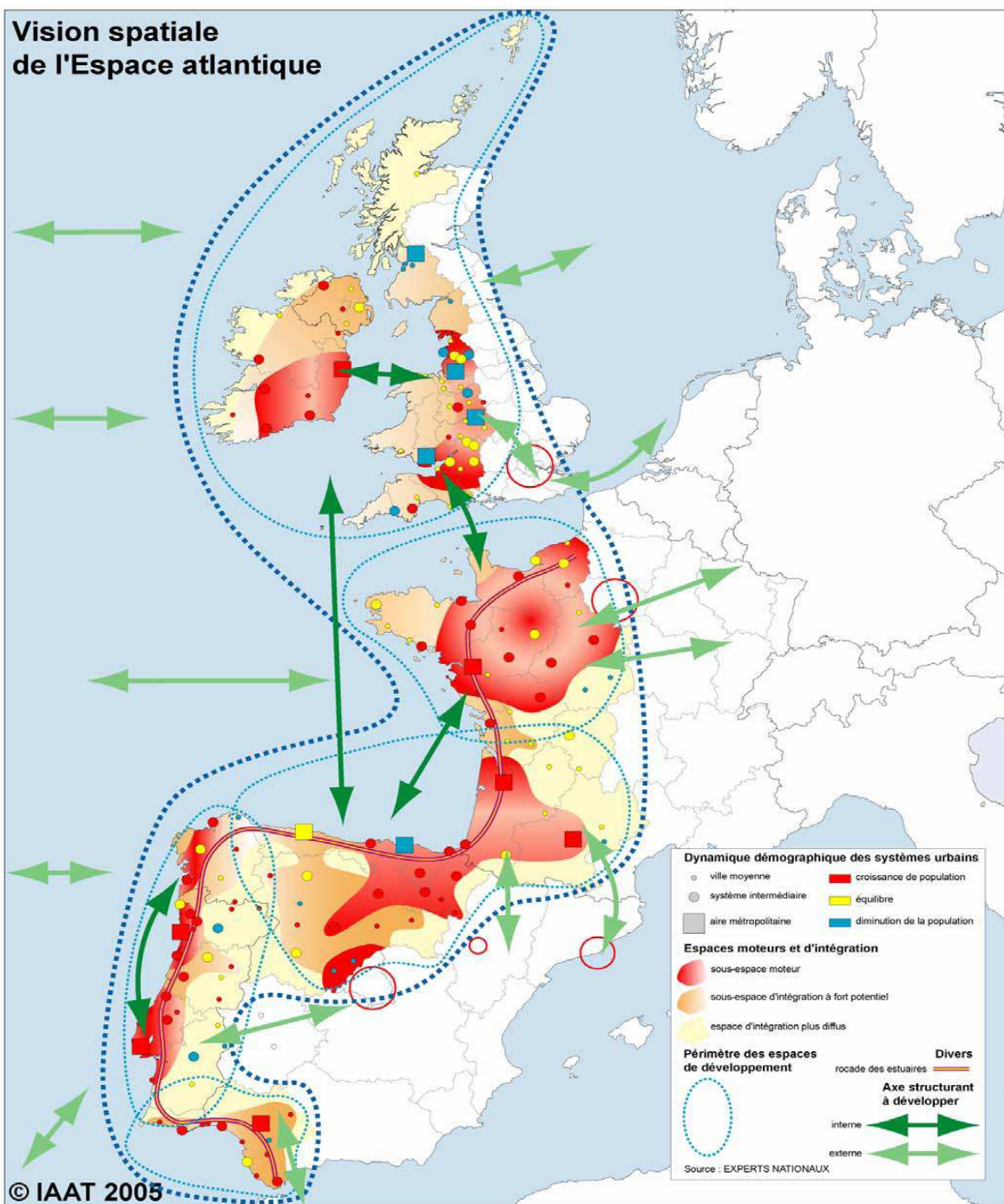
- Les conclusions en terme d'aménagement transnational

La territorialisation semble être la clé pour aboutir à des conclusions pertinentes en terme d'aménagement transnational. C'est sur ce point que diffèrent le SDEA et la NWV.

La principale conclusion du SDEA en terme d'aménagement transnational est que le niveau prioritaire pour le développement du polycentrisme dans l'Espace Atlantique, est le niveau *meso*. Compte tenu de son importante hétérogénéité, l'Espace Atlantique ne représente pas en soi une « zone de développement intégrée » au sens du SDEC. C'est pour cette raison que la structuration des sous-espaces moteurs et de leurs liaisons avec les sous-espaces d'intégration est un objectif crucial à atteindre si l'on souhaite renforcer leur indépendance opérationnelle vis-à-vis des capitales nationales. L'analyse des programmes Interreg dans le SDEA met en évidence une forte dynamique de coopération transnationale dans cet espace : cet espace hétérogène devient donc cohérent en terme de coopération.

L'étude approfondie de l'Espace Atlantique lors de son évaluation stratégique a non seulement permis d'apporter des connaissances précises et détaillées des différents territoires de l'aire de coopération, mais aussi de servir de référence pour la proposition des cinq espaces de projets (voir carte page suivante) tels que:

- **L'espace atlantique britannique** : Nécessité d'une gestion conjointe de la Mer d'Irlande et de ses côtes
- **L'espace français du nord-ouest** : Cet espace est fortement relié à Paris et inclut également des sous-espaces d'intégration à fort potentiel
- **L'espace franco-espagnol** : Créer des liens propres entre ces deux composantes nationales par le renforcement de la coopération transfrontalière en prenant en compte les contraintes environnementales liées à la présence de la montagne
- **L'espace occidental de la Péninsule Ibérique** : Cette zone se caractérise par son rôle de « point de transition » entre l'Amérique Latine, l'Afrique et l'Europe.
- **Le sud de la Péninsule Ibérique** : Cette zone est un cas particulier du fait de sa double identité, atlantique et méditerranéenne.



Vision spatiale de l'Espace Atlantique

Source : SDEA

Cette démarche se veut proactive, mobilisatrice et incitatrice. Elle entend définir, au sein de l'Espace Atlantique, des espaces d'action et de coopération souhaitables, pour renforcer les articulations spatiales et les dynamiques de développement. Il s'agit de proposer une vision des espaces possibles, constituant ensemble le cadre territorial le plus approprié à la mise en œuvre d'un projet de développement polycentrique de la façade Atlantique de l'UE, en tenant compte des discontinuités et des hétérogénéités révélées par le diagnostic. Il ne s'agit pas d'un découpage strict, en effet les contours des zones restent par nécessité flous et, en toute hypothèse, ne peuvent se confondre avec des limites administratives, locales, régionales et même nationales.

En revanche, l'absence de territorialisation et d'approche intégrée dans la NWV limite probablement la quantité et la qualité des conclusions tirées en terme d'aménagement transnational. Toutefois, les comparaisons des projets proposés avec les problématiques transnationales et les enjeux transnationaux ont permis de tirer des leçons de cet exercice.

Les deux comparaisons mettent en évidence que l'agenda de Lisbonne, l'accessibilité, et la cohésion territoriale sont globalement les thèmes transnationaux les plus traités. En revanche, les thèmes du vieillissement de la population, des flux migratoires à l'échelle macro, des enjeux démographiques, l'augmentation des prix de l'énergie et de la préservation des ressources naturelles et culturelles sont encore trop peu abordés.

Ce constat illustre la prise de conscience de l'impératif de compétitivité pour la NWE. Néanmoins celle-ci se fait au détriment de projets favorisant un développement plus durable du territoire.

Contrairement au SDEA, la NWV n'a pas basé ses conclusions sur une approche territoriale détaillée. C'est probablement pour cette raison que les conclusions en terme d'aménagement transnational que cet exercice a proposé, ne sont pas aussi précises que celles du SDEA. Cependant, la NWV attire l'attention sur le fait que les projets réalisés jusqu'alors vont plus dans le sens du développement de la compétitivité de la NWE, que dans celui du développement durable. Comme le nom du quatrième rapport l'indique (Towards a strategic framework for action), la NWV est tournée vers l'avenir et ses observations en terme d'aménagement transnationale doivent servir de base à l'établissement d'un cadre d'action pour Interreg IV. Le SDEA quant à lui est parvenu à montrer que le niveau meso est le niveau prioritaire pour le développement du polycentrisme dans l'Espace Atlantique. Il s'agit clairement d'une conclusion d'aménagement transnational, fruit d'un diagnostic territorial précis, que n'aurait certainement pas produit un document tel que le SDEC. Cela justifie donc l'intérêt d'une étude à une telle échelle pour parvenir à ce type de conclusion indispensable à une meilleure compréhension et appréhension du territoire. Ce qui fait enfin la particularité du SDEA est d'avoir donné une vision cartographique des choses, c'est-à-dire d'avoir reproduit sur une carte les conclusions de cet exercice de vision spatiale.

- Les conclusions en terme de pratique de coopération transnationale

Ce point met en évidence qu'au-delà de l'acquisition de nouvelles connaissances en terme d'aménagement du territoire à une échelle précise, l'exercice de vision spatiale implique aussi une pratique de la coopération. Cette pratique implique la manière dont la coopération est effectuée. Ainsi les exercices de vision spatiale doivent aussi fournir des conclusions permettant d'améliorer les modes de travail des acteurs impliqués.

Sur ce point précis, la NWV se distingue clairement du SDEA. En effet, la pratique de coopération transnationale est très peu traitée dans le SDEA. Toutefois, il est rappelé le rôle et l'importance des échanges d'expériences et de bonnes pratiques dans ce type de coopération.

En revanche, le quatrième rapport de la NWV a mis en avant plusieurs conclusions quant à la pratique de la coopération transnationale. Les consultations avec les différents acteurs lors de l'élaboration des trois premiers rapports a permis de mettre en évidence les obstacles à une coopération transnationale efficace soit :

- Les différences dans les gouvernements et les structures légales
- Peu de ressources humaines et financières
- Le manque d'expertise
- La compétition et les rivalités
- La rigidité des frontières
- Une collaboration limitée

Cependant, il est aussi mis en évidence qu'une démarche de consensus entre les acteurs ouvre des perspectives positives telles que :

- L'établissement de réseaux à long terme
- Le dépassement des limites administratives
- Rendre plus visible l'intégration européenne
- Faciliter les échanges d'expériences et d'informations au niveau transfrontalier et transnational à travers l'Europe
- Le renforcement du rôle des acteurs régionaux

Trois enjeux sont enfin mis en avant pour rendre la coopération transnationale plus efficace :

- Promouvoir les projets qui visent à construire une coopération transnationale
- Décourager la sélection incohérente des partenaires de projet
- Encourager la formation de partenariats stratégiques plus ciblés et impliqués, et des réseaux de politique transnationale

Ces conclusions traduisent une prise de conscience assez faible des problématiques transnationales par les différents acteurs, et une présence encore trop diffuse de celles-ci dans les politiques des régions européennes. La NWV met donc en évidence le besoin d'une prise de conscience et d'un développement de stratégie de communication proactives pour permettre une meilleure coopération transnationale.

La NWV porte une dernière attention sur le nouvel objectif 3 de la politique de cohésion (la coopération territoriale) et donc sur l'intérêt d'une coopération transnationale efficace pour permettre un développement durable de la NWE.

Les conclusions mises en avant par la NWV en terme de coopération transnationale font la particularité de cet exercice de vision spatiale par rapport au SDEA. En définissant les barrières, les opportunités et les enjeux pour une coopération efficace, la NWV propose une réflexion sur les conditions à mettre en place pour permettre un développement durable de la NWE à l'aube de la nouvelle politique de cohésion.

Synthèse :

	Conclusions en terme d'aménagement transnational	Conclusions en terme de pratique de la coopération transnationale
SDEA	. Niveau <i>meso</i> prioritaire pour le développement polycentrique . N'est pas une "zone de développement intégrée" au sens du SDEC . 5 espaces de projets définis et cartographiés	. Peu de conclusion . Rappel de l'importance des échanges d'expériences et de bonnes pratiques
NWV	. Peu de conclusions . Des projets favorisant plus la compétitivité que le développement durable	. Obstacles de la coopération . Opportunités offertes par la coopération . Enjeux pour une meilleure coopération . Importance du nouvel objectif 3 de la politique de cohésion

Les deux exercices de visions spatiales offrent des types de conclusions différentes. Alors que la NWV offre de nombreuses pistes de réflexion pour une meilleure pratique de la coopération à l'échelle transnationale, le SDEA quant à lui apporte des conclusions relativement pertinentes quant au développement polycentrique dans l'Espace Atlantique. Chaque document contribue à l'amélioration de l'aménagement transnational, tant sur l'originalité des conclusions de fond qu'il apporte, que sur les moyens à mettre en place pour rendre efficace ce type de coopération. Il ressort donc de ces conclusions une double finalité pour les exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale : aménager un territoire transnational et améliorer la pratique de la coopération transnationale.

Bilan de la deuxième phase :

La NWV et le SDEA sont deux programmes lancés sous les programmes d'initiative communautaire Interreg III B Espace Atlantique et NWE. La comparaison de ces deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale a pour ambition d'éclaircir les zones d'ombres mises en évidence par l'étude du concept de vision spatiale à une telle échelle. Pour ce faire, les principales caractéristiques du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale nous ont servi de base pour établir les quatre points de la comparaison et leurs critères.

Il n'est nullement question ici d'affirmer qu'un exercice est de meilleure qualité que l'autre. Cette comparaison doit permettre d'illustrer qu'il existe différentes manières de comprendre et d'appliquer le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. Dans cette optique, la comparaison de la NWV avec le SDEA a certes permis de mettre en évidence des similitudes mais surtout de réelles différences entre les deux exercices de vision spatiale.

La comparaison des documents de vision spatiale s'est avérée très instructive quant à l'interprétation du concept de vision spatiale. Ainsi, deux ensembles de régions et de pays présentant des spécificités territoriales relativement différentes ont décidé de coopérer, il y a quarante ans, pour des raisons qui leurs sont propres. L'Espace Atlantique se présente comme un espace marqué par son identité culturelle, son hétérogénéité et une situation économique qui le place en périphérie par rapport au pentagone des villes. La NWE quant à elle est un espace riche qui ne présente pas d'identité culturelle aussi affirmée que l'Espace Atlantique. Les objectifs formulés sont différents dans le sens où le SDEA s'inscrit dans une recherche de développement territorial et économique alors que la NWV s'inscrit dans une volonté de maintien d'une bonne santé économique. On observe une réflexion différenciée tout au long des quatre rapports formant la NWV, ce qui n'est pas le cas du SDEA qui respecte une certaine logique d'un rapport à l'autre. Les différences les plus marquantes entre ces deux exercices sont certainement celles liées à la démarche suivie et aux conclusions formulées à leur terme. Le SDEA s'est ainsi engagé dans une démarche territorialisée dans un souci de montrer les spécificités des régions atlantiques, alors que la NWV a suivi une démarche sectorielle, cherchant à mettre en évidence les domaines délaissés par la coopération transnationale. A ce propos, la NWV se distingue clairement du SDEA dans sa réflexion sur la pratique même de la coopération transnationale. Enfin, les conclusions formulées par les deux exercices sont différentes puisqu'elles traitent principalement d'aménagement transnational pour le SDEA, et de pratique de la coopération transnationale pour la NWV.

Ce résumé non exhaustif des observations effectuées au fil de la comparaison met donc en évidence que l'interprétation et l'application du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale ne s'effectuent pas d'une manière stricte et inflexible. Ce constat nous permet d'avoir un premier élément de réponse aux interrogations soulevées au terme de la première phase. Une interprétation de ces observations et l'émission d'un point de vue critique sont maintenant nécessaires pour tenter d'éclaircir de manière définitive les zones d'ombres précédemment définies.

III. Réflexions sur le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale :

Cette dernière partie de notre étude est consacrée à une réflexion critique sur le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. Les conclusions de la comparaison entre le SDEA et la NWV font ressortir des points qui apportent des éléments de réponse aux interrogations soulevées au terme de l'analyse théorique. Il est donc nécessaire de prendre du recul par rapport à ces conclusions et d'y porter un regard critique en les confrontant aux différents entretiens que nous avons recueillis.

Pour ce faire, nous avons donc consulté des acteurs, avec le souci d'avoir la plus grande représentativité (voir Annexe), pour connaître leur position au regard du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale et les associer aux conclusions que nous avons fait émerger. La confrontation de leur point de vue a été particulièrement fructueuse car elle a permis une redéfinition des améliorations possibles, des limites et des portées de ce concept.

Pour mener à bien cette réflexion, nous nous baserons sur les six caractéristiques du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale qui nous auront accompagnés au fil de notre étude.

1) L'aire de coopération

Notre étude se base sur une échelle de coopération particulière : l'échelle transnationale. Cette échelle est singulière puisqu'elle ne prend pas en compte la réalité des frontières. Cela implique donc un découpage territorial tout à fait inédit. Toutefois, malgré cette approche peu « administrative » du territoire, l'échelle transnationale apparaît comme tout à fait pertinente pour traiter de questions d'aménagement et de devenir des territoires. D'ailleurs, ne pas restreindre la réflexion aux limites nationales permet d'avoir une approche originale de l'aménagement du territoire aboutissant à des conclusions, que d'autres études à des échelles plus conventionnelles, n'auraient certainement pas avancées (les conclusions du SDEA illustrent ce constat).

En ce qui concerne les caractéristiques de l'aire de coopération, la comparaison a mis en évidence qu'il n'existe pas de profil type de territoire qui soit prédestiné à l'élaboration d'une vision spatiale à l'échelle transnationale. En effet, si l'identité culturelle peut constituer un ciment pour certaines régions, d'autres se reconnaissent plus dans leur santé économique et leur niveau de développement. Ainsi, Julia Eripret ne considère pas la NWE comme un espace pourvu qu'une identité culturelle forte, mais justifie la coopération par la richesse économique de ce territoire.

En revanche, le point commun de toute aire de coopération transnationale est la présence de disparités territoriales à un degré plus ou moins prononcé. L'Espace Atlantique est marqué par un manque d'homogénéité. Stuart Farthing souligne à ce propos, que la pertinence de cette aire de coopération n'est pas évidente dans un premier temps. Or, il apparaît que ces importantes disparités territoriales sont le moteur de la coopération, rendant ainsi le territoire concerné cohérent en terme de coopération (Jean-Paul Carrière). Cela permet donc de mettre en évidence le potentiel de complémentarité entre des régions apparemment rivales.

2) Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagement de la vision spatiale à l'échelle transnationale impliquent une participation d'acteurs variés à toutes les échelles territoriales. Il est important de souligner ici que deux principales catégories d'acteurs sont impliquées dans la vision spatiale :

- les experts dont la tâche consiste à étudier les caractéristiques ou encore les enjeux de l'aire de coopération,
- et les représentants des régions impliquées, qui sont consultés et qui émettent leur point de vue sur les avancées de l'étude et de ses orientations.

Il ressort de plusieurs entretiens (Stuart Farthing, Ronan Mac Adam, Philippe Doucet, Mathilde Lecharpentier et Stefanie Duhr) l'importance que jouent les régions dans l'élaboration des visions spatiales. En effet, il s'agit bien d'un travail de collaboration entre les différentes régions de l'aire de coopération. On retrouve donc l'approche « bottom-up » puisque c'est grâce au travail à cette échelle que peuvent être tirées des conclusions transnationales. Précisons que cette démarche est particulièrement intéressante pour certaines régions (au Royaume Uni par exemple) qui n'ont pas de grandes compétences en terme d'aménagement du territoire dans leur pays. Cela leur donne ainsi l'occasion d'exprimer leur vision et leur conception du développement territorial.

Cependant, cette coopération entre régions a souvent été entachée par des considérations trop personnelles des régions impliquées. La majorité des acteurs rencontrés regrettent que, malgré la volonté de travailler ensemble, ce sont encore les intérêts individuels qui prévalent dans les différents débats.

La comparaison des deux exercices de vision spatiale a mis en évidence qu'il n'existe pas de méthode d'élaboration type. A une approche que nous avons qualifié de « différenciée » dans la partie précédente peut aussi être préférée une approche logique, dans les études intermédiaires. Il semble toutefois qu'il soit plus rigoureux d'opter pour l'approche logique par souci de lien entre les différents rapports et donc d'une réflexion d'ensemble plus pertinente. Stefanie Duhr à ce propos regrette le manque d'organisation dans l'élaboration de la NWV.

Enfin l'importance du caractère global de la vision spatiale s'est vérifiée tout au long de la comparaison et au fil des entretiens.

3) Les fonctions

Le grand nombre de fonctions attribuées à la vision spatiale à l'échelle transnationale traduit l'ambition générée par ce concept. Ces fonctions sont différentes puisqu'elles traitent de l'élaboration, du contenu ou encore de l'application des visions spatiales dans les programmes Interreg.

Nous ne traiterons pas dans ce point des fonctions dans le détail, néanmoins, il est intéressant d'interpréter cette grande variété de fonctions attribuées aux visions spatiales.

Les conclusions de la comparaison et des entretiens nuancent certaines fonctions attribuées aux visions spatiales (telles que la schématisation du futur souhaité sur une carte, ou encore l'opérabilité dans les programmes Interreg). Il apparaît que les auteurs ont été trop ambitieux quant à la portée de ce concept.

L'une des raisons qui pourrait justifier ce grand nombre de fonctions est qu'elles ont été définies au moment même où les premiers exercices de vision spatiale étaient en cours d'élaboration. Il est donc logique qu'un recadrage soit nécessaire pour préciser les réelles fonctions de cet exercice. Ainsi, au lieu d'accomplir trop de tâches différentes, au risque d'en perdre son efficacité, la vision spatiale doit se repositionner afin de redéfinir ses fonctions qui, même si elles sont moins nombreuses, n'en seront que plus pertinentes.

Ce sont les différentes conclusions de cette troisième phase qui nous permettront, de redéfinir ces fonctions.

4) Le contenu

L'étude comparative du SDEA avec la NWV a permis de mettre en évidence quelques points intéressants sur le contenu des visions spatiales à l'échelle transnationale.

On constate que l'objectif de cet exercice varie d'une aire de coopération à l'autre. Ce dernier est souvent le reflet des caractéristiques de l'aire de coopération en question et de la volonté des acteurs impliqués. La condition nécessaire à la définition d'un objectif est la considération de l'aire de coopération en tant que territoire transnational. A ce propos, Philippe Doucet rappelle que tout objectif n'est pas transnational par essence, et qu'une attention particulière doit être apportée pour s'assurer que chacun des objectifs définis respectent bien les caractéristiques et les enjeux transnationaux du territoire.

Ensuite, la comparaison entre les deux exercices de vision spatiale met clairement en évidence qu'il n'existe pas d'approche type à suivre dans l'élaboration d'une vision spatiale. A une approche territoriale intégrée permettant de faire ressortir les spécificités des régions de manière transversale, peut être préférée une approche sectorielle qui cible les secteurs plus ou moins considérés. Il semble que l'approche territoriale intégrée permette d'aboutir à des conclusions plus précises et plus pertinentes quant aux spécificités de l'aire de coopération.

L'élaboration d'une vision spatiale implique un travail de coopération, d'échange et de consensus important de la part des acteurs. Au-delà de l'approche en terme d'aménagement transnational, une autre dimension tout aussi importante est à prendre en compte : la pratique de la coopération transnationale. Il ressort dans la majorité des entretiens le rôle clé du travail de groupe dans l'élaboration d'une vision spatiale, bien que de nombreuses différences constituent des obstacles à une bonne coopération telles que l'organisation territoriale des Etats membres avec l'absence de régions au Royaume Uni par exemple (Ronan Mac Adam), ou encore la barrière de la langue (Stuart Farthing et Stefanie Duhr). C'est pourquoi une réflexion sur la pratique de la coopération transnationale est d'autant plus nécessaire pour élaborer une vision spatiale à une telle échelle.

On distingue enfin, deux principaux types de conclusion à formuler au terme d'un exercice de vision spatiale à l'échelle transnationale : celle traitant de l'aménagement du territoire transnational, et celle traitant de la pratique de la coopération transnationale.

Par définition, le concept de vision spatiale vise à définir « des objectifs partagés à long terme pour la structure spatiale d'une région, donnant les directions et les inspirations aux procédés d'aménagements transnationaux, nationaux et régionaux et aboutissant à la formulation et à la sélection de projets et de stratégies d'aménagement transfrontaliers » (Peyrony, 2002). Cette définition rappelle la mission première de la vision spatiale, qui est de fournir une réflexion de l'ordre de l'aménagement du territoire sur un espace donné.

A ce premier type de conclusion s'ajoute la réflexion sur la pratique même de la coopération transnationale. Comme décrit précédemment, une bonne coopération entre acteurs est indispensable pour mener à bien un exercice de vision spatiale. Cette coopération va d'ailleurs au-delà de la simple mission d'élaboration de document, elle s'inscrit dans un processus à long terme qui vise à créer et à consolider une culture de coopération transnationale.

Il est donc nécessaire de considérer ces deux types de conclusion qui, malgré leurs différences, sont tout à fait complémentaires.

5) La vision géographique de la politique

La représentation des résultats et leurs interprétations sur une carte constituent l'une des principales plus values de la vision spatiale. Philippe Doucet voit dans la vision spatiale l'occasion de « parvenir à faire ce que le SDEC n'a pas fait, c'est-à-dire une vision géographique des choses : que faire ? Et où ? ». Pour Mathilde Lecharpentier, la territorialisation dans l'approche suivie permet également aux régions de mieux se situer dans leur aire de coopération transnationale.

Toutefois, ce procédé très controversé doit être utilisé avec précaution. Toute carte est destinée à illustrer un constat ou encore des orientations. C'est sur ce dernier point qu'il semble nécessaire de définir clairement le rôle de la carte dans la vision spatiale. En effet, il ressort des entretiens avec Philippe Doucet et Stefanie Duhr qu'il existe un risque de mauvaise interprétation du message véhiculé par la carte.

La différence entre une carte qui résume les résultats obtenus par un diagnostic précis et une carte qui propose des orientations stratégiques est importante. La première revêt toute son importance quand elle se justifie par un diagnostic poussé. Elle se retrouve donc moins exposée au risque d'une interprétation erronée. La seconde en revanche l'est beaucoup plus. C'est pour cette raison que les termes utilisés pour l'introduire sont importants, le SDEA « propose » des espaces de développement et ne les « impose » pas.

La présence de cartes constitue clairement une plus value pour la vision spatiale à l'échelle transnationale. La carte reste plus objective quand elle illustre la réalité du territoire étudié et diagnostiqué, que pour présenter des orientations stratégiques.

6) L'application

Comme nous l'avons décrit précédemment, on a placé beaucoup d'espoir dans la vision spatiale à l'échelle transnationale. Ces espoirs étaient certainement justifiés par l'originalité et la jeunesse de cet exercice et de son échelle territoriale.

Or, les différents entretiens mettent en évidence que la vision spatiale ne peut régler tout les problèmes d'aménagement et de coopération. Il est donc nécessaire de revoir à la baisse les ambitions liées à l'application de la vision spatiale à l'échelle transnationale.

Il est certain que la vision spatiale permet d'établir une culture de coopération entre acteurs de régions différentes qui ne partagent pas la même conception de l'aménagement du territoire. En ce sens, nous pouvons affirmer que la vision spatiale a contribué à changer les mentalités (Philippe Doucet), grâce à un bon processus d'échange entre les différents acteurs. C'est pour cette raison que la vision spatiale doit être avant tout définie comme un exercice académique selon Stuart Farthing et Stefanie Duhr. Malgré les différents obstacles rendant cette coopération difficile, les acteurs ont pris conscience de l'existence de cette échelle territoriale originale et des conclusions qui peuvent être formulées.

Pour ce qui est de l'application en terme d'aménagement du territoire, la vision spatiale fournit clairement une connaissance précise de l'aire de coopération. Les connaissances acquises grâce à elle ont permis d'établir une vision précise des territoires transnationaux en vue des programmes Interreg IV (Ronan Mac Adam), et ont servies de base de travail pour leurs diagnostics territoriaux (Philippe Doucet et Stuart Farthing).

Cependant plusieurs réserves ont été émises quant à l'application de la vision spatiale dans les programmes Interreg. Julia Eripret oppose formellement les programmes Interreg où il est principalement question de financement, à la vision spatiale qu'elle qualifie plus de travail de recherche. A ce point de vue s'ajoute celui de Philippe Doucet qui regrette la démarche : « je dépense, donc je suis ... » de la politique de cohésion. Ce constat illustre que les porteurs de projets sont davantage intéressés par les programmes Interreg que par les visions spatiales (Stuart Farthing, Stefanie Duhr).

Ces observations posent les limites de l'application de la vision spatiale. Celle-ci ne définit pas un cadre d'action pour la prochaine génération de programmes Interreg. D'ailleurs Stefanie Duhr précise que le quatrième rapport de la NWV (« Un cadre stratégique pour l'action ») n'a pas abouti à une définition d'actions. Par contre, la vision spatiale tente de réunir les conditions nécessaires pour une bonne coopération transnationale, en fournissant des connaissances précises sur l'aire de coopération étudiée.

Cette conclusion se base surtout sur les différents entretiens avec les acteurs impliqués. Toutefois, une étude complémentaire traitant de l'opérabilité du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale dans les programmes Interreg serait intéressante.

Enfin, même s'il n'est pas question aujourd'hui de réengager un nouvel exercice de vision spatiale à l'échelle transnationale, des adaptations et des challenges sont à définir pour faire évoluer ce concept. Encore beaucoup de travail reste à faire pour faire changer les mentalités (Stuart Farthing), notamment des acteurs politiques, qui sont les principaux décisionnaires (Jean-Paul Carrière). Enfin, Stefanie Duhr insiste sur le fait qu'un meilleur consensus entre les acteurs permettra de définir des stratégies plus réalistes.

Bilan de la troisième phase

Il émerge de l'analyse des résultats de la comparaison et des différents entretiens trois principales conclusions importantes sur le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

Il n'existe pas de modèle standard de vision spatiale à l'échelle transnationale. Quelque soient les caractéristiques de son aire de coopération, sa démarche d'élaboration ou encore son contenu, une vision spatiale peut prendre différents aspects et orientations. Il est toutefois nécessaire de s'assurer que le territoire est considéré comme un espace transnational dans le diagnostic et la définition d'objectifs.

Ensuite, il est plus pertinent d'opter pour une démarche logique dans l'élaboration d'une vision spatiale et pour une approche territorialisée et intégrée du territoire dans la réflexion menée. Il est important d'aborder la pratique de la coopération transnationale en complémentarité de la réflexion en terme d'aménagement du territoire. En effet, si la vision spatiale traite de l'aménagement du territoire, il ne faut pas négliger l'importance des différents acteurs, particulièrement au niveau régional. Enfin, l'usage de la carte représente une vraie plus value de la vision spatiale, elle reste cependant plus pertinente quand il s'agit de restituer les résultats du diagnostic.

La dernière conclusion traite de l'application du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. Les acteurs se sont montrés trop ambitieux quant à son application. La vraie portée du concept de vision spatiale serait :

- de faire changer les mentalités des acteurs, en leur faisant prendre conscience de la pertinence de cet exercice à une telle échelle,
- de fournir une bonne connaissance de l'aire de coopération en question,
- de servir de base de travail pour l'élaboration des programmes Interreg dans leur partie diagnostic.

Par ailleurs, son application dans la définition des orientations et la formulation des priorités des programmes Interreg est très limitée, voire inexistante. Il serait donc intéressant d'étudier l'opérabilité du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale dans la définition des programmes Interreg à l'occasion d'une autre étude, pour établir de manière plus précise les portées et les limites de ce dernier.

CONCLUSION

Dans le contexte de recherche de cohésion territoriale dans l'Union Européenne que nous connaissons aujourd'hui, beaucoup d'espoirs ont été placés derrière l'émergence du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

Notre travail au fil de ce mémoire de recherche a été de tenter d'évaluer les portées et les limites de ce concept. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur la comparaison de deux exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale : le SDEA et la NWV.

L'étude théorique du concept nous a tout d'abord permis de définir les grandes caractéristiques du concept et de mettre en évidence une définition assez floue et un certain nombre d'interrogations autour de celui-ci. Selon certains auteurs, l'application du concept est peu évidente ou encore son élaboration peu claire. Ces différentes zones d'ombres fixent d'une certaine manière les limites du concept même de vision spatiale à l'échelle transnationale. C'est à ce niveau précis que l'étude d'exercices de vision spatiale revêt toute son importance.

En effet, c'est grâce à une approche plus pratique que nous avons pu apporter des éléments de réponses aux interrogations soulevées par l'étude du concept. Sur la base de points inspirés des caractéristiques du concept, nous avons effectué la comparaison du SDEA et de la NWV. Cette étude comparative n'a pas pour ambition d'évaluer la qualité d'un document par rapport à l'autre. Elle a en revanche mis en évidence que sur de nombreux points il n'existe pas de manière précise d'appliquer le concept de vision spatiale à l'échelle transnationale.

L'interprétation des conclusions de cette comparaison et les entretiens menés auprès de différents interlocuteurs nous ont permis de définir trois types de conclusion au regard de l'objectif de l'étude.

- Il n'existe pas de modèle type de vision spatiale à l'échelle transnationale. Les caractéristiques de l'aire de coopération peuvent être différentes, tout comme la démarche d'élaboration et le type de réflexion menée tout au long de l'étude.
- Des conclusions ont été formulées pour améliorer la pertinence de l'exercice de vision spatiale à l'échelle transnationale. Il est préférable d'opter pour une démarche logique et organisée dans l'élaboration de l'étude, en menant une réflexion territorialisée et intégrée. Le rôle que jouent les acteurs dans la coopération transnationale est indispensable, particulièrement au niveau des régions. C'est pour cette raison qu'une réflexion pour améliorer la pratique de la coopération transnationale est aussi nécessaire que celle traitant de l'aménagement de l'aire de coopération.
- Les acteurs se sont montrés trop ambitieux à propos de l'application du concept de vision spatiale à l'échelle transnationale. La vision spatiale doit avant tout, être considérée comme un exercice académique dont l'objectif principal est de faire changer les mentalités des acteurs. En fournissant des connaissances précises à une échelle territoriale originale, la vision spatiale à l'échelle transnationale a servi de référence dans les parties diagnostic des programmes Interreg IV, et établi une culture de coopération entre acteurs.

L'application de ce concept semble se limiter à ces conclusions. Toutefois, son rôle dans la définition des orientations stratégiques et des projets Interreg, qui apparaît très limité, mériterait de faire l'objet d'une étude complémentaire afin de mieux préciser les portées et les limites des visions spatiales à l'échelle transnationale.

BIBLIOGRAPHIE

- **Ouvrages et articles scientifiques :**

BRUNET R., FERRAS R., THERY H, 1993,- « Les Mots de la géographie. Dictionnaire critique », - Montpellier/Paris : Reclus/La Documentation française, 3e édition

CARRIERE J-P, 2004,- « L'aménagement du territoire en Europe : vers une approche polycentrique multiscalaire : analyse à partir du cas de l'espace Atlantique », - dans *Le Développement territorial, regards croisés sur la diversification et les stratégies*, Guesnier et Joyal, ADICUEER

CARRIERE J-P, 2005,- « Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport Potentials for polycentric development in Europe » - dans *Territoires 2030I*, pp. 47-64, La documentation Française

CEC, Commission of the European Communities, 1991,- « Europe 2000: Outlook for the development of the Community's territory », - Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities

CEC, Commission of the European Communities, 1994,- « Europe 2000: Cooperation for European territorial development », - Luxembourg: Office for the Official Publications of the European Communities

DOLLFUS O., 1992,- « Géopolitique du système monde », - Encyclopédie de géographie

DOUCET P., Janvier 2003,- « Coopérer pour moderniser l'aménagement du territoire : une délicate alchimie. L'expérience du laboratoire « Europe du Nord-Ouest » », - dans *Territoires 2020, Analyses et débats*, pp 85-98, La Documentation Française

DOUCET P., Juin 2007,- « Cohésion territoriale de l'Union européenne - La gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique », - Les cahiers de l'Urbanisme n°64

DÜHR S., 2005,- « Exploring cartographic representations for spatial planning in Europe » -

FALUDI A., 2003,- « Unfinished business: European spatial planning in the 2000s », - dans *The Application of the European Spatial Development Perspective; Town Planning Review, Special Issue*, 74(4), pp.121-140

FARTHING S. ET CARRIÈRE J-P, Aout 2007,- « Reflections on policy-oriented learning in transnational visioning processes: The case of the Atlantic Spatial Development Perspective (ASDP) », - dans *Planning, Practice and Research*, Vol. 22, N° 3, p.329 – 345

HEALEY P., BASINGTOKE, MACMILLAN, 1997,- « Collaborative planning: shaping places in fragmented societies », - 338 p.

HEALEY P., 2004,- « The treatment of space and place in the new strategic spatial planning in Europe », - *International journal of urban and regional studies*, vol. 28, n°1, pp. 45-47

« Dictionnaire Larousse », Librairie Larousse, 1988

LEVY J. ET LUSSAULT M., 2003,- « Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés », Belin

MEIER R. L., 1962,- « A communication theory of urban growth » -

MERLIN P. ET CHOAY F., 2005,- « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », - Broché

- MOTTE A., 2006,- « La notion de planification stratégique spatialisée en Europe (1995 – 2005) », - Recherche du PUCA n°159
- NADIN V. et Shaw D., 2000,- « Transnational collaboration in the Atlantic region », - dans « *Les cités atlantiques: villes périphériques ou métropoles de demain?* », Carrière J-P et Farthing S., p.15 - 41, Publisud
- NADIN V. 2002,- « Transnational spatial development and planning. Experience from the Spatial Vision for North-West Europe », dans C. Bengs. Nordregio Report Vo1.2002, No.1, pp.25 - 40, Facing ESPON
- SCHINDEGGER F., 2000,- « Review of existing transnational spatial planning documents », - V. Nadin, dans *Vision Planet. Reviewing Transnational Spatial Planning. Proceedings of the Vision Planet Bratislava Conference 13–14 January 2000*, pp. 17–28 , Vienna: ÖIR
- PEYRONY J., 2002,- “Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire”, - La documentation Française
- PEYRONY J., 2003,- « Les petites européennes : relancer le partenariat stratégique état-régions à l'échelle interrégionale, dans une perspective européenne », - DATAR
- PEYRONY J., 2003,- “Une démarche de prospective territoriale européenne : la Vision Spatiale de l'Europe du Nord-Ouest », dans *Territoires 2020*, DATAR
- ROBERT ET STUMM, 2006,- « Spatial visions and scenarios – thematic study of INTERREG and ESPON activities”-
- THORNÆS F., 2000,- « NorVision – A Spatial Perspective for the North Sea Region », - dans *Reviewing Transnational Planning*, pp. 61–71, Vienna: Austrian Institute for Regional Studies and Spatial Planning, F. Schindegger
- VAN RAVESTEYN N. ET EVERS D., 2004,- « Useen Europe – A survey of EU politics and its impacts on spatial development in the Netherlands », pp 16-20, NAI Publishers
- ZONNEVELD W., 2003,- « Expansive spatial planning the new European transnational spatial visions », - *Paper presented at the ESOP-ACSP Conference Leuven, Belgium, Track 2*, sub-track Transnational Spatial Planning
- ZONNEVELD W., 2005,- « Multiple visioning: new ways of constructing transnational spatial visions », - dans *Environment and Planning C., Government and Policy*, volume 23, pp 41-62

- **Rapports :**

COMMISSION EUROPEENNE, 2000,- « Programme d'initiative communautaire Interreg III B « espace atlantique » 2000 – 2006 »-

COMMISSION EUROPEENNE, Mai 1999,- « Schéma de Développement de l'Espace Communautaire Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne »-

NWE vision report studies 1, 2, 3, 4

SPATIAL VISION WORKING GROUP, 2000,- « Spatial vision for North West Europe »-

« Schéma de Développement de l'Espace Atlantique », Etudes 1, 2, 3 et 4, CRPM

«Synthèse du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique », 2006, CRPM

- **Sites internet :**

www.crpm.org

www.europa.org

www.interreg-atlantique.org

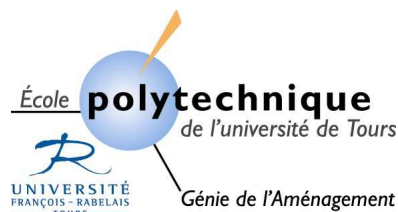
www.nweurope.org

ANNEXE : Liste des personnes rencontrées

- Jean-Paul CARRIERE : Enseignant-chercheur à l'Ecole Polytechnique universitaire de Tours, Département Aménagement – Coordinateur de l'équipe d'experts français du SDEA.
- Philippe DOUCET : Chercheur – Directeur du programme Interreg III B NWE – A piloté l'élaboration de la « vision spatiale pour la NWE » publiée en 2000.
- Julia ERIPRET : Secrétariat technique de la NWE – Chargée de mission « développement de projets ».
- Stefanie DÜHR : Enseignante-chercheur à la Radboud University of Nijmegen – A participé à l'élaboration des programmes Interreg III B NWE et Régions de la Mer du Nord – Spécialisée dans la coopération transnationale.
- Stuart FARTHING : Enseignant-chercheur à la University of West England of Bristol – Coordinateur de l'équipe d'experts irlandais et britanniques du SDEA.
- Mathilde LECHARPENTIER : Directrice du pôle éco-industrie de la Région Poitou-Charentes – Représentante de la région Poitou-Charentes dans l'élaboration du SDEA.
- Ronan MAC ADAM : Direction Europe et coopération régionale à la Région Poitou-Charentes – Coordinateur du programme Interreg III B Espace Atlantique au conseil régional du Poitou-Charentes.

CITERES
UMR 6173
*Cités, Territoires,
Environnement et
Sociétés*

Equipe IPA-PE
Ingénierie du Projet
d'Aménagement,
Paysage,
Environnement



Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
BP 30553
37205 TOURS cedex 3

Directeurs de recherche :
Hinfray Noémie
Carrière Jean-Paul

Vilamitjana Xavier
Projet de Fin d'Etudes
DA5
2007 - 2008

Résumé :

Dans un contexte marqué par l'élargissement et la globalisation, les visions spatiales à l'échelle transnationale offrent l'opportunité d'assurer un développement équilibré et durable du territoire européen.

Ce concept a suscité énormément d'enthousiasme et d'ambition à sa naissance pour plusieurs raisons. L'échelle territoriale considérée (l'échelle transnationale) est originale puisqu'elle ne prend pas en compte la réalité des frontières. La vision spatiale implique une collaboration entre acteurs nationaux et régionaux, et est résolument tournée vers l'avenir.

L'analyse théorique de ce concept a certes permis d'approfondir sa définition et de présenter ses caractéristiques, mais elle a également montré des zones d'ombre sur son élaboration et son application. Ces interrogations posent clairement les limites de ce concept et mettent en évidence une connaissance encore floue de ce dernier.

C'est pourquoi il est nécessaire d'étudier des exercices de vision spatiale à l'échelle transnationale pour apporter des éléments de réponse aux interrogations soulevées par l'analyse théorique. Nous avons effectué une comparaison du Schéma de Développement de l'Espace Atlantique (SDEA) avec la North West Vision (NWV).

L'interprétation des conclusions de la comparaison associée aux points de vue critiques des acteurs rencontrés ont permis d'éclaircir et de détailler les portées et les limites de la vision spatiale à l'échelle transnationale. Ces conclusions traitent principalement des conditions liées à l'élaboration de la vision spatiale à une telle échelle, aux éléments nécessaires à sa bonne conduite et à son application.

Mots clés : Vision spatiale, échelle transnationale, SDEA, NWV, Espace Atlantique et North West Europe