

Responsable du projet

Daniele Iacovone

Directeur régional de la Direction "Territoire et Urbanisme" - Région Lazio

Coordination de la gestion du projet

Ilaria Corsi

Coordination éditoriale

Simona De Quattro

Coordination technique

Giovanni Pineschi - BIC Lazio Spa

Pietro Elisei - Università degli Studi Roma Tre

Groupe de travail

Giulia Barozzi

Luc Bonnard

Valeria Carella

Mariella Iunnisi

Copyright

BIC Lazio Spa

Impression: novembre 2007

BIC Lazio a fourni un support technique à la Région Lazio pour la mise en œuvre du projet Medisdec - Stratmed

www.biclazio.it

www.medisdec-stratmed.eu

INTERREG III B MEDOCC MEDISDEC STRATMED

**Recherche de convergence et de cohérence
concernant la planification territoriale de
l'Espace Méditerranéen**

sous la direction de
Giovanni Pineschi
Pietro Elisei

“Pour le compte de BIC Lazio”

Sommaire

I - Préface

La nécessité de se confronter aux thèmes territoriaux européens et méditerranéens	11
Comparaison transnationale entre expériences locales et politiques européennes	12
Approche stratégique et action locale	15
Vers un Agenda Territorial Méditerranéen?	17

II - Introduction

Le Projet et la Méthodologie	
II.1 - Perspectives et scénarios de la ville de la Méditerranée	21
II.2 - Medisdec-Stratmed: principes et méthodologie du projet	25

1 - L'action de contextualisation: les 3 Ateliers

1.1 - Méthodologie	35
1.2 - Atelier 1: Réseaux d'infrastructures et corridors	37
1.3 - Atelier 2: Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures	41
1.4 - Atelier 3: Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée et urbanisation/périurbanisation	47

2 - L' action de convergence

2.1 - Méthodologie	57
2.2 - Atelier 1: Réseaux d'infrastructures et corridors	59
2.3 - Atelier 2: Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures	67
2.4 - Atelier 3: Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée et urbanisation/périurbanisation	75

3 - Le Projet Pilote

3.1 - Méthodologie et description des projets pilotes	85
3.2 - Regione Lazio: Stratégies pour le développement du territoire subrégional côtier nord intéressé par les couloirs UE et Nationaux, le cas de la plateforme Civitavecchia - Orte	89
3.3 - Regione Piemonte: Le cadre de gouvernance territoriale dans les dynamiques du nœud de Novara	105

3.4 - Regione Umbria: Accessibilité télématique des espaces urbains et ruraux, le territoire du lac de Trasimène	117
3.5 - Regione Siciliana: Mise en œuvre d'un procès de gouvernance territoriale multi - niveau et confrontation avec les objectifs du SDEC, l'aire de Syracuse	131
3.6 - Generalitat Catalunya: Nouvelles géographies de la production et la consommation dans le domaine de la région métropolitaine de Barcelone	139
3.7 - Ministère de la Mer Egée: Valorisation urbaine, promenade multi - culturelle dans la ville de Kos	151
3.8 - DRE PACA: Plateforme de dialogue pour les projets d'infrastructures	161
3.9 - Region Murcia: Evolution territoriale de la zone comprise dans la cuvette visuelle du Mar Menor	169
3.10 - Institut de la Méditerranée: Méditerranée 2030 et stratégies territoriales	177
3.11 - Algarve: Formulation de stratégies pour encadrer et accueillir les auto-caravanes dans la Région de l'Algarve	187
3.12 - Alentejo: L'installation d'un système de télé-détection d'incendies de forêts au sein des pays du partenariat Medisdec	195

4. - Conclusions

L'expérience de Medisdec-Stratmed: articuler les politiques de développement régional à travers les agendas stratégiques locaux	199
Stratégie de compétitivité en Méditerranée: limites, priorités et outils	201

I - Préface

La nécessité de se confronter aux thèmes territoriaux européens et méditerranéens

Massimo Pompili, Regione Lazio, Vice-président du Conseil Régional et Adjoint à l'Urbanisme

Participer à un projet du PIC Interreg est une pratique que toute administration publique et toute structure devrait obligatoirement et périodiquement accomplir en choisissant un emplacement dans le cadre du programme qui permette de confronter les propres expériences, capacités et connaissances.

La coopération institutionnelle constitue l'une des racines les plus profondes de l'Union Européenne, permet la confrontation, la croissance diffuse, la cohésion de la communauté elle-même, et sans aucun doute le projet MEDISDEC-STRATMED a respecté la tradition.

La Vice-présidence à l'Urbanisme de la Région du Latium a entamé depuis quelques années un processus de "mutation": à partir d'une structure tournée principalement vers la gouvernance de la transformation du territoire interne aux confins administratifs, elle a en partie modifié ses activités en projetant ses problématiques vers l'extérieur, afin de tenter de mesurer ses propres criticités territoriales dans le contexte méditerranéen et européen.

Ce changement se base sur une relation renouvelée avec la ville de Rome, métropole de rang global, lieu de concentration d'événements culturels, politiques et sociaux, considéré maintenant non pas comme une source du déséquilibre territorial devant être récupéré, mais comme une opportunité d'implication du contexte territorial régional dans la compétition globale. D'où l'exigence et la nécessité de se confronter aux thèmes territoriaux européens et méditerranéens et aux obligations qui, plus que jamais, lient l'environnement, le paysage, le territoire et le développement et rendent leur mention indispensable et de façon obligatoirement associée sous peine de survie de la planète.

Ainsi, une réflexion sur le Schéma de Développement de l'Espace Européen (SSSE/SDEC/ESP etc.) s'est avérée nécessaire sur les 61 points des objectifs territoriaux qui y sont énoncés et sur la base desquels des politiques spécifiques et des stratégies européennes sont engagées, ainsi que sur ses mises à jour de Göteborg et Lisbonne et sur l'agenda territorial plus récent.

Le projet conclu naît de deux initiatives distinctes, qui ont fusionné avec succès, celle de la Région du Latium ayant pour but d'examiner comment les objectifs du SDEC sont absorbés

par les niveaux locaux de planification dans leurs articulations territoriales, et celle de la Direction Régionale de l'Équipement PACA et de l'Institut de la Méditerranée de Marseille ayant pour but d'évaluer les politiques d'aménagement infrastructurel sous le profil de l'exhaustivité et de la distribution équilibrée des stratégies européennes dans le cadre communautaire.

La large participation au projet de 11 partenaires effectifs et 6 partenaires observateurs souligne l'attention portée aux thèmes identifiés, allant au-delà du cadre expérimental du projet en lui-même et les très bons résultats atteints se trouvant dans cette publication lui donnent raison.

Les résultats du projet sur les conséquences au niveau local et sur l'efficacité stratégique des documents territoriaux européens, fournissent un ensemble de conclusions certaines, utiles pour une capitalisation majeure des résultats dans le cadre de la programmation 2007-2013 avec une attention renouvelée pour le bassin de la Méditerranée, lieu géographique stratégique où se reflètent les questions sociales et politiques de trois continents et à l'aménagement duquel l'Union Européenne doit apporter une attention maximale et un engagement adéquat en ressources.

Comparaison transnationale entre expériences locales et politiques européennes

Daniele Iacovone, Regione Lazio, Directeur de la Direction Territoire et Urbanisme

Les lignes directrices générales des politiques décrites dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) et sa continuation, l'Agenda Territorial, constituent une invitation au débat entre les Régions et les collectivités locales européennes afin de mieux comprendre les instruments de gouvernance qui se mettent en place, et les priorités du SDEC qui sont à approfondir à travers l'expérimentation et l'innovation.

L'implication des Régions au sein du Programme INTERREG s'est fortement accentuée depuis le début de la programmation 2000-2006 et ce, aussi bien d'un point de vue institutionnel (en élevant le débat stratégique des Régions dans un contexte européen) que d'un point de vue gestionnaire en lançant un processus croissant de transfert des pratiques, des modèles de gestion, de typologies d'approche vers une dimension "élargie" à l'échelle régionale mais dans une perspective européenne.

MEDISDEC-STRATMED est un processus de vérification de la cohérence du SDEC par rapport aux priorités et aux actions de gouvernance territoriale mises en pratique par les Régions de l'Union.

A ce propos, le Rapport sur les Politiques Communautaires et l'Aménagement du Territoire («Report on Community Policies and Spatial Planning») présente une évaluation de l'impact du SDEC. Dans le chapitre 3.2 "Eléments potentiels de stratégies pouvant se rapprocher des Politiques communautaires et de développement de l'espace" est mise en évidence la ligne directrice suivante: «la production de politiques qui requiert un approfondissement à l'échelle locale». En prenant en compte que la recherche de relations entre les politiques communautaires et l'aménagement est relativement récente, certains impacts effectifs des politiques communautaires restent peu clairs, et notamment sur le thème de la redistribution territoriale de l'augmentation du revenu, de la demande de recherche supplémentaire, et ce, particulièrement quand des instruments microéconomiques (comme par exemple les plans territoriaux stratégiques) deviennent toujours plus importants pour les actions de rééquilibrage par rapport à un marché ouvert et compétitif.

D'autres sources peuvent être dégagées à partir de plans et de programmes de développement de l'espace au niveau national et régional qui peuvent parfois substituer certains

manques du SDEC.

La vision unitaire et multisectorielle de développement du territoire européen requiert un renforcement des approches intégrées entre stratégies communautaires sectorielles (par exemple réseaux TEN, Natura 2000). Cette vision peut être dégagée en ajoutant les résultats d'INTERREG IIC, dont certains fournissent des directives précises de développement de l'espace. Les institutions nationales et régionales responsables du développement spatial ont été associées dans un contexte de pratique cohérente.

MEDISDEC-STRATMED propose la vérification du parcours de mise en œuvre des politiques réalisé avec une approche à plusieurs niveaux. Cette vérification a profité à la coopération horizontale, au moyen d'un échange entre administrations régionales sur les pratiques d'aménagement, comme verticale, à travers la vérification de l'efficacité des parcours de mise en œuvre des politiques européennes vers le bas (UE - Etat - Région - Organisme local).

Les thèmes de travail sont les suivants:

- récurrence des dynamiques d'implantations, le caractère comparable des contextes territoriaux et la présence de problématiques identiques sur le territoire euro méditerranéen peut favoriser un échange de méthodes et de procédures dans une optique de partage de politiques et de stratégies opérationnelles en accord avec les stratégies du SDEC et les orientations des nouvelles priorités européennes;
- techniques de gestion des politiques de développement et d'aménagement régional et central semblent avoir atteint un degré de maturité et d'évolution tel qu'il devient possible d'affronter le thème de l'échange d'expériences sur des dimensions opérationnelles et méthodologiques communes (Convention européenne du Paysage, Déclaration de Barcelone, Déclarations de Lisbonne et Göteborg, URBAN...);
- administrations régionales ont tendance à se doter d'instruments opérationnels qui convergent de plus en plus dans le sens du SDEC (techniques d'aménagement, programmation négociée, aménagement participatif, aménagement paysager, etc.);
- manque de coopération entre les institutions locales en matière d'aménagement territorial ;
- manque de standards de description des phénomènes territo-

riaux et urbains spécifiques à l'espace méditerranéen (urbanisation spontanée, territoires périurbains ou connus comme "campagne urbanisée" ou aires métropolitaines caractérisées par des aires agricoles enclavées);

- fragmentation et insuffisance des actions qui visent à mettre en œuvre des politiques partagées et/ou des techniques de planification sur des territoires au niveau subrégional ou local concernant des problématiques identiques;
- faibles corrélations entre les stratégies du SDEC et les politiques locales, manque d'orientations opérationnels concernant la réalisation des stratégies du SDEC dans le contexte régional et au sein des instruments de programmation et de planification;
- manque d'approche intégrée entre les stratégies générales du SDEC, les politiques de soutien des territoires fragiles et les politiques locales de valorisation du territoire

En rapport avec les lignes directrices et les programmes communautaires de la période 2000-2006, le projet présente les caractéristiques suivantes:

- choix d'aborder sur un plan d'ensemble la thématique « politique territoriale » dans l'espace Medocc,
- création et l'activation d'un réseau réunissant les responsables opérationnels des politiques territoriales des différents pays riverains de l'espace Medocc: aménagement du territoire et politiques sectorielles (transport, systèmes urbains et environnement)
- proposition d'une approche intégrée et multisectorielle entre l'action prévue par les instruments de planification et par les programmes territoriaux locaux en souhaitant que ceux-ci contiennent les indications et les objectifs exposés dans le SDEC
- introduction d'une méthodologie d'approche basée sur une vérification ex ante des interventions et des retombées des actions de programmation locale sur des politiques au niveau européen et vice versa
- intégration d'actions prévues avec les initiatives des autres fonds structurels
- examen des méthodologies adoptées au niveau national et, par le biais d'une confrontation transnationale, poser les bases pour une amélioration des instruments dans les divers champs d'actions de la gestion des transformations opérées au niveau local
- élaboration des critères de comparaison et harmonisation entre l'action au niveau local et le SDEC afin d'intégrer au niveau «horizontal» et «vertical» les stratégies et les techniques d'intervention;
- identification des techniques, des instruments, des procédures qui peuvent augmenter l'efficacité de mise en œuvre des

objectifs du SDEC et qui peuvent contribuer à un procédé d'évolution et d'implémentation du SDEC;

- définition des conditions et des modalités d'une coopération renforcée entre les Etats riverains de la Méditerranée concernant l'aménagement du territoire dans l'espace MEDOCC.

Le projet MEDISDEC-STRATMED propose une approche des politiques d'aménagement territorial selon les principes de ce qu'on appelle couramment la coopération verticale. Celle-ci prévoit, en effet, que les documents d'orientation d'origine européenne soient mis en relation, les stratégies territoriales nationales et les démarches de planification régionale et locale.

Ce processus permet, d'un côté, à l'Union Européenne de vérifier l'efficacité des politiques lancées, et de l'autre il permet aussi aux institutions nationales et régionales d'élargir leur propre horizon à des questions d'impact local mais d'importance supranationale.

Dans le projet MEDISDEC-STRATMED la coopération verticale s'est concrétisée par la prédisposition de projets visant l'intégration des instances locales et des orientations stratégiques européennes, en en vérifiant le niveau d'applicabilité, les aspects critiques et les opportunités de développement.

Le projet, de surcroît, conformément à ce qui est indiqué dans le SDEC, a abordé ce qu'on appelle la coopération horizontale à travers le partage d'approches, d'instruments, de démarches considérées comme emblématiques et réitérables par le partenariat. Ce type de coopération a également comporté un exercice de "mise en perspective" des dynamiques territoriales régionales typiques de l'Espace Medocc avec l'évaluation des effets à l'échelle globale et régionale de scénarios possibles et prévisibles à long terme dans l'espace défini par la Méditerranée. Les effets de la coopération portent à les résultats suivants:

Rendre transnationales les bonnes pratiques d'aménagement du territoire local (penser mondial et agir local).

Les actions d'échange d'expériences et d'aménagement du territoire entre les régions mettent en exergue les différentes relations de cohérence qui existent entre des plans et des politiques régionaux, et permettent de définir les parcours les plus efficaces, en particulier entre aménagement régional et les actions politiques du SDEC.

Améliorer la connaissance des dynamiques régionales dans la perspective de l'aménagement européen.

La comparaison transnationale entre expériences locales et politiques européennes permet de vérifier les remarques critiques et les niveaux de congruence et de cohérence entre les

politiques proposées par l'UE et les politiques régionales, en terme de priorité, de modalité et de niveau d'acceptation des directives européennes, des techniques de mise en oeuvre, des critères de participation et de procédures concertées.

Diffuser une culture homogène des pratiques d'aménagement dans l'espace MEDOCC.

Le projet MEDISDEC-STRATMED va vers la définition de standards et de procédures partagées entre les pratiques de planification; l'apport des politiques et des techniques d'intervention des systèmes d'implantation spontanés menés par les régions italiennes ces trente dernières années pourra être comparé avec les régions de l'espace MEDOCC qui ont affronté ce même thème, les techniques de tutelle active du paysage rural pourront se voir confrontées avec les instances de développement économique et les instances de conservation des identités locales élaborées par les régions engagées.

La modélisation des projets pilotes pourra en futur, constituer des patterns partagés par les institutions d'aménagement MEDOCC, utilisables dans les contextes locaux en mesure d'améliorer l'efficacité du rapport politiques européennes - développement local.

Le projet MEDISDEC-STRATMED que la Région du Latium a présenté est justement destiné à confronter ces connais-

ces. Il s'agit de mettre en commun les expériences accumulées au cours des dernières années en ce qui concerne les modèles de gestion utilisés par les régions européennes au travers d'instruments ordinaires et innovants de type concertatif au niveau régional et national et ce, en tenant compte de l'expérience en la matière des autres Pays de l'espace.

La Région du Latium a l'intention, grâce à ce projet, de promouvoir sa propre expérience sur le thème de la programmation économique et de la planification territoriale dans le cadre européen. En effet, au cours des dernières années, le modèle de gestion régionale du territoire a été développé et expérimenté au travers d'instruments ordinaires et innovants au niveau régional et national comme par exemple la concertation entre institutions locales et supra locales pour les décisions stratégiques d'aménagement du territoire.

Approche stratégique et action locale

Luigi Campitelli, Directeur du BIC Lazio

Medisdec-Stratmed est né d'un mariage impossible de deux propositions de projet de vision stratégique faites sur la base de traditions de programmation différentes, voire opposées;

- la première proposition française, basée sur une organisation déductive du développement territorial qui répond à la question : que doivent faire les Etats membres afin de développer des stratégies conjointes pour conjuguer un développement économique et une identité méditerranéenne?

- la seconde proposition, italienne, basée sur une organisation déductive du développement territorial qui répond à la question : au vu de ce que l'on est en train de faire au niveau de la programmation régionale, combien correspond à une vision stratégique de l'espace méditerranéen et combien les administrations régionales sont-elles conscientes de cela?

Toutes ces questions qui proviennent d'approches différentes, convergent effectivement sur une action de vérification de ce qui a été fait et des perspectives de développement conjoint.

Le projet Medisdec-Stratmed a essayé et essaie de définir un parcours de "recherche de convergence et de cohérence dans la planification de l'espace méditerranéen". Cohérence et convergence sont justement des mots clés orientés vers les activités de coopération.

Recherche de cohérence et de convergence avec les politiques de l'UE est avant tout ce que l'on appelle coopération verticale. Cette opération assume le rôle de vérification des instruments et des politiques nationales régionales, en essayant de mettre en lumière les éléments d'aspect pratique et critique. Ceci assume une importance dans la mesure où se confrontent les politiques UE et les instruments régionaux à l'échelle sous-régionale, où la dialectique entre vision (et intérêts locaux) et intérêt général crée des difficultés de gestion et la nécessité d'une analyse attentive des "raisons du territoire" et des raisons de niveau supérieur. Ceci comporte un engagement, une capacité de gestion et des instruments capables de gérer la complexité.

Recherche de cohérence et de convergence entre les régions de la Méditerranée - ce que l'on appelle coopération horizontale, ceci signifie apprendre, surtout des erreurs commises et des erreurs des autres et pour comprendre si nous sommes en train de poursuivre des objectifs communs et avec quels moyens, et s'il est possible d'uniformiser certaines visions,

même à travers des instruments de représentation territoriale apparemment banals.

Medisdec-Stratmed propose donc ce parcours de recherche - vérification qui arrive, en général, à deux résultats :

1. le premier résultat est que les politiques européennes, pour être appliquées au niveau local et sous-régional ont besoin d'un processus de gouvernance régionale continue et cohérente, et capillaire, dont la rationalité intrinsèque est claire et reconnaissable.

Cette rationalité doit être recherchée à travers un processus interactif (et non d'échelle) de réalisation et de vérification, opéré par le biais d'instruments stratégiques qui n'excluent pas les territoires locaux, aussi bien en phase de formation, qu'en phase de réalisation.

A ce propos, on peut observer que gouvernance ne se traduit pas par gouvernement, qui souvent indique simplement l'activité institutionnelle, mais ayant pour objectif l'activité dialectique de recherche de cohérence et de vérification de validité, à travers l'action de gouvernement du territoire.

- 2) le second est que le processus de gouvernance demande une action territoriale qui comporte des vérifications et à échelle locale, et que sur cette dernière il faut être cohérent en ce qui concerne les objectifs généraux et l'intérêt local.

Les divers instruments mis à disposition dans les projets pilote essayent d'atteindre cette perspective, à savoir procéder par instruments de gouvernance multi-niveau. Les projets pilote parlent, en effet, d'Agendas stratégiques territoriaux orientés vers des stratégies de développement territoriales régionales et locales (Latium, Sicile, Ombrie, Murcie), d'instruments locaux plus compréhensibles orientés vers des dynamiques plus générales (Piémont, Catalogne, Grèce et Algarve), de procédures de gouvernance (DRE) et de prévisions de scénarios possibles (Institut de la Méditerranée).

Dans cette perspective, l'espace physique de la vérification et donc de la coopération semble se fixer dans un territoire intermédiaire, à savoir des portions de régions dans lesquelles le processus de programmation, la dimension locale et générale développent des conflits et des opportunités, et par conséquent

demandent une attention majeure de la part des sujets intéressés au processus de gouvernance.

BIC Lazio, à travers un réseau ancré dans le territoire, crée pour soutenir les économies locales, peut jouer un rôle important de catalyseur, étant capable de jouer un double rôle d'écoute et de définition des éléments de cohérence entre le développement local avec les politiques de l'UE, cohérence dans la plupart des cas déclarée, mais parfois trahie au cours des procédures de mise en œuvre de plans et de programmes. Il s'agit là probablement d'un caractère inaliénable du concept d'innovation territorial, à savoir promouvoir le développement économique, sociale, culturelle dans le respect des identités des lieux et des personnes.

Dans ce cas, BIC Lazio, a joué et jouera de plus en plus un rôle de protagoniste au sein de la Programmation régionale, en ce qui concerne "l'Innovation". Ce délai, outre les concepts traditionnellement acquis en matière d'innovation technologique et d'entreprise, doit être considéré comme innovation de processus et de produit dans les activités de gouvernance et de gestion du territoire.

Un premier instrument de BIC pour réaliser ces objectifs est représenté par la structure réticulaire et par pôles d'interface qu'elle a assumé au niveau du territoire régional au cours des

années. Le réseau des "incubateurs" et des guichets sur le territoire et l'EuroInfoCenter, en effet, créés pour informer et offrir des services avancés, peuvent jouer le rôle d'interface et de catalyseur pour les institutions locales entre les politiques régionales et européennes. Ce rôle se traduit par le développement de la compétitivité des capacités de gestion et de programmation pour la croissance économique des villes et de tout le territoire régional (incubation des territoires).

Un autre élément faisant partie de la nature de BIC, qui est directement lié aux résultats du Projet Medisdec-Stratmed est l'activité de soutien à la capacité de gestion des Administrations, ce qu'on appelle la "capacité de gouvernance". Ceci comporte un plus grand niveau de capacity building des Acteurs publics responsables - à différent titre - de la gestion des villes et des territoires.

L'intérêt particulier de cette initiative est que les institutions régionales et les institutions des zones métropolitaines expérimentent ensemble et développent des instruments et des réflexions sur la gestion des villes, sur la base de leurs expériences mûries au siège local, en respectant la perspective tracée par la charte de Leipzig.

Vers un Agenda Territorial Méditerranéen?

Jean-Claude Tourret et Vincent Wallaert, Institut de la Méditerranée

Les politiques européennes entretiennent des relations changeantes avec l'aménagement du territoire. Par l'adoption en 1999 du Schéma Directeur de l'Espace Communautaire (SDEC), la Commission Européenne et les Etats-Membres exprimaient la volonté d'inscrire dans les politiques communautaires et notamment l'allocation des fonds structurels, le principe d'un aménagement équilibré des territoires nationaux et de l'ensemble de l'Union Européenne. L'espace communautaire n'était donc plus uniquement considéré comme l'espace lisse et abstrait du marché unique mais comme une mosaïque de territoires concrets dont il s'agit de reconnaître les spécificités, pour mieux les intégrer dans la définition des choix publics. Cependant, l'Agenda Territorial, adopté à Leipzig en mai 2007, peut être compris comme un retour de balancier dans la mesure où ce document s'inscrit dans la continuité du SDEC tout en y introduisant les notions de compétitivité et de développement durable (stratégie de Lisbonne-Göteborg).¹

L'émergence d'un référentiel européen d'aménagement constitue une nouveauté décisive compte tenu de l'extrême diversité des contextes territoriaux, des traditions et des outils de gestion territoriale au sein de l'Union Européenne. Dans certains Etats-membres, il n'existait pas de politique coordonnée d'aménagement du territoire, celui-ci étant délégué aux gouvernements locaux, notamment régionaux. Le SDEC, puis l'Agenda Territorial, ont donc permis d'initier un processus d'apprentissage et d'échanges d'expériences entre les acteurs de l'aménagement territorial de toute l'Europe en mettant en lumière un certain nombre de principes communs et aisément partageables, au premier rang desquels celui de polycentrisme.

Dans ce contexte, les partenaires du projet interrégional MEDISDEC STRATMED se sont engagés en 2006 et 2007 dans un exercice d'identification de la portée et des limites des principes définis par le SDEC pour leurs propres politiques de développement et d'aménagement territorial. Ils sont arrivés à un certain nombre de conclusions détaillées dans la présente publication. Sans anticiper sur celles-ci, on peut souligner que le SDEC et l'Agenda Territorial ont indéniablement contribué à créer une approche plus cohérente du développement territorial dans le cadre des politiques régionales, nationales et européennes. Dans chaque pays de l'Union, l'Etat, les régions, les

provinces et les villes, disposent à présent d'un référentiel commun, autour duquel ils peuvent articuler leurs propres documents de planification et d'aménagement territorial. Mais cette évolution comporte également d'importantes limites. L'échelle adoptée au sein du SDEC et de l'Agenda Territorial, celui de l'espace communautaire, induit un point de vue global qui nuit à l'identification et à la prise en compte des spécificités des territoires existant au niveau national ou au niveau de sous-ensembles régionaux. Ce constat est particulièrement fort dans l'espace Medocc dans lequel se sont déployées les réflexions du partenariat MEDISDEC, caractérisé par l'identité méditerranéenne des territoires concernées. Seconde limite importante, le statut des outils comme le SDEC et l'Agenda Territorial reste incertain. Adopté dans le cadre d'une réunion informelle du Conseil des Ministres de l'Aménagement du Territoire de l'UE (à Leipzig en mai 2007), l'Agenda Territorial semble avoir davantage pour vocation d'accompagner la mise en œuvre la stratégie de Lisbonne-Göteborg que d'offrir un cadre stratégique autoportant.

Ces quelques remarques liminaires permettent d'éclairer certains enjeux de ce que pourraient être un projet visant à l'élaboration par des régions d'un Agenda Territorial Méditerranéen. En Méditerranée, les défis que rencontrent les politiques d'aménagement du territoire et pouvant faire l'objet d'une action concertée ne manquent pas, notamment en matière environnementale: gestion de la ressource en eau, dépollution de la Méditerranée, protection du littoral, prévention et gestion des risques naturels... En outre, le tracé, le financement et la construction de grands corridors méditerranéens de transport demeurent un enjeu essentiel dans la perspective de la compétitivité de territoires restés plutôt en marge des flux contemporains de mondialisation. Par ailleurs, les opportunités politiques d'une initiative méditerranéenne en matière de stratégie territoriale interrégionale sont également nombreuses. On se trouve en effet dans un contexte de discussions intenses autour de la redéfinition des grands outils européens qui devrait intervenir après 2013: Politique Agricole Commune, fonds structurels. La stratégie européenne vis-à-vis de la Méditerranée est également face à des incertitudes profondes sur le type de relations à entretenir avec les pays du Maghreb et du Proche-Orient:

¹ Les 6 priorités formulées par l'Agenda Territorial reprennent largement les principes définis par le SDEC en y ajoutant des références à la « concurrence » et à « l'innovation » mais aussi au « changement climatique ».

partenariat euro-méditerranéen, politique de voisinage, Union de la Méditerranée...

L'enjeu d'un Agenda Territorial Méditerranéen pour les régions serait de traduire les grands principes communautaires contenus dans le SDEC et l'Agenda aux spécificités de l'espace méditerranéen. Les conclusions du projet MEDISDEC constituent une «boîte à idées» très riche dans cette perspective. L'enjeu pour les régions est aussi de devenir co-acteur du développement de l'espace communautaire et méditerranéen dans le cadre d'une gouvernance multi-niveau enfin effective et plus uniquement déclamatoire. Cette capacité d'influence du local sur les échelons « supérieurs » est d'ores et déjà mise en œuvre dans certains Etats-membres comme l'Italie où les régions sont directement consultées sur le programme législatif national. L'étude menée dans le cadre du Réseau des Instituts Méditerranéens (RIM) sur le «Lisbonne méditerranéen» constitue également un précédent encourageant pour cette mobilisation d'acteurs territoriaux autour de problématiques nationales, européennes, transcendant leur propre territoire.

Les difficultés associées à ce type d'exercice sont également très nombreuses. La première réside dans l'extrême diversité et la fragmentation de l'espace méditerranéen. Celui-ci est traversé par une multitude de lignes de fractures territoriales mais aussi économiques, culturelles, politiques et institutionnelles qui pèsent fortement sur les initiatives visant à la création d'une communauté de destin méditerranéenne. Cette fragmentation se traduit ainsi par une hétérogénéité exceptionnelle des acteurs et des modes d'intervention sur le territoire. Dans ce contexte, les différences de compétences entre régions en matière d'aménagement constituent un obstacle parmi beaucoup d'autres, comme, par exemple, l'inexistence de structure formelle pour organiser le dialogue et la concertation sur les questions d'aménagement...

La perspective d'un Agenda Territorial Méditerranéen nécessite également de répondre à un certain nombre de questions-cadres pour le moins complexes. Tout d'abord, qu'entend-on par méditerranéen? Quel serait ainsi le cadre spatial d'une telle initiative: la Méditerranée dans son ensemble? l'euro-méditerranée? l'espace MEDOCC? Ensuite, il convient de s'interroger sur les conditions à réunir pour provoquer autour de cette initiative une véritable mobilisation politique. Au-delà de sa fonction technique, un agenda territorial méditerranéen doit également permettre d'influencer le futur ordre du jour (agenda) des grandes politiques territoriales mais aussi nationales et européennes. Enfin, la gouvernance du futur Agenda apparaît comme une dimension cruciale, particulièrement la question du lien entre cette initiative, portée par des acteurs territoriaux, et les niveaux nationaux et communautaires.

En définitive, envisager un Agenda Territorial Méditerranéen semble aujourd'hui aussi difficile que nécessaire. Il s'agit bien sûr d'adapter aux spécificités de nos territoires des outils et des principes pour l'instant trop généraux pour répondre aux défis de l'aménagement du territoire en Méditerranée. Par ailleurs, il s'agit pour les gouvernements locaux et notamment régionaux d'adopter une posture proactive en se dotant d'une vision partagée de leur «maison commune». Il s'agit donc d'envisager un saut qualitatif dans la coopération interrégionale par lequel les territoires se prononcent sur des enjeux qui dépassent leurs compétences quotidiennes mais les concernent directement en impactant leur territoire.

II - Introduction le Projet et la Méthodologie

II.1 - Perspectives et scénarios de la ville de la Méditerranée

Marco Cremaschi, Università degli Studi Roma TRE

1. Dans le récent, grand, récit de la mondialisation, de nombreux experts renommés ont insisté sur les aspects cruciaux de la nouvelle organisation du monde, dont le fait de dépasser l'espace géographique et des lieux. Cette représentation est partielle et implique certains corollaires qui pénalisent les villes et les territoires. En particulier, on peut objecter: a) la géographie et le territoire ne se dissolvent pas dans l'espace des flux, au contraire ils acquièrent des rôles nouveaux et plus sélectifs. B) sont disponibles plus de parcours de ce que la nouvelle hégémonie de la compétitivité territoriale a réussi à raconter; c) la dimension locale agit au moins en partie comme une variable indépendante, en particulier quand elle se traduit par une action politico-stratégique.

La mondialisation dont on parle, est en premier lieu, celle de l'espace financier, en constant et incroyable mouvement, qui saisit les territoires, en leur imposant de s'adapter aux résultats des décisions prises dans les centres de la finance mondiale. Dans ce récit, on met l'accent sur les flux des marchandises, des personnes, des ressources financières et de l'information, et sur la nouvelle géographie immatérielle qui s'est créée dans l'espace des réseaux. A partir ce nouvel espace (l'espace de l'information, des finances, d'Internet, mais aussi de la division internationale du travail, du tourisme), les villes et les territoires seraient presque exclus : la friction de la distance est annulée; l'importance de la proximité est abattue par les technologies; la fonction de mémoire collective est dépassée (apparemment) par l'accès universel à l'information.

Cette représentation rencontre un vaste succès et un écho médiatique et ouvre des perspectives de recherche intéressantes. Par exemple, le reflet sur le plus important document d'orientation de l'UE est évident, la stratégie de Lisbonne qui vise à faire de l'économie du vieux continent le centre le plus innovateur et compétitif du monde entier. Innovation et compétitivité sont, en effet, deux des thèmes avec lesquels les villes doivent se confronter. Mais tout cela mérite une réflexion approfondie. En effet, l'espace des flux n'est pas le dernier stade du développement territoriale, et la ville globale n'est pas le point d'arrivée des dynamiques urbaines. Au contraire, si on étudie la littérature scientifique, nous trouvons une variété de combinaisons entre l'espace des flux - des informations, du

capital, des technologies - et l'espace des lieux, des identités, des connaissances locales, des qualités. Des études de cas ont analysé des centres de l'économie globale et ont en partie corrigé l'idée des flux impératifs.

Essayons d'indiquer trois corrections:

- la première correction, une revanche peut-être du sens commun, concerne la résistance des lieux; même dans les villes globales, a rappelé la Saskia Sassen, les relations face à face sont importantes, la socialité, et la géographie ne disparaissent pas, au contraire elles s'accrochent aux villes où se concentrent les professionnels les plus importants dans les secteurs délicats, malgré l'abstraction croissante de la production. On a donc une nouvelle hiérarchie du network urbain, avec certaines villes où se concentrent les fonctions de commandement, les villes globales; d'autres qui opèrent les connexions entre les divers systèmes, les villes gateway, et les divers territoires, les capitales régionales.

- cette observation est importante, mais il y a davantage: une seconde correction concerne le sens du changement. Un rôle charnière règle l'arrivée des ressources mobiles (les ressources typiques de la société des flux ; argent, catégories sociales mobiles,...) et la valorisation des ressources immobiles (ressources, infrastructures, mais pas seulement des ressources matérielles, souvent mêmes les personnes sont permanentes) Qui joue ce rôle? Ce rôle est effectué en grande partie par les acteurs de la ville, et influe beaucoup sur les choix de perspective dans le monde entier et en Europe. Donc, les villes n'accueillent pas seulement, elles jouent aussi un rôle important au niveau des dynamiques économiques et territoriales.

- enfin, les villes accueillent et mettent en place de nouveaux systèmes entre flux et lieux, et sont en outre l'unique élément au niveau de l'organisation du capitalisme des flux où on essaie de les gouverner. Pourquoi? car les états sont petits et faibles à l'échelle globale, d'une part; et car, d'autre part, les enjeux se situent à l'échelle locale qui rend évidents les profits et les pertes, et permet d'évaluer les trade-off entre et dans la structure des décisions (ce que nous sacrifions d'une valeur à l'autre: du développement durable, par exemple, de la cohé-

sion à l'innovation). La capacité locale de combiner les facteurs de développement devient un des éléments de la compétitivité territoriale.

1. La ville a eu un rôle important dans l'histoire, mais a toujours eu une place peu commode. La récente rhétorique sur la centralité des villes dans le développement est ambivalente. C'est une rhétorique positive, qui raconte le succès de ces villes, qui ont traversé avec succès les étapes suivantes d'un modèle présumé de «renaissance». De cette façon, on pénalise les villes qui n'ont pas achevé tout le parcours ou qui connaissent des problèmes et des retards majeurs, dont de nombreuses villes italiennes et de la Méditerranée. On peut affirmer de ce point de vue que la ville est un objet théoriquement insatisfait qui se dispute les diverses disciplines et connaissances. Par exemple, aussi bien au niveau de la rhétorique européenne qu'au niveau des revendications des villes, on recourt en alternance à un des deux sujets qui suivent: d'un côté, les villes sont présentées comme le lieu où se concentrent les problèmes les plus graves; de l'autre, elles représentent les sages-femmes de l'économie du vieux continent.

Comment cette duplicité est-elle possible? Pour l'expliquer, il faut faire référence à la nature ambivalente de l'hégémonie sur le changement urbain qui s'est affirmé en Europe ces dernières décennies. Ce discours est important car il sélectionne des épisodes, des références et des initiatives qui constituent la palette des politiques urbaines des pays européens. Mais vu la façon dont elle a été construite, elle représente un terrain insidieux et peu adéquat pour les villes italiennes et, en général, pour la Méditerranée.

Années 70	Années 80	Années 90	2000
Fin du modèle urbain industriel	Expériences décisionnelles	Le 'chantier' de la nouvelle économie globale	La ville comme réseau de connaissances et de capacités
La ville en crise (délocalisation industrielle et dispersion résidentielle)		La ville comme 'entreprise' (croissance occasionnelle et projets urbains)	
		La ville créative (la ville comme centre d'innovation)	
Glasgow, Gênes	Les grands projets de Paris et Milan	La ville olympique a Barcelone ; Turin	Helsinki, Göteborg

Fig. 1 - Figures du discours sur les villes

Le discours prédominant sur les villes (fig. 1) raconte, en effet, comment diverses situations problématiques se sont succédées au cours de ces dernières décennies:

- dans les années 70, les villes connaissaient une crise apparemment irrémédiable, en raison de la délocalisation industrielle et la diffusion résidentielle;
- dans les années 80, l'époque des "grands projets" a donné une secousse à certaines parties cruciales de la ville (surtout les grandes infrastructures, etc...) et a démontré que quelque chose pouvait changer, malgré de nombreuses critiques;
- dans les années 90, toutes les parties de la ville ont connu des processus de restructuration du marché foncier et immobilier qui ont complètement changé la façon dont les villes s'observent et observent les transformations (c'est l'époque des grands événements, mais aussi de la gentrification et de la croissance du tourisme);
- pour finir, plus récemment, les villes dans leur ensemble, comme siège de vie sociale et comme infrastructure, apparaissent comme le support des éléments centraux de la nouvelle économie de la connaissance.

De nombreuses observations critiques pourraient être faites à ce schéma, qui bien entendu n'indique pas des éléments entre eux possibles, et surtout ne considère pas toutes les variables décisives. Mais si on accepte que cette séquence résume suffisamment bien la sensation prédominante vis à vis des villes aux différentes époques, on peut considérer deux corollaires importants:

- le premier est que la séquence offerte tend à décrire une amélioration progressive des conditions de base de la ville, qui redécouvre avant tout les équipements, puis les espaces de la vie quotidienne, et pour finir une combinaison entre les deux qui reste au centre de la nouvelle économie politique de la ville;
- le second corollaire est que cette séquence raconte l'évolution d'une classe de ville, en particulier de celles qui ont réussi à parcourir plus ou moins dans l'ordre toutes les étapes du parcours; il tend à définir un modèle évolutif à stades. Ce modèle est bien représenté par certains exemples qui ont "capturé" le discours sur les villes en Europe, dont le "modèle" par excellence est peut-être celui de Barcelone, généralisé ensuite aux villes de l'Europe du nord.

Mais il faut dire que ce schéma s'applique mal aux villes de la Méditerranée et en particulier du Mezzogiorno. En premier lieu, parce qu'il ignore le rôle que les conjonctures nationales exercent sur les possibilités de chaque ville d'amorcer des processus comme ceux que nous avons décrits. En second lieu,

parce qu'il ne considère pas les retards, le poids du dualisme, les contraintes que le système pays impose aux citoyens, particulièrement lourdes dans notre pays. Il faut donc observer avec plus d'attention ce que sont réellement les villes italiennes, et souligner quel rôle elles jouent sur les économies régionales et la culture locale.

2. Les villes italiennes sont différentes des traditionnelles métropoles globales (elles ne bénéficient pas et ne connaissent pas les problèmes du gigantisme des capitales comme Londres et Paris); en revanche, elles connaissent les problèmes typiques du système pays.

Les pays européens essentiellement urbains sont organisés alternativement sur deux modèles: a) une grande agglomération métropolitaine (outre les cas déjà cités, tous les petits pays) qui concentre une part qui oscille entre 30% et 50% de tous les indicateurs importants (habitants, revenu, personnel, recherche...); b) un grand réseau de villes, géographiquement bien distribués, qui supporte ensuite le même poids, tout en fonctionnant de manière polycentrique (c'est le cas de la Hollande et de l'Allemagne, par exemple).

L'Italie fuit ce classement parce qu'elle n'a pas de grandes métropoles primatiales, ni de réseaux diffus (sauf dans la région de la plaine padane centre orientale: la ville infinie); en compensation, cependant, la plus grande partie du territoire avec la seule exception des zones montagneuses de la Calabre, de la Sardaigne, des régions centrales, etc..., se trouve à une modeste distance de la villes chefs-lieux.

Quelles sont les caractères spécifiques des villes italiennes? On peut en indiquer au moins quatre:

- en premier lieu, il s'agit de formes urbaines et de modèles d'installation différents; pour étudier les zones urbaines en Italie, on peut utiliser trois simples critères: le seuil démographique fixé à 150 000 habitants; la référence à une zone étendue outre la ville chef-lieu, qui coïncident avec les Systèmes locaux de l'emploi qui évaluent les déplacements habitation-lieu de travail; les caractères qualitatifs de la morphologie territoriale et de l'organisation de conurbation. L'ISTAT reconnaît 76 SLL autour des plus grandes villes où vivent plus de 32 millions de personnes: ce sont des zones de taille, de forme et de modèle d'installation très différents entre eux; certaines sont contiguës, en particulier près de Milan, Naples ou sur la Via Emilia, et peuvent être considérées comme une unique organisation urbaine ;
- en second lieu, les villes connaissent une diminution démo-

graphique, comme l'Italie dans son ensemble; elles ont tendance à s'élargir en grands agglomérats de densité mineure. Du point de vue démographique, les métropoles historiques du triangle industriel et les majeures zones urbaines historiques se trouvent dans une situation de décroissance homogène, avec la seule exception des zones métropolitaines des Préalpes et du Nord Est, les métropoles du Sud et de l'Emilie. Mais certaines villes et zones urbaines méridionales (en particulier, Bari et Taranto) ont connu une réduction de la population. Les tendances sont cependant très différentes entre les communes présentes à l'intérieur des différentes zones métropolitaines. En effet, toutes les communes centrales enregistrent, sans exception, une diminution de la population. En revanche, certaines parties des couronnes métropolitaines enregistrent des augmentations spectaculaires;

- en outre, dans les 76 SSL urbains sont présents plus de 12 millions de travailleurs. Les zones urbaines du Nord accueillent plus de travailleurs par rapport au nombre de résidents. Les zones urbaines du Sud en accueillent moins. Entre deux recensements, on a pu constater que les travailleurs des zones urbaines ont augmenté de manière homogène, face à l'augmentation enregistrée au niveau national, au cours de ces dix dernières années. L'augmentation des actifs est très différente dans les zones métropolitaines. En d'autres mots, d'un côté, les villes décentrent les résidents et accélèrent le processus de sub-urbanisation; de l'autre, elles augmentent le nombre des emplois, en partie dans les zones centrales, en partie dans les couronnes périphériques. Elles ont donc tendance à reconcentrer tous les actifs dans la commune centrale, située aussi en périphérie, ayant pour conséquence naturelle une forte augmentation du phénomène des navetteurs.

- enfin, nos villes sont des zones productives. L'industrie n'a pas disparu des villes. Eventuellement, tous les deux ont changé. Les villes manufacturières du Nord sont les seules qui connaissent une croissance. Les zones métropolitaines du Nord sont différentes à l'intérieur et de nombreuses communes urbaines sont relativement spécialisées dans le secteur des activités productives. Les communes des zones urbaines du Mezzogiorno sont plus fréquemment spécialisées dans le secteur tertiaire, avec quelques exceptions dans les Pouilles. A partir de ces prémisses dérive une conclusion un peu évidente: caractères et fonctions des villes coïncident en grande partie avec ceux du pays dans son ensemble. Cattaneo soutenait le fait que l'identité locale italienne est définie par l'appartenance à la ville chef-lieu, et non pas à la campagne, ni à la région.

Les secteurs de production, les fonctions administratives, le rang et la culture sont sous-divisés entre les villes et les provinces de façon moins différente que les autres pays européens.

4. Avec cette particulière structure urbaine, même la compétitivité des villes italiennes doit être à nouveau prise en considération. Les caractères compétitifs souvent indiqués dans les études d'autres pays doivent être réexaminés à la lumière des caractéristiques, du rôle, de la configuration d'ensemble du réseau urbain italien.

La Commission Européenne espère que croissance, innovation et consensus soient produits essentiellement dans un milieu urbain. L'opinion est partagée par certains états membres. Le gouvernement anglais, l'Allemagne, la Suisse, la France, mais aussi l'OECD, ont élaboré des documents d'orientation sur les politiques urbaines, pour soutenir la compétitivité territoriale et les agglomérations productives, des thèmes repris en partie par le MIT en Italie. Habituellement, ces affirmations conduisent à concentrer les investissements sur les capitales politiques et économiques. Dans le cas italien, cette affirmation doit être revue à la lumière du rôle différent que chaque ville joue dans les respectives économies régionales.

A partir de ces éléments, et en particulier du travail du gouvernement anglais, on peut identifier plusieurs objectifs : la connectivité (infrastructures et réseaux matériels et immatériels); la capacité humaine ; la qualification de la force de travail; l'innovation; la qualité de la vie ou, plus en général, l'habitabilité d'un territoire; et, pour finir, la capacité stratégique de mobiliser et mettre en oeuvre des stratégies de développement à long terme.

Les théories économiques ont justement du mal à imposer un ordre de priorité entre ces divers éléments, et, le cas échéant,

indiquent des préférences conditionnées. Et nous avons déjà dit combien l'Italie souffre de retards historiques surtout pour ces premiers objectifs, pour la connectivité, la productivité, l'instruction de haut niveau, etc...

Ce sont les limites, du point de vue historique, du système pays auquel on a remédié, en mettant en place des ressources locales, en sacrifiant souvent les dimensions les plus qualitatives de l'habitabilité. Dans de nombreux cas, on pourrait argumenter, la limite de la compétitivité est atteinte plus pour la crise d'habitabilité des systèmes urbains que pour le manque des infrastructures - quand bien même importants - en faveur de la compétitivité. Un exemple: la pollution et le manque d'habitations, qui influencent les deux dynamiques cruciales du futur proche: la vieillesse et l'immigration.

De ce point de vue, il ne serait pas correct d'opposer investissements et oeuvres hard aux initiatives soft destinées à la qualité et à l'habitabilité d'une région urbaine. Mais il faut aussi dire que ces dernières font partie de la responsabilité directe des villes, et devraient donc constituer une matière première d'intervention.

II.2 - Medisdec- Stratmed: principes et méthodologie du projet

Giovanni Pineschi, BIC Lazio

INTERREG IIIB et la question du territoire

Le Programme "Interreg III B Medocc" prévoit la coopération transnationale entre les régions européennes. Il a pour objectif principal l'accroissement de la compétitivité territoriale du Sud de l'Europe.

L'Axe 2 du programme "Stratégie de Développement territorial et Systèmes urbains" et la Mesure 2.1 qui lui correspond "Développement territorial et urbain: Développement des coopérations, harmonisation des stratégies, actions-pilotes" prévoient une coopération entre villes ainsi qu'entre zones urbaines et rurales afin de favoriser un développement durable et polycentrique.

Dans le processus de construction de l'identité et de la cohésion territoriale de l'Europe, la compréhension des caractères unificateurs et des stratégies pouvant être mis en commun dans l'espace méditerranéen représente indubitablement un défi fondamental pour l'avenir. Cette compréhension et cette mise en commun passent nécessairement par un processus de convergence entre les régions qui veulent programmer et aménager leurs territoires.

La proposition a pour motif l'absence substantielle d'une comparaison de la part des institutions régionales ou sous-régionales de programmation économique et/ou d'aménagement territoriale de leurs méthodes et techniques de gestion des questions concernant les phénomènes d'urbanisation de la périphérie urbaine et de la région gravitant sur les grandes villes.

Cette comparaison est pourtant particulièrement importante quand il s'agit de certains thèmes qui sont communs dans la zone méditerranéenne et qui font l'objet de directives générales et de stratégies illustrées par le SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Européen), comme par exemple: les thèmes de rééquilibrage des zones métropolitaines, la protection des paysages agricoles, la définition des compatibilités entre les infrastructures territoriales et leur contexte. Ces thèmes n'ont jamais été affrontés jusqu'à présent qu'au niveau des Etats-membres (programmation ordinaire et programmes URBAN) tandis que la comparaison sur la réponse des politiques nationales et régionales aux objectifs du SDEC découle d'évaluations a posteriori faites par des observateurs extérieurs

appartenant à des structures gouvernementales centrales, comme ESPON, etc.

L'orientation du présent Projet est en revanche une construction "à partir du bas", en se fondant sur des plans et projets de gestion territoriale utilisant consciemment des méthodes et des

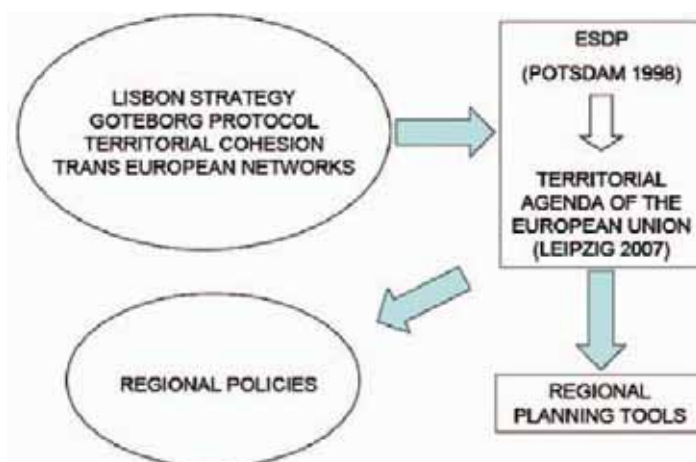


Fig. 1 Le processus de mise en œuvre des Politiques UE

instruments opérationnels comparés à un niveau transnational, orientés vers la détermination de modalités efficaces de mise en œuvre du SDEC.

Le territoire pris en compte et le partenariat

Le territoire concerné par Le Projet est constitué par les régions qui bordent la Méditerranée, dans les limites de la Medocc. Les processus d'urbanisation y sont parfois similaires, ou parfois très hétérogènes d'une région à l'autre, voire même au sein d'une même région. Ils ont néanmoins des caractéristiques comparables de localisation, de sites ou de co-urbanisations côtières, d'implantations diffuses de faible densité, de zones rurales urbanisées, de macro implantations en périphérie des villes, selon divers degrés de densité de population et de différents types morphologiques.

Medisdec-Stratmed propose, pour les politiques d'aménagement territorial, une approche fondée sur les principes de ce que l'on appelle "la coopération horizontale et verticale". Cette coopération prévoit de faire une corrélation entre les documents

d'un thème proposé par l'UE, les stratégies territoriales au niveau national et les usages de programmation régionale et locale. Ce processus peut constituer, pour l'UE, un moyen de vérifier l'efficacité des politiques proposées. Il permet également aux institutions nationales et régionales d'élargir leur horizon sur des questions ayant un impact local, mais pourtant d'une importance supranationale.

Dans le projet Medisdec-Stratmed, la coopération verticale se concrétise par la mise en place de projets ayant pour but d'intégrer les instances locales aux lignes stratégiques européennes, en tenant compte de leur degré d'applicabilité, de leurs aspects critiques et de leurs opportunités de développement. La coopération verticale comporte la comparaison des méthodes et instruments de gestion utilisés pour l'analyse des problèmes-types de l'espace Medocc, en mettant en commun les approches, les instruments, les méthodes qui peuvent se considérer comme emblématiques, susceptibles d'être reproduites par d'autres partenaires.

Ce type de coopération comporte également une "mise en perspective" des dynamismes régionaux-types de l'espace Medocc, et entend évaluer ses effets, à l'échelle globale comme à l'échelle régionale, en fonction de scénarios prévisibles à long terme.

Le partenariat

Le nombre et l'identité des différents partenaires a représenté un défi, une difficulté et la valeur ajoutée du Projet, du fait que ces aspects ont comporté la vérification du parcours de mise en œuvre des politiques selon une approche à plusieurs niveaux. Cette vérification sert à la "coopération horizontale" en ce sens qu'elle permet un échange entre administrations régionales sur les méthodes d'aménagement, comme à la "coopération verticale" puisqu'elle permet de vérifier les parcours de mise en œuvre des politiques européennes dans le sens descendant (UE - Etat - Région - organisme local).

MEDISDEC-STRATMED, Un parcours comparatif entre les politiques régionales et les priorités de l'Europe

Pour la première fois dans l'histoire de l'Europe, le SDEC, approuvé à Potsdam en 1999, ouvre une réflexion sur la possibilité que peut avoir l'Union Européenne de fournir des orientations plus ou moins précises vers une vision spatiale adéquate de certains principes "d'équilibre territorial".

Partenaires financeurs/techniques du projet :
Regione Lazio, (Chef de file, Italie) Direzione Regionale Territorio e Urbanistica (Direction Territoriale et Urbainisme)
Regione Piemonte (Italie) Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica (Direction Gestion et Aménagement Urbain)
Regione Umbria (Italie) Direzione Regionale Politiche Territoriali, Ambiente e Infrastrutture (Direction régionale des Politiques Territoriales)
Regione Siciliana, (Italie) Dipartimento di Urbanistica (Département d'Urbanisme)
Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, (Espagne) Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas (Direction Générale de l'Aménagement du Territoire et des Côtes)
Generalitat de Catalunya (Espagne) Secretaria per a la Planificació Territorial (Secrétariat de l'Aménagement Territorial)
Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Υποδομών (Ministère De La Mer Egée et de la Politique Insulaire) (Grèce) Dirección das Afaires Comunitarias, Internacionais et Europeas
Direction Régionale de L'Équipement Para DRE (France) Direction régionale de l'équipement, service déconcentré de l'Etat
Institut de la Méditerranée, PACA (France)
Comissão de coordenação e desenvolvimento regional do Alentejo (Portugal) Departamento da Promoção do Desenvolvimento Regional e da Cooperação - Departamento para a promoção do desenvolvimento regional et de la coopération
Comissão de coordenação e desenvolvimento regional do Algarve (Portugal) Departamento para a Cooperação
Partenaires observateurs:
Regione Toscana (Italie) Giunta Regionale - Direzione Generale delle Politiche territoriali e ambientali- Settore Aspetti territoriali dello sviluppo economico ed attività di servizi. Direction générale des politiques territoriales et environnementales.
Regione Liguria (Italie) Servizio Pianificazione Territoriale e Paisaggio (Service Aménagement Territorial et Paysage)
Regione Lombardia (Italie) D. G. Territorio e Urbanistica - Piani e Programmi Urbanistici. Direction Générale Territoire et Urbanisme, Plans et Programmes d'Urbanisme
Regione Emilia Romagna (Italie) Direzione Generale Programmazione Territoriale e Sistemi di Mobilità. Direction générale programmation territoriale et systèmes de mobilité
Université du Caire (Egypte)
Faculté d'Urbanisme et Planification Régionale
Conférence Des Régions Pélagiques Maritimes D'Europe (COPM)

Tab. 1 - Le partenariat

La nature non officielle de cet instrument, son caractère téléologique et le fait que ses grandes lignes ont été dispersées en une multitude de "points" a porté à l'instauration d'un débat sur quels pourraient être la véritable efficacité et le caractère incisif de ce document, vu comme "cadre" de politiques, au niveau national ou régional.

Le présent Projet naît d'une réflexion de ce genre: puisque l'Union Européenne produit des documents qui renvoient à des choix à faire pour l'aménagement du territoire en admettant que ces documents puissent servir de référence pour les problèmes d'aménagement du territoire - ne peut-on pas s'interroger sur la manière dont les processus et les instruments de programmation nationaux ou régionaux sont adaptés aux priorités et aux choix faits en fonction de scénarios et sur le fait que les dialogues instaurés en matière de programmation et de gestion territoriale sont valables, et pour quels thèmes et dans quelles conditions. La prise en compte des principes d'aménagement, comme il apparaît évident des résultats de l'observatoire ESPON, passe

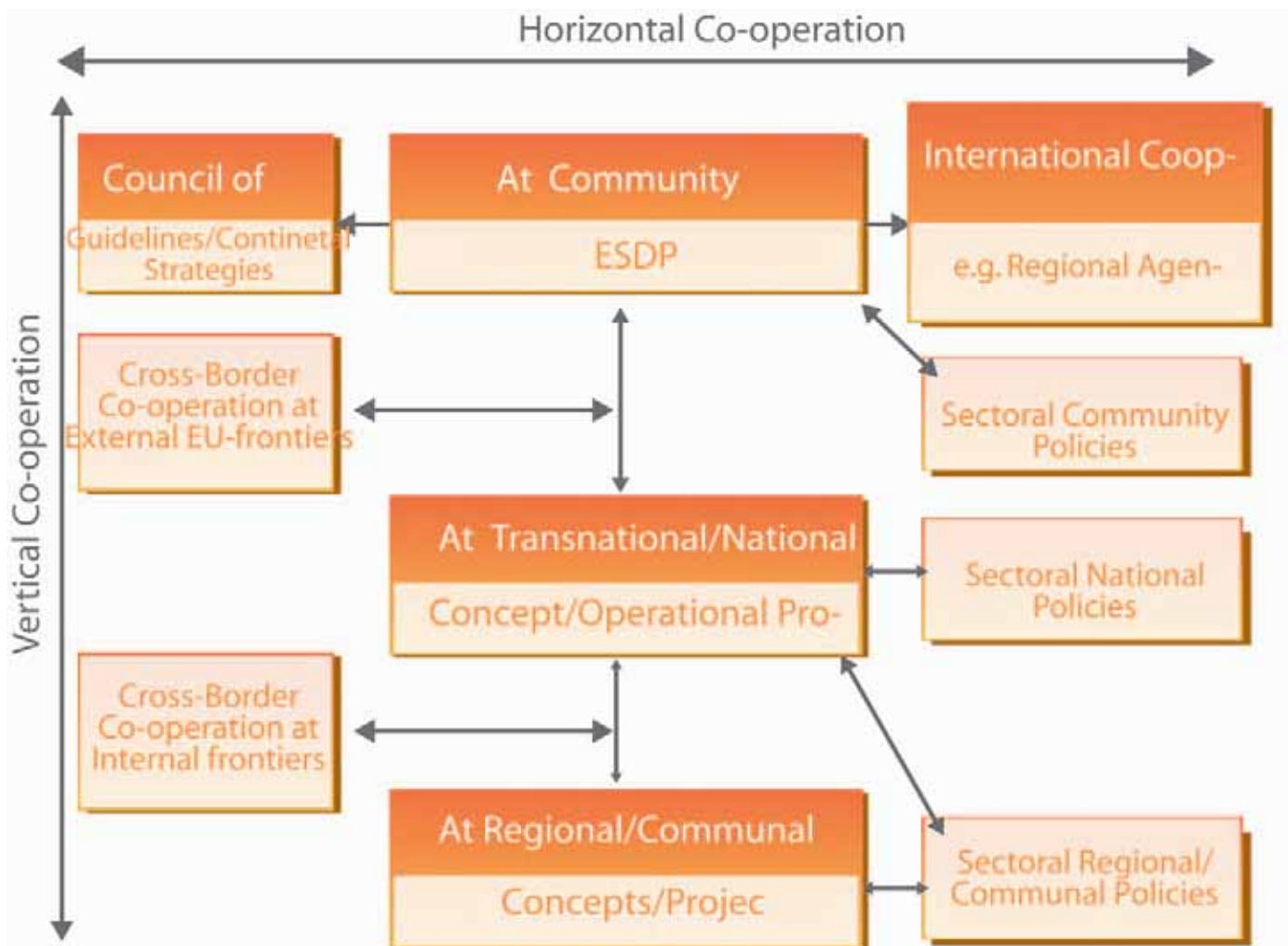


Fig. 2 - Schéma de coopération transnationale selon le SDEC (source: SDEC)

nécessairement par des actions de décodification terminologique. La signification donnée à des termes polysémiques, tels que "polycentrisme", "développement durable" ou "gestion créative du patrimoine", peut conduire à une absence de définition et à une ambiguïté selon l'utilisation qui est faite de ces termes dans des activités de connaissance ou de production de politiques, comme dans des actions de programmation.

L'approche de MEDISDEC-STRATMED tente de réaliser un parcours inverse. Elle part de la vision régionale ou locale pour analyser des politiques de développement cohérentes selon une vision stratégique à l'échelle européenne et euro-méditerranéenne. Le fond de la question est de rapporter la vision stratégique territoriale nationale ou régionale (où l'on peut relativement facilement identifier les problèmes et les priorités) avec la vision de niveau supérieur, plus ample, en en saisissant les éléments cohérents mais aussi les éléments problématiques ou d'éloignement.

Au cours de la construction des projets INTERREG IIIB, la pro-

position MEDISDEC, plus centrée sur le problème de la cohérence entre dimensions et instruments, et la proposition STRATMED, plus orientée vers la détermination de propositions stratégiques efficaces pour l'espace méditerranéen, ont conflué en un unique laboratoire dans lequel la composante "stratégie" et la composante "gestion du territoire" se côtoient dans une logique d'échange et de contrôle.

De la fusion de ces propositions "MEDISDEC" de la Région Latium et "STRATMED" du PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur) naît donc le Projet MEDISDEC-STRATMED dont le principal partenaire est la Région Latium - Direction du Territoire et de l'Urbanisme.

Ce Projet propose, en synthèse, une comparaison les politiques nationales et régionales exprimées dans les différents instruments (plans et programmes) d'aménagement du territoire, le contrôle de leur cohérence et de leur adéquation et les stratégies promues par l'Union Européenne, comme le SDEC, mais aussi par l'Agence Territoriale de Leipzig en 2007, par la

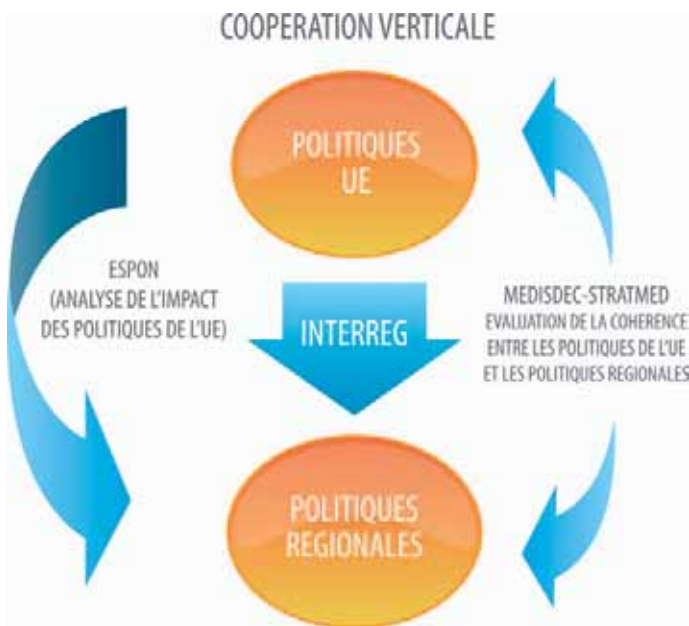


Fig. 3 - Point de départ théorique: le rôle du projet en tant que trait d'union entre politique européenne et régionale

Stratégie de Lisbonne et par le Protocole de Göteborg. Sur la base des thèmes nés de la confrontation entre priorités et problèmes régionaux de l'UE, chacun des partenaires a réalisé un Projet-pilote sur la mise en pratique et/ou sur le contrôle des actions d'aménagement de façon à ce qu'elles soient cohérentes avec les politiques européennes d'aménagement territorial, mais en tenant compte des caractéristiques spécifiques de la Région Méditerranée.

Le Projet traite des questions suivantes:

- Comment, et dans quelle mesure, les stratégies du SDEC sont-elles prises en considération au sein des procédures normales d'aménagement et de gestion du territoire au niveau local ou national?
- Comment, et de quelle manière, l'expérience des politiques de gestion du territoire peut-elles fournir une contribution en termes de feedback territorial pour proposer des orientations de travail qui soient profitables et valables pour mettre en pratique les principes formulés par les documents du genre SDEC ou Territorial Agenda?

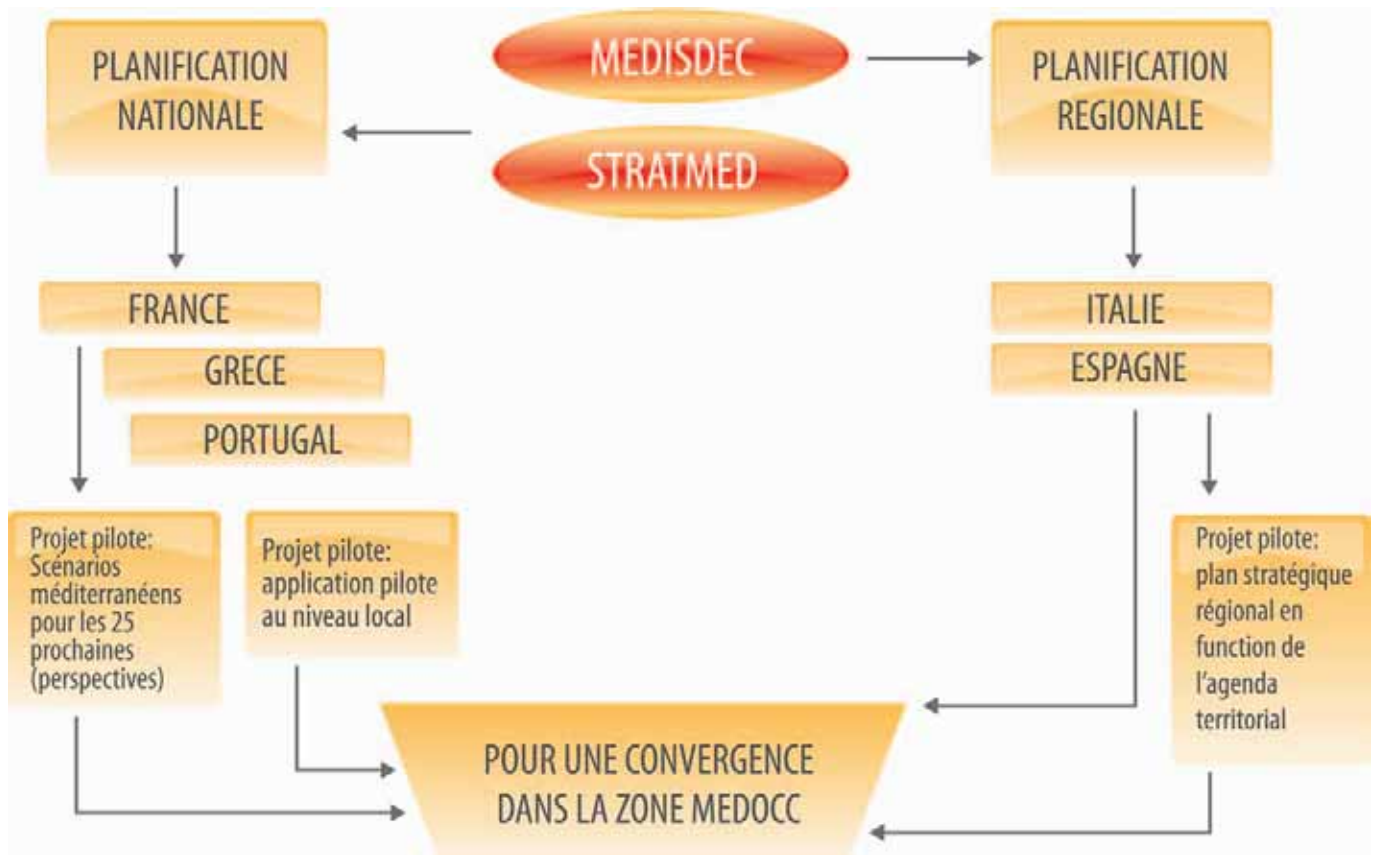


Fig. 4 - Approche méthodologique: pour une convergence sur des thématiques à partir de systèmes de planification différents

Méthodologie du projet

Le parcours du Projet a été défini comme une méthode "pilote", c'est-à-dire susceptible d'aider à comprendre dans quelle mesure et avec quels instruments les Etats-membres et les Etats tiers peuvent, compte tenu du "style de planification" propre à chacun, définir des orientations opérationnelles assurant une certaine cohérence entre les activités de programmation au niveau régional et les orientations conseillées par l'Union Européenne. Cette méthode-pilote devrait en effet leur permettre de vérifier la possibilité effective d'application des directives et principes énoncés dans les documents traitant de l'aménagement de l'espace méditerranéen de l'Union Européenne.

Cette méthode-pilote entend proposer la possibilité d'une coopération entre des institutions de niveau régional, s'exerçant dans le cadre des deux types de coopération décrits dans le SDEC ou dans le Territorial Agenda:

- une "coopération de type vertical" par la promotion et l'introduction de contenus et de stratégies ayant une importance transnationale dans les instruments d'aménagement territorial, de programmation et d'urbanisme;

- une "coopération de type horizontal" par la comparaison des techniques de production et de promotion des politiques ainsi que des procédures de programmation et de gestion du territoire ainsi que par la mise en place d'instruments communs pour mieux connaître le territoire et évaluer les actions possibles.

Le Projet propose donc un parcours visant à créer une possibilité de comparaison entre l'action au niveau local et le SDEC, afin d'intégrer horizontalement et verticalement les stratégies et les techniques d'intervention. Il devrait également permettre de déterminer la façon dont les techniques, les instruments et les procédures utilisés peuvent augmenter l'efficacité des objectifs d'aménagement du territoire une fois mis en œuvre et peuvent contribuer à faire évoluer la conception et l'implémentation des directives de l'UE en la matière - notamment le Territorial Agenda - sur lequel s'est calqué le développement du projet Medisdec-Stratmed.

Les phases du projet

Le projet Medisdec-Stratmed s'articule en trois phases:

1. Analyse et interprétation des problèmes régionaux: priorités par thèmes, politiques de développement et aménagement du territoire des régions participantes (Phase d'analyse);
2. Convergence vers une vision commune: contrôle des pro-

blèmes et des politiques d'intervention et détermination de stratégies et d'objectifs susceptibles d'être conduits en commun (Phase de convergence);

3. Expérimentation sur le terrain et mise en pratique d'actions répondant aux stratégies de l'UE: évaluation des points critiques et des avantages dans le contexte local ou régional. (Phase de formulation de projets-pilotes)

La phase d'analyse

En cette première phase, le Projet doit s'assurer que les thèmes décrits dans le SDEC (mais aussi, de façon plus indirecte, dans les documents de Göteborg et de Lisbonne) sont bien repris dans ses propres instruments de planification. Il doit donc vérifier la présence, le type d'interprétation et les choix de mise en œuvre de certaines mesures du SDEC en s'aidant de questionnaires susceptibles de mettre en rapport différentes catégories de dynamiques ou de problèmes, de politiques et d'instruments ainsi que différentes formules d'interprétation du caractère adéquat et pertinent de ces politiques et instruments en fonction des documents d'orientation européens.

La phase de convergence

Ce processus d'analyse fait par chacun des partenaires est suivi par un processus de contrôle, dit "Phase de convergence", qui se fonde sur une analyse comparée des problèmes, des politiques, des instruments et des procédures d'aménagement et de conception mis en place par chaque Etat-membre au niveau régional sur son territoire, afin d'aboutir à la formulation d'hypothèses de travail conjointes.

La phase du projet pilote

Cette analyse de convergence de ce qui est fait au niveau local une fois faites, les différents partenaires se sont attachés à formuler un nombre limité de projets-pilotes destinés à servir de modèles pour la création des instruments et plans à mettre en œuvre localement. Ces projets-pilotes appliquent naturellement les méthodes, les procédures et les techniques retenues les plus efficaces et les plus significatives suite au processus de comparaison fait au plan transnational des expériences de chacun.

La formulation de ces projets-pilotes s'est faite non sans difficultés, compte tenu du nombre de partenaires en jeu et de leurs caractéristiques souvent hétérogènes. Elle a été le fait d'une construction méthodologique par étapes:

- a) définition d'une plate-forme "lexicale et méthodologique" à l'usage de tous les partenaires afin de leur faciliter la compar-

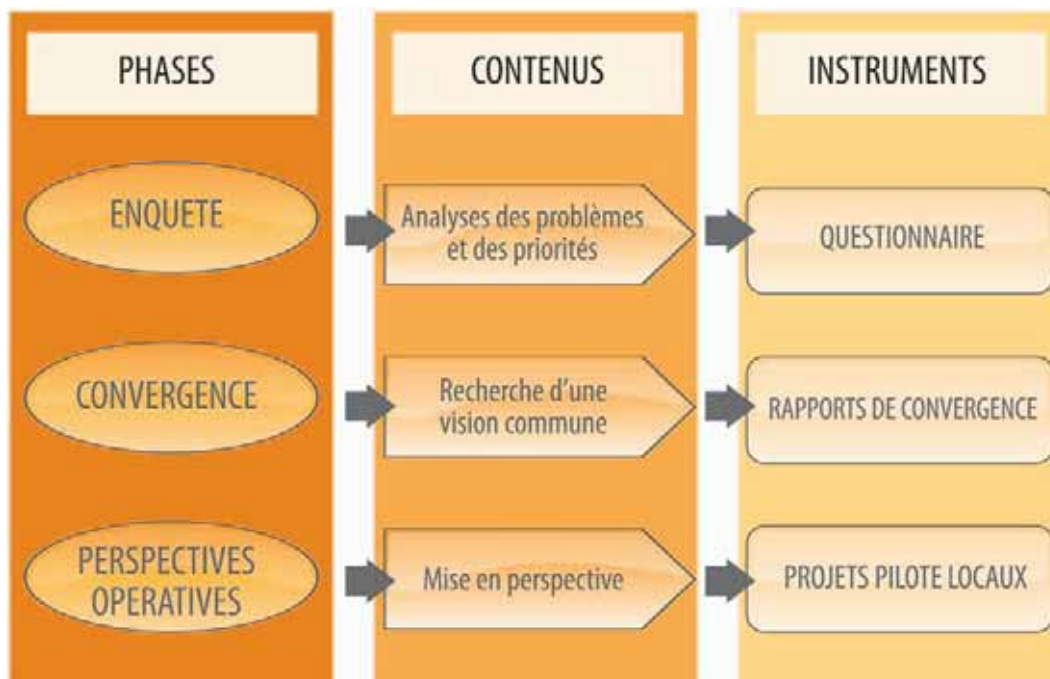


Fig. 5 - Les différentes phases du Projet

son des chiffres et informations disponibles, leur permettant ainsi de définir les contextes d'aménagement urbain ou territorial ayant des caractéristiques ou des dynamiques comparables et de leur fournir une base commune d'évaluation concernant les dynamiques de transformation de l'aménagement physique et socio-économique;

b) vérification, sur le plan de la méthode et de la réglementation, des éléments qualifiant les expériences déjà faites au niveau régional par les différents partenaires (en les comparant, le cas échéant, à des exemples "transférables" au niveau transnational);

c) mise au point de méthodes d'expérimentation, éventuellement innovantes, à appliquer aux instruments construits suite à cette vérification.

Les Ateliers

Le Projet propose un parcours de coopération tenant compte aussi bien de l'identité institutionnelle de chaque partenaire que de sa structure pour l'émanation de politiques d'aménagement du territoire (au niveau central, c'est-à-dire de l'Etat, ou au niveau décentralisé, c'est-à-dire des régions), de façon à pouvoir définir les compétences et les différents centres d'intérêt.

Les processus d'analyse et de convergence (les deux premières phases) se sont organisés en trois "Ateliers thématiques" qui

reprennent les différentes orientations d'intervention sur le territoire. Ce recours aux "Ateliers thématiques" n'est pas un simple instrument, il reprend des exemples d'intervention correspondant à des objectifs de travail bien précis:

- Atelier 1: "Réseaux d'infrastructures et corridors", coordonné par la Direction régionale de l'Equipeement PACA;
- Atelier 2: "Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures", coordonné par ministère de la mer Egée
- Atelier 3: "Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée, urbanisation/périurbanisation", coordonné par le Generalitat de Catalunya

Au sein de ces Ateliers thématiques, chaque partenaire s'est attaché à décrire les problèmes, les priorités et les politiques territoriales de leurs régions. Les coordonnateurs ont établi un "Rapport de convergence" où ces différentes contributions sont analysées et comparées pour en déterminer les thèmes communs, les politiques les plus fréquemment mises en œuvre et les orientations des interventions possibles.

Le Projet pilote

Sur la base des priorités régionales de leurs pays et en fonction des suggestions faites dans les documents de référence euro-

péens en matière de politiques de mise en valeur territoriale, chaque partenaire a élaboré un projet d'application pour son propre territoire.

Un "Projet-pilote" se concrétise en une hypothèse d'aménagement territorial élaborée en se référant de manière explicite, pour sa mise en pratique, aux orientations de comportement du Territorial Agenda et en une vérification des questions évoquées dans l'étude "Méditerranée 2030", établie par l'Institut de la Méditerranée.

Il est évident que les projets-pilotes concernent de très nombreux thèmes et territoires et qu'ils n'ont pas tous la même échelle. Leur élément d'unification réside donc dans le caractère emblématique qu'ils assument en fonction de problèmes et de dynamismes spécifiques se manifestant aujourd'hui dans les territoires concernés. En termes d'aménagement et de programmation, ils demandent donc une réponse allant dans un sens qui transcende la logique locale et qui, en tout état de cause, reflète une situation-type existant dans l'espace Méditerranée.

Les projets-pilotes définissent donc des orientations de méthodologie et introduisent un processus de convergence qui, naturellement ne peut s'achever avec cette seule expérience mais permettra de comparer des formes de gestion et d'intégration pour les politiques et les instruments à créer dans le but d'atteindre certains objectifs importants de mise en valeur du territoire sans en compromettre les caractéristiques ou l'identité.

Cette intégration concerne notamment:

- une comparaison des instruments de programmation du niveau régional et du niveau central définissant, selon différents déclinaisons, les priorités et les valeurs spécifiques du territoire concerné, dans le cadre d'une vérification élargie ayant l'objectif de développer des synergies techniques et stratégiques;
- une comparaison des instruments opérationnels de gestion du territoire utilisés vis-à-vis de thèmes et de problèmes communs à l'ensemble de la zone méditerranéenne, dans l'objectif de définir des modèles et des techniques qui puissent être efficaces pour une utilisation bien répartie de l'espace européen.

Cette intégration est très intéressante du fait que le Projet accueille des partenaires appartenant à des institutions de différents niveaux: niveau régional (Régions Latium, Piémont, Ombrie, Sicile, Catalogne, Murcia; Institut de la Méditerranée) ou niveau central (Ministère grec de l'Egée, Direction régionale du ministère français de l'Équipement; Commission pour le Développement de l'Algarve et de l'Alentejo).

1 - L'action de contextualisation les 3 Ateliers

1.1 - Méthodologie

Pietro Elisei, Università degli Studi Roma TRE

L'ensemble du projet s'est orienté autour de trois catégories structurantes (ateliers):

- Atelier 1: "Réseaux d'infrastructures et corridors", coordonné par la Direction régionale de l'Équipement PACA;
- Atelier 2: "Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures", coordonné par ministère de la mer Egée
- Atelier 3: "Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée, urbanisation/périurbanisation", coordonné par la Generalitat de Catalunya

Atelier 1: "Réseaux d'infrastructures et corridors": cet Atelier a étudié, dans le cadre du partenariat du Projet, les principaux problèmes que posent les réseaux d'infrastructures du bassin méditerranéen. Le premier problème apparu a été celui d'harmoniser les orientations mises en place localement au niveau national et les politiques européennes en matière de transports

(TEN) dans l'espace MEDOCC. Les aspects à la base de l'analyse et la contribution aux projets-pilotes individuels se sont essentiellement fonder sur la façon de diversifier l'offre de transport collectif et la promotion de l'intermodalité.

Atelier 2: "Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures: cet Atelier s'est occupé de l'environnement, en travaillant dans le sens d'une approche intégrée.

L'attention s'est focalisé sur la valorisation et la protection du patrimoine naturel et culturel, sur la défense des sols et sur une correcte utilisation des ressources.

Les objectifs spécifiques de cet Atelier ont été:

- a) comprendre et comparer les contenus des politiques locales (dans chaque zone prise en compte par les partenaires);
- b) identifier les convergences, les divergences et les incohérences de ces politiques locales par rapport aux principes du schéma de l'ESDP;
- c) comprendre les raisons de ces différences en définissant les

ATELIER	REFERENCE SDEC
1. Réseaux infrastructurels et corridors infrastructurels	<p>3.3.1. Une démarche intégrée pour améliorer la connexion aux réseaux de transport et l'accès au savoir</p> <p>3.3.2. Le développement polycentrique: un concept pour une meilleure accessibilité</p> <p>3.2.1. Développement spatial polycentrique et équilibré dans l'UE</p> <p>3.3.3. Utilisation efficace et durable des infrastructures</p> <p>3.4.3. Gestion des ressources en eau: un défi majeur pour le développement spatial</p>
2. Réseaux écologique et culturel	<p>3.4.1. Nature et patrimoine culturel, un atout pour le développement</p> <p>3.4.2. Préservation et développement de la nature</p> <p>3.4.4. Gestion créative des paysages culturels</p> <p>3.4.5. Gestion créative du patrimoine culturel</p>
3. Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée	<p>3.2.1. Développement spatial polycentrique et équilibré dans l'UE</p> <p>3.2.2. Des villes et des régions urbaines dynamiques, attractives et compétitives</p> <p>3.3.4 Diffusion de l'innovation et du savoir</p> <p>3.2.3. Développement endogène, diversité et performance des espaces ruraux</p> <p>3.2.4. Partenariat ville-campagne</p>

Fig. 1 - Relations entre ateliers et SDEC

1. CARACTERISTIQUES TERRITORIALES
2. DYNAMIQUES spécifiques territoriales
3. PROBLEMES spécifiques
4. LES PLANS NATIONAUX ET REGIONAUX
5. ARTICULATION DES STRATEGIES ET PLANS NATIONAUX ET REGIONAUX AVEC LA POLITIQUE EUROPEENNE ET LES PRIORITES DU SDEC AU SEIN DE L'ESPACE MEDOCC
6. PROJECTION ET PROSPECTIVES
7. L'INNOVATION DANS LE DOMAINE
8. ELEMENTS D'APPRECIATION

Fig. 2 - La structure du questionnaire

conditions d'une gestion intégrée offrant plus de garanties quant à l'efficacité et l'efficience des actions relatives à ce domaine d'action.

Atelier 3: "Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée, urbanisation/périurbanisation". Le concept de polycentrisme a certainement été l'un des plus difficiles à communiquer et à utiliser au sein des partenaires du Projet. Durant l'élaboration des projets-pilote, il a été un *strategic spatial planning tool*.

Au cours de la phase de connaissance des territoires régionaux, cet instrument a été utilisé pour décrire la situation telle qu'elle existe (analyse comparée des situations territoriales dans les différentes régions par rapport au polycentrisme et identification des points de force et des lacunes des politiques d'aménagement du territoire mises en place). Une tentative intéressante est apparue autour du concept de polycentrisme, celui de réussir à définir une méthodologie opérationnelle non complète permettant d'évaluer le degré de polycentrisme des différentes régions, de faire l'analyse comparée des situations territoriales régionales par rapport au polycentrisme et d'identifier les aspects favorables et les lacunes des politiques d'aménagement du territoire mises en place par les Régions.

En fin de Projet, les résultats atteints ont permis de définir des projets-pilotes à l'échelle régionale ou sous-régionale. Ces pro-

jets-pilotes sont dits "agendas stratégiques locaux" visant à optimiser les investissements territoriaux à moyen et long terme, et pas seulement au niveau de l'UE. Ces "agendas" stratégiques entendent rendre cohérentes les milliers de stratégies locales mises en place par les différentes villes des régions concernées. Les trois catégories structurantes ont été utilisées aussi bien dans un sens analytique, dans la première phase du projet, que comme piliers sur lesquels asseoir la construction des agendas stratégiques locaux dans les phases de recherche et de construction des stratégies locales.

C'est en partant de cette lecture territoriale qu'il a été possible de mettre en place pour ces différentes régions (pourtant éloignées en termes d'objectifs locaux, de traditions de planification ou de quantité et qualité d'instruments) une méthodologie commune d'interprétation des situations territoriales et de leur communiquer des stratégies utilisant un langage commun qui leur permet de faire des comparaisons.

Commune aux trois Ateliers, la méthodologie utilisée se fonde sur la préparation de tableaux simples et opérationnels. Ces tableaux permettent d'attribuer des valences (forte, moyenne ou faible) à toute une série de questions pour en permettre la comparaison dans toutes les régions concernées.

		PRESENT SITUATION									
AXES		LAZIO	PIEDMONT	SICILY	UMBRIA	PACA	CATALUNY A	MURCIA	ALENTEJO	ALGARVE	AEGEAN ISLANDS
DYNAMICS	E.G. Road networks (specific actions)	(H)	(H)	(M)	(M)	(L)	(L)
	E.G. Railways networks										
	E.G. Maritime infrastructures										
PROBLEMS											

Fig. 3 - outils de construction de la convergenc: état de l'art

		PERSPECTIVE									
AXES		LAZIO	PIEDMONT	SICILY	UMBRIA	PACA	CATALUNY A	MURCIA	ALENTEJO	ALGARVE	AEGEAN ISLANDS
ORIENTATIONS (TRENDS)	E.G. Strengthen quality of road network (specific actions)										
	E.G. Revitalising the railways network										
	E.G. Developing accessibility and intermodality of maritime infrastructures										
COHERENCE WITH ESDP											

Fig. 4 - outils de construction de la convergenc: mise en perspective

1.2 - Atelier 1: Réseaux d'infrastructures et corridors

Direction Régionale de l'Équipement PACA*

L'objectif politique du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire est de constituer une véritable zone méridionale d'intégration économique d'importance mondiale.

Pour atteindre cet objectif, la consolidation des réseaux de transports est un enjeu majeur dans l'espace MEDOCC.

Pour atteindre cette ambition et exprimer totalement les atouts et potentialités de l'espace de la Méditerranée occidentale, la mise en cohérence des politiques de développement territorial apparaît fondamentale. Pour cela, un travail de coopération sur les infrastructures à l'échelle du territoire MEDOCC a été mis en œuvre.

L'objectif de cet atelier 1 consacré aux infrastructures est donc de définir les conditions d'une coopération transnationale (Régions, Etats, Europe) permettant la réalisation dans l'espace MEDOCC d'un réseau d'infrastructures conformes aux recommandations du SDEC.

L'atelier « réseaux d'infrastructures et corridors » vise à couvrir toutes les infrastructures de transport: terrestres (routières et ferroviaires), aériennes ou maritimes, qu'elles soient destinées au fret ou au transport de passagers.

De façon plus précise, les travaux qui ont été menés au sein de cet atelier viseront à:

1 - Comprendre et mettre en correspondance au regard des objectifs du SDEC, les stratégies nationales et régionales dans le domaine des infrastructures de transport,

2 - Identifier les convergences mais également les divergences voire les incohérences entre ces différents plans au regard des objectifs du SDEC sur l'espace,

3 - Comprendre les raisons de ces différences par une analyse des stratégies menées au sein de chacun des sous espaces nationaux et régionaux et du fonctionnement des structures de coordination entre ces différents sous espaces,

4 - Définir les conditions d'une meilleure coordination entre les différentes échelles territoriales pour une plus grande convergence des stratégies menées au sein des différents sous-espaces nationaux et régionaux autour des objectifs du SDEC.

Le questionnaire

Afin de réaliser les conditions nécessaires d'une coopération transnationale (Régions, Etats, Europe) permettant la réalisation

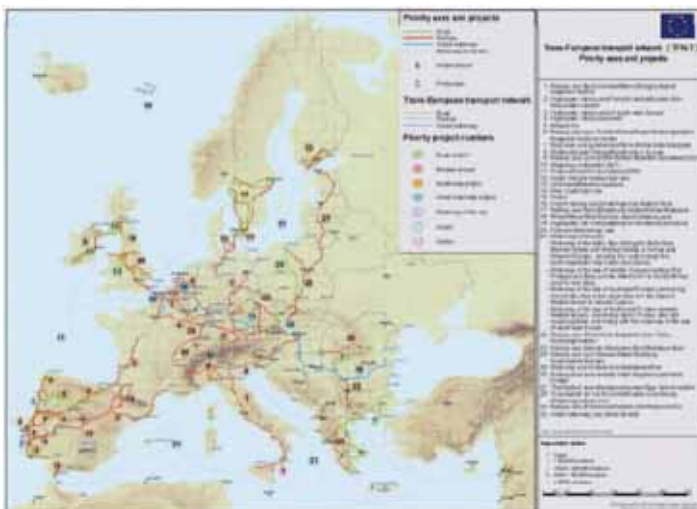


Fig. 1 - Les corridors du RTE-T



Fig. 2 - Schéma proposé par le projet Espon 1.2.1

* Groupe de travail constitué par Gerald Daude (DRE PACA), André Mériaux, Valérie Buttignol, Olivier Troullioud (CETE méditerranée - DISTOA - Transports Interurbains)

tion d'un réseau d'infrastructures conformes aux recommandations du SDEC dans l'espace MEDOCC, l'analyse des réponses au questionnaire transmis à 10 régions de l'espace MEDOCC permettra la comparaison entre les stratégies régionales et nationales et les objectifs du SDEC ainsi que la mise en évidence de leurs points communs et de leurs divergences.

Questionnaire transmis aux régions partenaires du projet

1. CARACTERISTIQUES TERRITORIALES (système de transports et d'infrastructures dans votre région).

1-1: Fournir une cartographie et les caractéristiques des réseaux de transports de votre Région incluant l'ensemble des modes (aérien, ferroviaire, fluvial, routier, maritime, pipe line) pour les voyageurs et les marchandises.

1-2: Etablir un glossaire de la terminologie employée dans les réponses à ce questionnaire en terme de transport et d'infrastructures

2. DYNAMIQUES spécifiques territoriales en matière de transports et de flux

2-1: Comment définissez vous un axe de transport? Quelle est la typologie de vos différents axes? Quels sont les indicateurs déterminant cette typologie (géométrie, capacité, niveau de trafic, insertion dans le réseau national et européen, services associés...)?

2-2: Quels sont les principaux axes qui connectent votre région aux flux européens?

2-3: Quelle est la répartition entre les différents modes de transports?

2-4: Quels sont les volumes et la répartition (intra-régionale, régionale-nationale et régionale-internationale) des trafics actuels, passagers et fret, sur les axes de connexions aux flux européens?

2-5: Quel est le volume et la répartition du trafic, entre les trafics de nature intra-régionale, régionale-nationale et régionale-internationale (y compris transit) sur vos principaux axes?

3. PROBLEMES spécifiques

3-1: Quels sont les problèmes environnementaux actuels posés par les infrastructures de transports et les flux de tran-

sports sur votre territoire?

3-2: Il y a-t-il des zones environnementales particulièrement sensibles, qui doivent être prises en compte dans la planification d'infrastructures?

3-3: Aux points d'articulation des flux (locaux et extra-régionaux), quels sont les principaux points de congestion, goulots d'étranglement sur votre territoire?

3-4: Il y a-t-il des alternatives techniques, modales ou de service pour supprimer ou soulager les goulots d'étranglement?

3-5: Quels sont les services ou alternatives modales utilisant et optimisant le réseau existant pour permettre de soulager les goulots d'étranglement.

3-6: Quelles sont les actions en faveur du transport intermodal? Avez vous un bilan de ces actions? Comment le transport intermodal peut-il être facilité?

l'infrastructure (réhabilitation, nouvelle construction) devraient être apportés pour supprimer les goulots d'étranglements?

3-8: Quel est l'horizon temporel pour la réalisation de ce type de projets?

3-8: Quels seraient les bénéfices environnementaux, économiques et en termes de sécurité de tels projets? Pouvez vous présenter des bilans de comparaison entre alternatives (amélioration du service, report modal et travaux d'infrastructure) pour un même projet?

3-8: Quels sont les modes (passés et présents) de financement des projets? Quelle est votre analyse sur ces modes de financement? Quel est actuellement le rôle du secteur privé et de la tarification usagers? Quel pourrait-il être? Avez vous des éléments de prospective sur de nouveau mode de financement?

4. LES PLANS NATIONAUX ET REGIONAUX D'INFRASTRUCTURES

4-1: Brève présentation des plans de transports et d'infrastructures existants.

4-2: Quelle est leur périodicité?

4-3: Quelle est l'articulation Etat-Région dans l'élaboration des plans de transports et la programmation des infrastructures de transports?

4-4: Concernant la programmation des infrastructures, quelles sont les conditions de réalisation et de définition des priorités?

4-5: Quelles sont les modalités de financement des infrastructures de transports?

4-6: Quels sont, à l'heure actuelle, les projets prioritaires de caractère transnational, dans votre région et dans votre pays,

et leur valeur ajoutée pour l'espace Medocc?

4-7: Pouvez vous détailler le déroulement administratif pré-opérationnel pour la réalisation d'un projet d'infrastructure ainsi que les différents délais pour chaque phase/opération (étude d'impact, débat public, déclaration d'utilité publique, acquisitions foncières...)? Existe il des procédures similaires pour la mise en place de services?

4-8: Quelles sont vos procédures d'évaluation des politiques publiques de transport?

4-9: Quelles sont vos procédures d'évaluation de l'impact et des résultats après la réalisation d'une infrastructure?

5. ARTICULATION DES STRATEGIES ET PLANS NATIONAUX ET REGIONAUX AVEC LA POLITIQUE DE TRANSPORT EUROPEENNE ET LES PRIORITES DU SDEC AU SEIN DE L'ESPACE MEDOCC

5-1: Quelle prise en compte, dans les plans nationaux et régionaux, de la politique européenne de transports (RTE-T et autoroutes de la mer)?

5-2: Comment sont intégrés ou anticipés, dans les plans et stratégies nationaux et régionaux de transports et d'infrastructures, les impacts des directives européennes ayant trait à la libéralisation, à la limitation des aides publiques et à la tarification des infrastructures?

5-3: Quelles sont les instances bilatérales et multilatérales (ad hoc ou permanentes) de concertation pour l'élaboration de plan et de programmation dans le domaine des transports, à l'échelle MEDOCC?

5-4: Quel est le rôle des régions dans ces instances de coordination transnationale bilatérales et multilatérales?

5-5: Quelle est, selon vous, le niveau de compatibilité des projets et stratégies de transports des acteurs de l'espace Medocc (tous Etats et Régions confondus) avec les objectifs du SDEC?

5-6: Quelles sont selon vous les principales difficultés pour la mise en œuvre d'un système de transports et d'infrastructures cohérent à l'échelle de l'espace Medocc (identification des chaînons d'infrastructures manquants ou déficients)?

5-7: Quelles règles du marché commun devraient être mises en œuvre pour faciliter et accélérer le transports sur les axes?

5-8: Quelles politiques de procédures administratives devraient être mieux intégrées au niveau communautaire?

6. PROJECTION ET PROSPECTIVES

6-1: Existe-t-il dans votre pays ou dans votre région des travaux de prospective à l'échelle trans-nationale/régionale/nationale?

6-2: Dans quelle mesure ses travaux intègrent-ils les objectifs du SDEC et ceux de la politique de transports européenne?

6-3: Les principaux axes qui connectent votre région aux flux européens : que seront-ils à l'horizon 2025?

6-4: Comment ces trafics vont se développer à l'horizon 202 ?

6-5: Que faudrait-il faire pour résoudre les goulots d'étranglement à l'horizon 2025? Quelles sont les prévisions de réalisation à l'horizon 2025 en hypothèse basse et en hypothèse haute?

7. L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Dans tous les modes de transports (terrestre, aérien, ferroviaire), quel est le rôle des Etats et des régions et leurs politiques en matière d'innovation:

1 - En termes d'utilisation de nouvelles technologies de l'information?

2 - Pour promouvoir l'intermodalité?

3 - En termes de technologies alternatives de transports?

8. ELEMENTS D'APPRECIATION

8-1: Existe il des écarts, des divergences entre les schémas institutionnels et la pratique sur le terrain? Quelles sont ils? Quels sont leurs effets, leurs incidences? Quelles en sont les raisons?

8-2: Souhaitez vous apporter des éléments d'appréciation personnelles?

8-3: Au delà des relations institutionnelles, quels types de relations informelles seraient de nature à favoriser l'atteinte des objectifs du programme?

La grille d'analyse

Une grille d'analyse a été élaborée pour analyser et synthétiser les réponses des partenaires. Elle a été établie sur la base du questionnaire transmis mais aussi sur le niveau de détail des réponses données.

Ne figurent que les éléments de réponses des partenaires. Pas de compléments extérieurs.

Il y aura donc des critères d'appréciation non remplis. La qua-

lité des analyses dépend donc du niveau de précision de la réponse fournie par la région partenaire.

Dans un second temps, les éléments de synthèse sont mis en évidence en attribuant un niveau d'importance (forcement subjectif) et qui sera repéré par un code couleur.

Cette grille constitue donc un outil d'aide pour appréhender les divergences et converges des politiques européennes de transports dans l'espace MEDOCC et au regard du SDEC. C'est l'objectif du point numéro 7 de la grille.

Les points 1 à 6 concernent plus des éléments contextuels régionaux et nationaux.

Principaux points émergents

Les régions d'étude ayant répondu au questionnaire "Réseaux d'infrastructures et corridors" du projet Interreg III B Medocc

THEMES	AXES	PERSPECTIVES					
		LAZIO	PIEMONTE	CATALUNYA	GRAND SUD-EST	FRANCE	ESPAGNE
ORIENTATIONS	Améliorer le service des usagers clients						
	Optimiser les ressources humaines et financières						
	Améliorer la qualité						
	Améliorer le service à grande échelle						
	Améliorer les services de voyageurs						
	Améliorer le trafic régional						
	Améliorer la sécurité des biens						
	Améliorer les services de voyageurs et de voyageurs						
	Améliorer les services de la mer						
	Améliorer le service des ports						
CONVERGENCES AVEC LE SDEC	Améliorer la qualité des services de voyageurs et de voyageurs						
	Améliorer les services de la mer						
	Améliorer le service des ports						
	Améliorer l'exploitation des transports ferroviaires						
	Améliorer les services de voyageurs et de voyageurs						
	Améliorer les services de la mer						
	Améliorer le service des ports						
	Améliorer l'exploitation des transports ferroviaires						
	Améliorer les services de voyageurs et de voyageurs						
	Améliorer les services de la mer						

Tab. 2 - Les questions émergentes

proposent des caractéristiques initiales différentes en terme de poids de population, de densité, de niveau de développement. Les régions du Lazio, du Piémont, du grand Sud-Est français et de la Catalogne possèdent des métropoles urbaines importantes avec Rome, Turin, Marseille/Lyon et Barcelone contrairement aux autres.

L'analyse qui suit fait ressortir les points de convergences principaux et les contrastes de la situation existante sur la qualité des infrastructures de transport et de la politique actuellement mise en œuvre, et met en évidence les volontés communes régionales observées dans les orientations entreprises en matière de politiques des transports.

Les points de divergence sont également abordés avant de conclure sur la cohérence ou non de ces perspectives politiques régionales avec les orientations fixées par la politique européenne des transports.

Thèmes	Contenu à analyser	Indicateurs	Régions
1. Contexte général des infrastructures de transport	1.1 Caractéristiques principales	nombre et densité des axes nature des infrastructures	
	1.2 Services principaux		
	1.3 Caractéristiques générales des infrastructures de transport		
	1.4 Qualité des infrastructures et conditions d'accessibilité		
	1.5 Adaptation aux usages futurs		
	1.6 Fiabilité et sécurité des infrastructures et des services		
2. Caractéristiques des services	2.1 Services principaux		
	2.2 Qualité des services		
	2.3 Niveau de sécurité		
3. Indicateurs pertinents de développement	3.1 Indicateurs		
	3.2 Indicateurs de qualité		
	3.3 Niveau de développement		
4. Les perspectives des infrastructures de transport	4.1 Plans nationaux de transport et d'infrastructures existants		
	4.2 Projets d'infrastructures existantes		
	4.3 Projets de transport		
5. Les infrastructures pertinentes de transport	5.1 Aspect modal / multimodal		
	5.2 Développement régional		
	5.3 Développement de l'économie		
	5.4 Niveau de développement		
6. Les aspects sociaux	6.1 Les aspects sociaux		
	6.2 Équité sociale / accessibilité		
7. L'impact global	7.1 Impact global de la politique européenne des transports		
	7.2 Impact global de la politique européenne des transports		
	7.3 Impact global de la politique européenne des transports		

Tab. 1 - La grille d'analyse

1.3 - Atelier 2: Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures

Ministère de la Mer Egée*

La formulation du questionnaire vise à mettre en relation les "Rapports sur l'état du territoire" et les politiques de gestion et de mise en valeur des biens culturels et environnementaux élaborées par de nombreuses administrations régionales et provinciales, avec les directives et les orientations qui ont été énoncées par l'Union Européenne. La subdivision fait référence aux grands domaines d'action des politiques environnementales:

1a) Patrimoine naturel;

1b) Patrimoine culturel;

2) Protection de la nature; la prévention des risques; la réduction des pollutions produites par les activités humaines;

3) Politiques de gestion intégrée du territoire.

Le critère qui a été choisi permet de focaliser l'attention sur les relations entre les activités humaines et l'environnement, en mettant en évidence l'existence et l'efficacité de politiques qui visent à réduire les critiques observées et à promouvoir les principes du développement durable.

Les thématiques du questionnaire sont les suivantes:

Unité 1a

1. Protection et mise en valeur du patrimoine naturel:

- dynamiques d'évolution des caractères naturels
- principaux conflits entre les activités anthropiques et le patrimoine naturel
- réseau écologique national
- programmes de réalisation (Natura 2000, par exemple)
- documents programmatiques régionaux - corrélations entre Göteborg, SDEC ou d'autres politiques

Unité 1b

2. Conservation et mise en valeur du patrimoine culturel :

- dynamiques d'évolution des caractères culturels
- principaux conflits entre les activités anthropiques et le patrimoine culturel
- réseau des biens culturels
- programmes de réalisation (Culture 2000, par exemple)

- documents programmatiques régionaux - corrélations entre Göteborg, SDEC ou d'autres politiques

Unité 2a

3. Protection du sol

- utilisation du sol
- problèmes
- politiques de défense - instruments

Unité 2b

4. Ressources Environnementales - Energétiques et réduction des pollutions produites par les activités humaines

- la consommation des ressources environnementales est pratiquée pour subvenir aux besoins énergétiques associés aux activités humaines
- principales utilisations des ressources provoquant une pollution et/ou consommation excessive du sol
- mesures de limitation et procédures adoptées pour la mitigation des impacts
- politiques pour l'optimisation des ressources énergétiques

Unité 3

5. Secteurs d'activité qui utilisent les biens environnementaux/culturels comme moteurs de développement et comment sont utilisées les ressources environnementales pour l'économie du territoire.

6. Mesures de développement régional qui tendent à intégrer le développement économique et la gestion du patrimoine culturel et environnemental.

Principaux points émergents

L'environnement naturel de la zone MEDOCC se caractérise par sa grande biodiversité, due à la variété de ses conditions géomorphologiques et de ses zones bioclimatiques. On y trouve: a) des zones de végétation basse, classique du paysage méditerranéen (par exemple de la mer d'Égée, de la Sicile); b) des régions montagneuses de végétation élevée et/ou de végétation alpine; c) de grandes étendues intégralement utilisées à

* Groupe de travail constitué par: Ministère de la Mer Egée et de la Politique Insulaire: Nikos Zartamopoulos, Mina Kourti, Stella Ladi, Melissa Selevista, Katerina Fotiadou, Efi Anagnostidou, Aggeliki Giannikouri. External Consultants: Euroconsultants S.A. (www.euroconsultants.gr), Eurotec S.A. (www.eurotec.com.gr)

des fins agricoles grâce à l'apport en eau de grands fleuves, comme au Piémont (le Pô), dans le PACA (le Rhône), dans l'Alentejo (le Tage); d) des zones côtières présentant des caractéristiques particulières en ce qui concerne la biodiversité et leur géomorphologie. En ce qui concerne la protection de l'environnement naturel, des études et des programmes portant sur les régions protégées sont continuellement mis en œuvre, notamment dans le cadre des territoires du réseau Natura 2000.

Dans l'espace MEDOCC, la protection du patrimoine culturel est un objectif primordial compte tenu du grand nombre de sites et monuments hérités de tous les âges. Ce patrimoine est aussi varié qu'il est riche et il dispose, au niveau national, de cadres institutionnels efficaces pour s'occuper de sa protection. En ce qui concerne la protection des sols, l'espace MEDOCC se caractérise par un niveau élevé de risques géomorphologiques et par une forte vulnérabilité de la nappe phréatique. En conséquence, les phénomènes d'érosion et de désertification sont une grande menace. Il existe également une double menace hydraulique, de pollution et de débordements, notamment pour les bassins situés entre des cours d'eau importants et pour ceux qui accueillent des gares, des infrastructures urbaines ou des bâtiments publics.

Le transport routier et les activités industrielles sont les principaux responsables des émissions atmosphériques dangereuses. De plus, l'espace MEDOCC dépend fortement d'importations de pétrole pour son approvisionnement en énergie. L'énergie hydroélectrique y est vue comme une source principale d'énergie renouvelable. L'exploitation de l'énergie éolienne et solaire est en essor ces dernières années.

Enfin, le développement de stratégies de gestion intégrée de l'environnement y constitue une priorité, malgré certaines différences dans la façon de les mettre en œuvre.

Toutefois:

- a) l'urbanisation sauvage semble menacer les zones périphériques urbaines;
- b) les régions côtières semblent être sous la menace d'un excès de développement des activités touristiques;
- c) les dernières décennies ont connu une forte augmentation des surfaces bâties (zones urbanisées, infrastructures) au détriment des zones rurales;
- d) les activités touristiques, résidentielles et commerciales semblent miner l'identité culturelle des différentes régions étudiées

Les exemples les plus significatifs, extraits des questionnaires élaborés d'Atelier 2, concernant la protection et mise en valeur de

l'environnement sont les suivantes:

Piémont

Zone périurbaines

La "Couronne verte" est un vaste projet visant à gérer de façon intégrée les activités urbaines et de la périphérie urbaine en protégeant tout un ensemble de sites écologiques sensibles: parcs, espaces verts, terres agricoles, jardins, rives de cours d'eau, les cours d'eau eux-mêmes, ensembles d'îles manquant de connexions avec la terre ferme. Les interventions en cours sont au nombre de 30, dans le but essentiel de mettre en place



Fig. 1 - La Couronne verte de la Région Piémont

des politiques de mobilité et de protection de l'environnement qui soient durables.

Latium

Plan Territorial Paysager Régional

Le "PTPR - Plan territorial paysager régional" concerne l'ensemble de la Région Latium. Il s'agit d'un plan d'urbanisme et territorial ayant pour but de protéger la qualité des paysages et de l'environnement.

Le PTPR apparaît donc comme un instrument sectoriel d'aménagement du territoire portant une attention particulière à la protection des paysages naturels et du patrimoine culturel du Latium.

Un aspect innovant en train de se développer dans le cadre du PTPR consiste à repérer des objectifs paysagers de qualité pour leur appliquer des prescriptions, des indications et des recommandations visant à en conserver la valeur ou à en créer de nouveaux par le biais d'interventions concrètes.

Les objectifs paysagers de qualité concernent:



Fig. 2 - Le Plan territorial paysager régional de la Région Latium

- le maintien des caractéristiques des paysages;
- leur constitution;
- leurs morphologies;
- leurs caractéristiques architectoniques;
- les techniques et les matériaux traditionnels utilisés pour leur construction;
- les orientations de mise en valeur compatibles avec leurs différents niveaux de valeur, sans pour autant léser la qualité du paysage;
- la conservation des zones agricoles;
- la réhabilitation de zones compromises ou dégradées;
- la récupération de valeurs tombées dans l'oubli;
- la création de nouveaux valeurs paysagères, cohérents et intégrés. Ces objectifs seront poursuivis de façon à être cohérents avec les actions et avec les investissements de développement économique et de production des zones intéressées, en procédant:
 - à des projets ciblés;
 - à des mesures de soutien en vue de la récupération de pay-

- sages, leur mise en valeur et leur gestion pour en assurer la conservation;
- à l'établissement d'instruments de réalisation adaptés

Ombrie



Fig. 3 - Plan énergétique Régional - Carte des possibilités d'exploitation de l'énergie éolienne

Ressources énergétiques

«Le Plan énergétique régional, approuvé en 2004, comprend fondamentalement trois parties: 1) définition d'un cadre régional sectoriel, avec représentation des éléments d'information et de connaissance fondamentaux; 2) identification des objectifs stratégiques et des orientations à poursuivre; 3) identification des interventions envisageables sur l'offre et sur la demande

Catalogne

Protection Culturelle

«Les biens culturels d'intérêt national (BCIN) définissent les biens les plus importants du patrimoine culturel catalan. Ils sont déclarés au Generalitat qui les inscrit au Registre des Biens culturels d'intérêt national. Le patrimoine d'architecture se subdivise en: monument historique, ensemble historique, jardin historique et site historique.

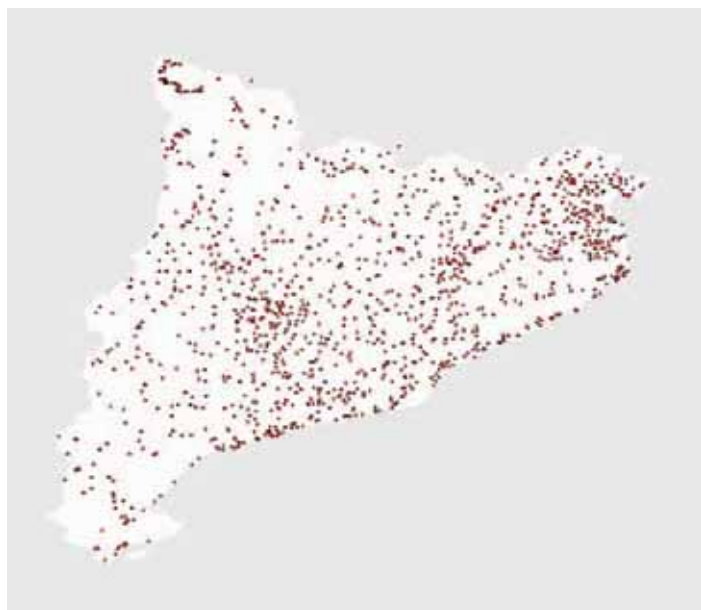


Fig 4 - Carte des Biens culturels (Source: élaboration propre)

Les biens culturels d'intérêt local (BCIL) concernent par contre certes des biens faisant partie du patrimoine culturel catalan mais dont l'importance n'atteint pas les conditions requises des biens culturels d'intérêt national (BCIN). Les biens culturels d'intérêt local immobiliers des communes de plus de 5 000 habitants sont déclarés à la mairie, tandis que dans les communes de moins de 5 000 habitants, ils sont déclarés au conseil de contrée (Concejo comarcal). Sont aussi considérés des

biens culturels d'intérêt local (BCIL) les biens immobiliers qui, lors de l'entrée en vigueur de la Loi 9/1993, étaient inscrits dans les catalogues de patrimoine culturel inclus dans les plans d'urbanisme. Le Département de la Culture du Generalitat les inscrit au Catalogue du Patrimoine culturel catalan.

Les autres biens du patrimoine d'architecture de Catalogne sont les monuments, bâtiments ou immeubles qui, bien que non déclarés dans le cadre des BCIN ou des BCIL, présentent une qualité artistique ou historique suffisante pour être inscrits dans l'Inventaire du Patrimoine d'architecture de la Catalogne. L'image qui suit montre la répartition des biens d'intérêt culturel en Catalogne.

Murcie

Ressources énergétiques

En ce qui concerne la consommation de ressources énergétiques, la Région Murcie essaye de stimuler le développement et l'exploitation de nouvelles installations. Dans cette perspective, elle vise principalement à accroître la consommation d'énergie éolienne, de biogaz et de biocarburants. Elle entend ainsi stimuler le développement des énergies renouvelables afin d'en arriver à une consommation représentant 12% du total de l'énergie consommée.

Les mesures développées au niveau national à cet effet sont: -Plan des Energies renouvelables 2005-2010 et révision du Décret royal 436/2004.

Ce Plan a été élaboré dans le but de renforcer les objectifs prioritaires de la politique énergétique du gouvernement, qui garantissent la sécurité et la qualité de l'approvisionnement électrique et le respect de l'environnement, et de remplir les engagements pris par l'Espagne au plan international (Protocole de Kyoto, Plan national d'Attribution) et les orientations venant de l'UE dont l'objectif prioritaire est de faire que 12,1% de la production énergétique vienne des énergies renouvelables. Le montant total de l'investissement prévu dans le Plan est de 23 598 641.- euro, dont environ 20% correspond à des financements propres, 77,1% à des sources de financement extérieures et les 2,9% restants d'aides publiques pour l'investissement (chiffres de IDAE - Institut pour la Diversification et l'Economie d'Energie).

- Stratégie d'Économie et d'Efficacité énergétique 2004-2012: Développement d'un Plan d'Action 2005-2007

La Communauté autonome de la Région Murcie a signé une Convention de collaboration avec l'IDAE, institut dépendant du

ministère, pour la "Définition et mise en pratique des interventions de soutien publique envisagée dans le Plan d'Action de la Stratégie d'économie et d'Efficacité Énergétique sur le territoire de la Communauté de la Région de Murcie". Cette Convention disposera d'un budget de 4 848 644.- euro (source: Cabinet de Presse du Gouvernement de Murcie).

Cette Convention permettra de prendre des mesures et des actions concrètes pour permettre des économies d'énergie, une diversification énergétique et le respect de l'environnement (développées dès 2006). Les différents projets concernent l'industrie, le transport, le bâtiment, l'équipement, les services publics, l'agriculture et la transformation d'énergie.

PACA

Protection du patrimoine naturel

Toute la palette des outils nationaux, européens et internationaux est présente sur le territoire régional, attestant de la richesse du patrimoine naturel. En effet, 41,3 % du territoire régional est classé "zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique". En conséquence, la réalisation de grands aménagements dans la région doit aller de pair avec la préservation de l'environnement. Les paysages riches mais fragiles bénéficient d'une politique en matière d'environnement orientée vers un développement durable des territoires puisque, au-delà des préoccupations de protection, les parcs nationaux et régionaux s'attachent à la valorisation de ce patrimoine et au développement économique des zones concernées.

	Région PACA	Nombre par départements					
		4	5	6	13	83	94
Les espaces protégés/aires							
Reserves Naturelles	10	2	4	0	4	0	1
Arrêtés de biosphère	41	7	8	4	7	2	14
Sites classés	21	20	20	44	37	0	21
Parcs nationaux	2	1	1	1	0	1	0
Parcs naturels régionaux	4	0	1	0	1	1	0
Les inventaires de connaissance							
CNIEFF (Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de 2ème génération (actualisation)							
Zones terrestres de type I	45	9	148	8	67	81	44
Zones terrestres de type II	343	83	28	47	67	108	11
Zones marines de type I	40	0	0	4	12	22	0
Zones marines de type II	50	0	0	13	23	21	0
NICO (Zones importantes pour la conservation des oiseaux)	1	4	7	1	1	0	4
Sites des paysages	1	1	1	1	1	0	1
Les territoires labellisés au niveau européen et international							
PNR (propositions de sites d'intérêt communautaire)	49	0	7	10	11	13	0
ESC (sites d'intérêt communautaire)	23	10	11	9	0	0	0
PNP (zone de protection spéciale)	10	1	2	2	10	0	0
Reserves de biosphère UNESCO	3	1	0	0	1	0	0
Coastal National	1	0	0	0	1	0	0

Chiffres au 31 janvier 2008.
Sources: DUREN PACA.
Légende départements: 4= Alpes de Haute Provence, 5= Hautes Alpes, 6= Alpes Maritimes, 13= Bouches du Rhône, 83 = Var, 94= Vaucluse

Fig. 5 - Espaces protégés dans le territoire régional

Mer Egée



Fig. 6 - Réseau mondial des géoparks de l'UNESCO

Protection du patrimoine naturel

Le Musée d'histoire naturelle de la forêt pétrifiée de Lesbos, à Sigri, collabore avec d'autres musées, universités et centres de recherches de Grèce et de l'étranger. En 2004, la "forêt pétrifiée" a intégré le réseau mondial des géoparks de l'UNESCO (www.northaegean.gr/isite/). La partie européenne de ce réseau est présentée sur la carte ci-dessous.

Algarve

Ressources énergétiques

- Système de Gestion Intégré de la Qualité, Environnement et Sécurité (Eaux de l'Algarve) - Les objectifs de ce Système sont essentiellement l'approvisionnement en eau potable et le transport, le traitement et le rejet final des eaux résiduelles, constituant un service essentiel pour le développement de la qualité de vie des populations. C'est pourquoi aujourd'hui on donne

une telle importance à la politique de rationalisation et de gestion des ressources hydriques, en reconnaissant le caractère structurant des systèmes d'approvisionnement d'eau et d'assainissement.

- Système de Gestion Intégré de la Qualité, Environnement et Sécurité (Eaux de l'Algarve) - Les objectifs de ce Système sont essentiellement l'approvisionnement en eau potable et le transport, le traitement et le rejet final des eaux résiduelles, constituant un service essentiel pour le développement de la qualité de vie des populations. C'est pourquoi aujourd'hui on donne une telle importance à la politique de rationalisation et de gestion des ressources hydriques, en reconnaissant le caractère structurant des systèmes d'approvisionnement d'eau et d'assainissement.

- Projet ENERSUR - Ce projet est un partenariat entre la Province de Huelva, Badajoz et la région de l'Algarve, et vise l'encouragement de la coopération transfrontalière pour le développement des énergies renouvelables dans le contexte du Programme Interreg III A, (programme 6, Axe 2, Mesure 2.3). L'objectif primordial de ce Projet est la coopération entre partenaires afin de stimuler le développement des énergies renouvelables, faciliter l'échange d'informations, de technologies, d'expériences et de bonnes pratiques.

- Projet GIE I (Gestion Intégrée d'Énergie) - Ce projet consiste à faire connaître les ressources énergétiques renouvelables locaux, et la mise en oeuvre de son utilisation rationnelle. Ce projet repose sur le constat du caractère non durable de la consommation énergétique, et de la nécessité de freiner et d'inverser la tendance actuelle de pollution environnementale. Les partenaires engagés dans ce Projet ont été l'Agence Régionale d'Énergie et l'Environnement de l'Algarve (AREAL) en coopération avec l'Agence Régionale d'Énergie du Centro et Baixo Alentejo et l'Agence d'Énergie. La contribution particulière de l'AREAL dans ce projet s'est concrétisée au niveau des études d'optimisation énergétique et, à travers ceux-ci, des mesures concrètes en matière d'éclairage public, en installant des réverbères plus efficaces et des équipements de régulation de la puissance et de la luminosité.

- Projet SOLAREAL (Promotion du Solaire Thermique dans l'Algarve) - Consiste à doter d'un système de production d'énergie solaire dans une perspective de développement énergétique et économique régional durable. Ce système servirait principalement à la production d'eau chaude qui serait utilisée dans le secteur domestique mais aussi dans l'industrie, les services publics, les hôtels, les hôpitaux, les écoles, les gymnases, les

piscines, les stations balnéaires, les foyers, les campings, les plages etc. Ce système contribuerait ainsi à la réalisation de l'objectif défini par le Protocole de Kyoto, en matière d'énergies renouvelables et d'émission de gaz d'effet de serre. Il jouera également une fonction d'alerte et de sensibilisation des populations. Le Projet SOLAREAL s'inscrit dans la rubrique "Identité Régionale et Développement Soutenable" et dans l'action "Promouvoir les Énergies Renouvelables et les Nouvelles Technologies dans la Construction", du Programme INOVA Algarve.

Outre les projets précédemment mentionnés, la Région de l'Algarve dispose de quatre parcs éoliens, de dix unités photovoltaïques, d'un parc de biogaz et d'une mini-centrale hydroélectrique (voir carte n°20). Ces infrastructures ont une capacité de 27.22 MW, ce qui reste considérablement insuffisant pour couvrir la consommation régionale en énergie électrique qui s'élevait en 2004 au alentours de 2 017 259 MW.



Fig. 7 - Sources d'énergie renouvelables dans la région Algarve

1.4 - Atelier 3: Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée et urbanisation/périurbanisation

Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques), Institut d'Estudis Territorials*

Le questionnaire

Ce questionnaire essaie d'obtenir, de chaque partenaire, une vision générale de tous les aspects concernant la structure de leur territoire et son aménagement, notamment au niveau de la notion de polycentrisme modèle de structure territoriale usuel en Europe - notion adoptée comme modèle à préférer selon les documents d'aménagement territorial élaborés au niveau de l'UE. Ce modèle a toutefois une définition très générale, admettant de nombreuses possibilités de configurations territoriales. L'Atelier a eu la prétention d'être un moyen de connaître dans le détail la façon dont ce modèle est implanté et comment il évolue à échelle régionale.

Le questionnaire se structure en sept points:

- 1) Caractéristiques territoriales
- 2) Dynamismes territoriaux spécifiques
- 3) Problèmes spécifiques
- 4) Politiques innovantes au niveau régional et/ou national
- 5) Instruments opérationnels innovants
- 6) Résultats (expériences, bonne gestion, recommandations)
- 7) Perspectives et évolution du scénario territorial

On reporte ci-dessous un bref exposé des sujets abordés dans le cadre de chacun de ces points

Caractéristiques territoriales

Indication des données de base de chaque région: surface, population totale, structure urbaine, villes principales et zones urbaines les plus peuplées, leur distribution sur le territoire, leur rôle et les relations existant entre ces différents centres, les courants de déplacement, la répartition des activités économiques, le rôle des zones rurales.

On a également demandé aux régions de communiquer le rang de leurs villes dans la classification de l'ESPON - European Spatial Planning Observation Network afin de pouvoir faire une comparaison homogène des différentes régions. Leur opinion a également été demandée quant aux éventuelles déficiences de cette classification pour représenter leur territoire régional.

Dynamiques spécifiques territoriales

Dans ce cadre, on a voulu connaître quelles sont les tendances actuelles de la région au niveau territorial et quelle est leur évolution prévue à l'avenir. Les réponses obtenues donnent une idée sur les dynamismes de l'économie, de la population, de la mobilité, de l'occupation des sols, etc.

Les questions traitent également de l'évolution de l'occupation du territoire et des instruments qui l'encadrent et des perspectives prévues pour le territoire régional, quand ces perspectives ont été prises en considération et exposées dans un document. On essaie ainsi de voir la façon dont les prévisions futures et les dynamismes actuels agissent sur le polycentrisme et si ce dernier est envisagé dans les instruments d'aménagement actuels ou en cours de rédaction, afin de vérifier si la région se dirige vers ce polycentrisme.

Problématiques spécifiques

Sur ce thème, les questions posées portent sur les problèmes actuels des territoires de chaque partenaire, notamment sur les problèmes influant sur le polycentrisme et sur les dynamiques régionales susceptibles de le gêner ou de le favoriser.

On cherche ainsi à connaître les problèmes d'articulation des relations entre les différents acteurs du développement territorial: degré d'efficacité des relations entre les différentes administrations (centrale ou décentralisées) et degré de collaboration entre le secteur privé et le secteur public dans le processus de l'aménagement du territoire.

Politiques innovantes régionales et/ou nationales

Les questions portent sur les politiques de mise en valeur actuellement en place au niveau territorial, notamment en ce qui concerne les politiques innovantes et celles ayant une relation avec le polycentrisme. On essaie ainsi de voir l'influence qu'ont ces politiques sur le territoire et si le secteur privé a un rôle lors de la définition de ces politiques.

* Groupe de travail constitué par l'Institut d'Estudis Territorials par Rafael Giménez Capdevila, Sergi Lozano Solé, Josep Prat Roura et Elise Bouydron

Instruments opérationnels à caractère innovant

Les informations demandées portent sur les instruments opérationnels les plus innovants mis en place par chaque région dans la gestion de son territoire.

Résultats (Expériences, bonnes pratiques et recommandations)

Ces questions cherchent à connaître les résultats attendus, et ceux ayant été obtenus, par les politiques innovantes des points ci-dessus. Où les meilleurs résultats ont-ils été obtenus et pourquoi ? Où et pourquoi n'en a-t-on pas obtenu ? Quels ont été ces résultats ? Les questions portent également sur les expériences s'étant avérées les plus favorables pour favoriser le polycentrisme dans la région.

Perspectives et évolution du scénario territorial

Les différents partenaires ont été invités à imaginer quelles pourraient être les perspectives de leur région en fonction de différents scénarios politiques, au niveau régional, national et européen.

Principaux points émergents

Les réponses aux questionnaires font émerger différentes situations territoriales et plusieurs façons d'envisager et de promouvoir le polycentrisme, sa durabilité et sa compétitivité dans chaque région. On expose ci-dessous ces différentes manières de voir illustrées par quelques expériences innovantes proposées par les partenaires du Projet. Elles sont regroupées en deux catégories: exemples d'intégration du polycentrisme dans les instruments d'aménagement et exemples d'instruments innovants de partenariat public-privé et de promotion des activités économiques.

Exemples d'intégration du polycentrisme aux instruments d'aménagement

Différents partenaires se sont dotés d'instruments d'aménagement qui envisagent le polycentrisme comme hypothèse de base de leur modèle territorial. Les réponses données par la Région Latium, par la Catalogne et par l'Algarve sont particulièrement significatives.

Le Latium et la Catalogne sont deux régions très peuplées,

marquées par la présence d'une grande capitale qui polarise la mise en valeur de leurs territoires respectifs. Elles offrent deux modes substantiellement différents d'intégrer le polycentrisme dans leurs instruments d'aménagement, alors que leurs objectifs sont similaires. L'Algarve est par contre une petite région avec des problèmes bien différents. Elle envisage pourtant aussi le polycentrisme dans ses instruments d'aménagement, mais avec des objectifs adaptés à ses conditions.

Application d'un modèle polycentrique dans la région Latium

Les instruments d'aménagement de la Région Latium envisagent une structure polycentrique pour augmenter la compétitivité du territoire en se fondant sur les potentialités de ses différentes zones (vision d'un "Latium sans Rome").

La stratégie de ce modèle est synthétisée dans un cadre de référence territorial (QRT - Quadro de Riferimento Territoriale). La mise en valeur polycentrique d'un territoire se fonde sur la capacité des villes de petites ou moyennes dimensions de créer de la richesse et un développement économique, en mesure d'offrir des compétences régionales fortement spécialisées. Ces systèmes de mise en réseau sont en passe de remplacer les modèles ayant longtemps structuré les politiques régionales, où

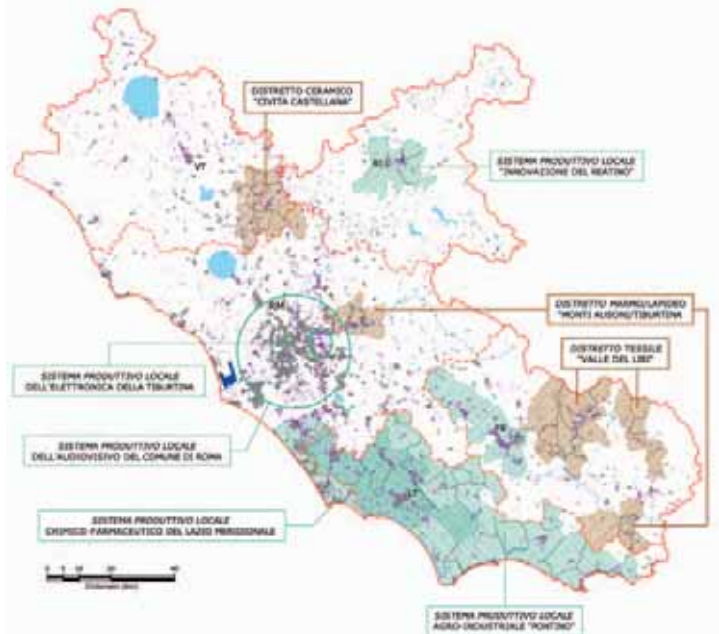


Fig. 1 - Répartition des pôles industriels et des systèmes locaux de production (source: PTPR Région Latium)

les grandes villes étaient considérées comme génératrices de bien-être économique, lequel se propageait du centre vers la périphérie, selon des systèmes urbains hiérarchiques.

Si l'on pensait que la diffusion de la richesse produite par Rome se propageait vers sa périphérie régionale, selon un modèle gravitationnel newtonien, l'interprétation actuelle serait plutôt de construire un réseau fondé sur différents pôles de production. Ce paradigme d'interprétation du développement polycentrique influence les choix concernant le système d'infrastructures.

Le PTRG et le PRG de Rome se fondent sur une vision polycentrique du développement de la ville. Compte tenu du poids relatif de la "province" (équivalente du "département" français) qui l'entoure, le PRG de Rome est un instrument qui influe fortement sur la conception et l'orientation des transformations territoriales de la Région Latium. Dans le cas du PRG de Rome, le polycentrisme a été conjugué à une stratégie flexible et plus particulièrement orienté vers une gestion des politiques du territoire métropolitain: le Planning by doing. Le PTRG fixe les objectifs généraux et particuliers des politiques territoriales de la Région, ceux des programmes de développement et des plans sectoriels territoriaux.

Cette combinaison de différents instruments de programmation et de planification entend se placer dans une perspective d'intégration des ressources, de négociation des stratégies et de décentralisation des investissements, indépendamment du fait qu'ils soient liés aux politiques structurelles de l'UE ou à celles de ses Etats-membres. La gestion au niveau régional est bien visible, surtout dans ses décisions concernant la façon de coordonner le développement des systèmes locaux.

Application d'un modèle polycentrique en Catalogne

Les instruments d'aménagement de la Catalogne envisagent la nécessité de se diriger vers une structure polycentrique de planification des croissances urbaines pour obtenir un modèle territorial plus durable, en mesure de rééquilibrer le territoire en termes de population et de richesse.

La Catalogne rédige actuellement des "Plans territoriaux partiels", d'échelle intermédiaire entre le niveau régional et le niveau municipal, qui appliquent un modèle territorial polycentrique. On peut en arriver au polycentrisme par de nombreuses voies et la Catalogne dispose déjà d'une structure ayant un certain degré de polycentrisme. Ces plans font toutefois le pari d'orienter l'ensemble du territoire vers celui-ci. Selon ce modèle, certaines villes intermédiaires seront choisies pour servir de

nœuds, afin d'assurer que la répartition de la population ne grave excessivement à l'avenir sur Barcelone. On prévoit donc de renforcer leur croissance selon un modèle de ville compacte à usages multiples.

Ceci s'accompagne de certaines propositions pour l'aménagement sectoriel des infrastructures et vise à améliorer le réseau de transports entre ces nœuds urbains en créant des connexions non uniquement centrées sur Barcelone. En termes d'accessibilité et de répartition des fonctions entre les différents nœuds urbains, ces nouvelles infrastructures ne pourront que renforcer la structure polycentrique de la zone (surtout au niveau ferroviaire). Leur objectif est de modifier l'actuelle configuration en étoile par la création d'axes transversaux secondaires entre les différentes contrées (comarcas), comme on peut le voir du schéma ci-contre, tiré du PLA des Infrastructures de transport de la Catalogne, 2006. Le nouvel axe transversal catalan (ferroviaire et routier) ne desservira pas Barcelone mais ira dynamiser d'autres villes plus petites, actuellement d'un accès plus difficile.

La volonté de la Région est donc de renforcer la structure nodale du territoire en faisant grandir certaines villes intermédiaires en population et en services, en les reliant mieux reliées par la route et par la voie ferrée.

Les avantages de ce modèle de polycentrisme sont:

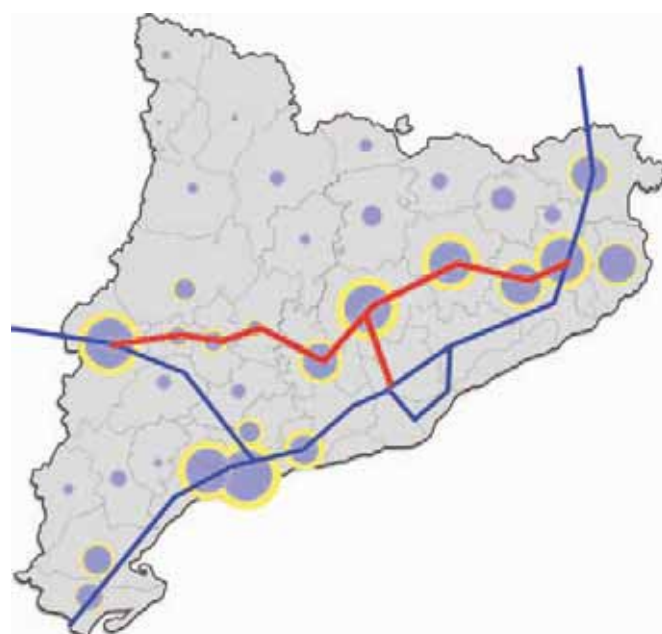


Fig. 2 - Structure de villes moyennes et nouvelles lignes ferroviaires à hautes prestations (Source: PITC, DPTOP Generalitat de La Catalogne)

- faire un meilleur usage des infrastructures de transport routier et surtout des infrastructures ferroviaires;
- réduire la circulation automobile pour favoriser l'usage des transports en commun;
- réduire les préjudices causés aux paysages;
- rapprocher les services publics apanages des grandes villes aux autres parties du territoire, grâce à un renforcement de nœuds décentralisés;
- rééquilibrer le territoire en répartissant mieux la croissance de la population et les opportunités de développement.

Application d'un modèle polycentrique à l'Algarve

La Région Algarve dispose de trois agglomérations urbaines, de tailles semblables. Elle a donc une structure de départ polycentrique assez bien équilibrée, ce qui la rend très différente du Latium ou la Catalogne. Pourtant, la forte polarisation créée par les zones métropolitaines de Lisbonne et de Porto font que ces agglomérations ne jouent qu'un rôle discret, à l'échelle européenne et mondiale, dans la promotion du système territorial portugais. A niveau du modèle territorial proposé par le PROT-Algarve, le polycentrisme signifie consolider un réseau urbain régional hiérarchisé sur la base de centres/pôles d'activité économique, spécialisés et complémentaires, reliés entre eux et reliés avec l'extérieur par des systèmes d'accès et de télécommunications appropriés. Ce réseau doit viser à favoriser la diversité régionale, stabiliser et servir les espaces agricoles et forestiers, renforcer la sauvegarde et la mise en valeur de la nature et de l'environnement au niveau régional ainsi que celles de l'ensemble du patrimoine de la Région.

La définition que le PROT-Algarve donne au concept de polycentrisme consiste à passer d'un modèle territorial polarisé à un modèle polynucléaire et polycentrique, assurant la création d'un réseau urbain régional bien intégré dans les réseaux nationaux, ibériques et européens, afin de former ainsi une "constellation" harmonieuse et cohérente.

Le modèle territorial proposé favorise l'émergence d'agglomérations urbaines polycentriques et définit les orientations à suivre pour implanter des infrastructures et des équipements susceptibles de renforcer le potentiel des principales villes de l'Algarve. La perspective est de structurer un territoire régional en mesure d'avoir une influence qui s'étende à toute la partie occidentale de l'Andalousie.

Exemples d'instruments innovants de partenariat public-privé et de promotion de l'activité économique

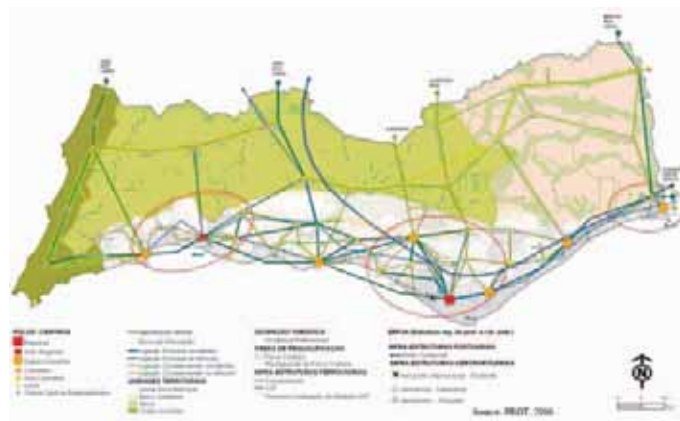


Fig. 3 - Modèle territorial proposé dans le PROT

Les questionnaires ont permis de faire émerger la gamme des interventions publiques, sectorielles ou multi-sectorielles, et de leurs instruments spécifiques visant à développer économiquement les régions en se fondant souvent sur la recherche d'outils et de thèmes de travail innovants.

Ces politiques sont souvent le fait des Régions (les exemples en sont nombreux en France) ou directement de l'Etat. Elles reflètent plus une approche stratégique visant la mise en valeur du territoire qu'une volonté de planification. Elles ont certainement un impact sur l'organisation fonctionnelle et/ou relationnelle du territoire.

Les instruments de planification fonctionnelle sont moins usuels et l'expérience dans leur application est bien moindre. On trouve donc de nombreuses différences entre les Régions à ce sujet.

Instruments innovants dans la Région PACA

Parmi les partenaires, la Région ayant la plus grande expérience dans l'élaboration et l'application d'instruments fonctionnels est la Région PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur). Les instruments les plus remarquables ayant émergés du questionnaire sont les pôles de compétitivité, les systèmes locaux de production et les "appels à projets métropolitains".

Les pôles de compétitivité sont le fruit d'une politique nationale qui s'inscrit dans une stratégie de lutte contre la désindustrialisation. Un pôle de compétitivité est le rapprochement, sur un territoire donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets innovants.

Disposant de la masse critique nécessaire pour atteindre une visibilité internationale, chaque pôle est fondé sur une stratégie partagée de développement permettant la création de richesses nouvelles, à forte valeur ajoutée, autour de projets communs de recherche et de développement. La gouvernance d'un pôle est assumée par une structure juridique spécifique. Elle accorde une place prépondérante aux porteurs de projets industriels et scientifiques, tout en permettant la représentation des collectivités publiques intéressées au développement de ces pôles.

En PACA, cette initiative a permis au grand public de découvrir des pôles d'excellence régionaux. Les labellisations obtenues par les acteurs régionaux récompensent un dynamisme d'innovation technologique très présent dans la Région, où le potentiel scientifique est une forte caractéristique régionale. Douze candidatures ont été retenues, dont un pôle mondial (sur les six retenus au niveau national) et un autre à vocation mondiale (sur les neuf retenus).

- Pôle "solution communicante sécurisée" (pôle mondial)
- Pôle "mer, sécurité, sûreté" (à vocation mondiale)
- Pôle "photonique: système complexe d'imagerie et d'optique"
- Pôle "fruit et légumes du Vaucluse"
- Pôle "gestion des risques et vulnérabilité des territoires"
- Pôle "parfum, senteur et saveur"
- Pôle "énergie non génératrice de gaz à effet de serre"
- Pôle "Trimatec"
- Pôle "ORPHEME", innovation thérapeutique bio-méditerranée, pathologies émergentes et maladies orphelines.

Un système de production locale (SPL) désigne un groupement d'entreprises ou d'institutions géographiquement proches qui collaborent dans un même secteur d'activité. Si les SPL correspondent en France à des réalités anciennes, ils traduisent en même temps une nouvelle donne du développement régional. A l'heure de la globalisation, ils prennent en France une importance croissante. Ils ont donné naissance à une politique publique de la DIACT - Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires, en partenariat avec les ministères ayant des responsabilités en matière de développement économique. A ce titre, les SPL peuvent bénéficier de financements, après sélection par procédure d'appel d'offres. En PACA, quatre SPL sont appuyés par l'Etat.

- Filière Bigarreau d'industrie: améliorer la compétitivité de l'approvisionnement local et développer de nouveaux produits de cerises d'industrie;
- Habillement - Mode à Marseille: Création d'un pôle Mode et Logistique à Marseille, à vocation méditerranéenne (créé en

septembre 2003);

- Plantes à parfums aromatiques et médicinales de Grasse: recherche et développement d'activités liées à la valorisation des produits naturels.

- Pôle Saveurs Senteurs en pays de Haute-Provence: secteur agro-alimentaire spécialisé, savonnerie, cosmétique, parfum d'ambiance.

L'Etat français vise aujourd'hui à compléter ces initiatives en introduisant des processus de métropolisation dans la stratégie du renforcement de l'attractivité de la France. Partant du constat que, dans un contexte de compétition mondiale, pour attirer les talents, localiser les investissements et les activités stratégiques, les métropoles françaises doivent pleinement jouer leur rôle de moteurs pour la croissance et pour l'emploi et doivent conforter leur place européenne en contribuant au développement de l'ensemble du tissu régional, le CIADT - Comité Interministériel à l'Aménagement et à la Compétitivité du Territoire a décidé d'engager une "stratégie nationale" destinée à consolider le rayonnement des métropoles françaises au niveau européen: ce sont les "appels à projet métropolitains". Cette stratégie s'appuie sur:

- un renforcement du rayonnement économique (création de nouveaux quartiers d'affaires, politique foncière volontariste, accueil de sièges sociaux, de congrès, etc.);
- un renforcement de l'enseignement supérieur et de la recherche (en veillant, par exemple, à favoriser l'accueil des étudiants et/ou des chercheurs étrangers);
- un renforcement du rayonnement culturel et artistique (en accroissant la présence de grands équipements culturels);
- la poursuite de l'implantation d'emplois publics dans les grandes métropoles;
- une meilleure accessibilité (poursuite du développement des TGV, amélioration des dessertes aériennes et de l'accès aux grandes plates-formes aéroportuaires).

Le DIACT a arrêté une série de premières mesures visant à concrétiser et à accompagner cette politique, parmi lesquelles le lancement de la 3ème phase du projet Euroméditerranée à Marseille, la confirmation de plusieurs grands projets culturels, comme le MUCEM - Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée à Marseille, ou encore des opérations d'implantations d'emplois publics sur plusieurs villes, y compris Marseille. En PACA, deux projets ont été soumis et retenus au premier appel d'offre de février 2005 (la métropole Marseille associant Aix-en-Provence et la métropole Côte d'Azur associant les agglomérations de Nice,

Antibes, Menton, Grasse et Cannes), puis, en août 2005, le projet de l'Aire toulonnaise.

Instruments innovants dans la région Piémont

La Région Piémont a expérimenté trois types d'outils au cours de ces dernières années. Ces instruments complètent le système ordinaire de gestion du territoire, soit les programmes de coordination supra-locaux (PTCP et PTR), les plans régulateurs des communes (PRG) et les différents plans sectoriels ou de protection:

- *Programmes complexes*

Voici désormais 15 ans que l'Italie expérimente des programmes intégrés d'intervention sur le territoire. Il s'agit de programmes opérationnels, s'appuyant sur une méthodologie de matrice européenne ayant évolué au cours des ans. Les objectifs se sont développés, partant du réaménagement physique des immeubles urbains de rapport (PRU - Piano Regolatore Urbano) pour en arriver à considérer les aspects sociaux et économiques du territoire (Urban, CdQ) et à intégrer des interventions infrastructurelles concernant les périphéries urbaines (PRUSST);

- *Plans stratégiques*

Récemment introduits, il s'agit d'outils administratifs non obligatoires, permettant à des systèmes territoriaux urbanisés de se réunir au-delà de l'unité administrative individuelle et de prendre des stratégies de coordination et développement coordonnées;

- *Sociétés de transformation urbaine*

Il s'agit de formes de partenariat mixte, public et privé, intervenant dans la transformation de certaines zones urbaines. Les ministères participent à ces sociétés mixtes avec des ressources immobilières et ils agissent tels des acteurs économiques privés.

- *Programmes de négociation*

Il s'agit d'instruments innovants de programmation territoriale empruntés au concept de négociation entre personnes juridiques publiques ou privées (établissements de crédits, catégories de travailleurs, etc.):

A - "Accords institutionnels de programmation", entre l'Etat et les Régions;

B - " Contrats de programme", entre personnes juridiques publiques, grandes entreprises et PME en zones économiques déprimés;

C - "Pactes territoriaux" en matière d'industrie, de services, de tourisme, d'infrastructures;

D - "Contrats de zones", en matière d'emploi dans des zones souffrant de crise.

Instruments innovants dans la région Ombrie

La région d'Ombrie a développé un instrument de programmation appelé "Pacte pour le développement de l'Ombrie". Ce "Pacte" représente un cadre stratégique et unitaire pour toutes les actions de programmation régionale se référant, notamment, aux programmes communautaires et aux instruments de programmation négociée.

Cet instrument fondamental permet de créer une convergence et une intégration des synergies nécessaires pour construire le "Système Ombrie". Ce document se fonde sur une analyse détaillée de l'Ombrie, dont il relève les points forts et les points critiques. Il élabore ensuite des orientations stratégiques pour déterminer les choix et les programmations à faire. Il se fonde sur un accroissement de la compétitivité pour localiser les équipements de production, valoriser les ressources de l'Ombrie, accroître la qualité de la vie des populations, élargir les opportunités d'emploi, renforcer la production et favoriser l'innovation.

Ce "Pacte pour le développement de l'Ombrie" a pour objectif de garantir la survivance de l'environnement, le caractère innovant du système, la promotion des entreprises et des ouvrages ainsi qu'une équité et une sécurité sociales. Il a été signé le 27 juin 2002 entre la Région Ombrie, les communautés locales, les chambres de commerce, les deux universités de la Région, les associations patronales et les organisations syndicales, auxquelles s'ajoute le monde du crédit qui a signé ce Pacte dans un Protocole d'entente distinct.

L'approche intégrée utilisée pour élaborer ces politiques, fortement voulue par le Pacte, est un point de force précieux et assure une stabilité dans le domaine des instruments d'intervention régionaux. Cette approche intégrée entend surtout promouvoir la cohérence et la synergie des orientations stratégiques prises par les politiques régionales, afin d'assurer la cohérence des projets venant de territoires ou de classes dirigeantes locales. La Région Ombrie, depuis toujours polycentrique, doit résister à toute tentation de fragmentation sans pour autant recourir à des politiques centralisatrices. Le "Pacte" propose des politiques de mise en valeur territoriale construites sur le renforcement de la collaboration entre ministères et particuliers, afin d'obtenir une bonne cohésion sociale, une capacité compétitive des systèmes économiques territoriaux mis en place et la survivance de l'environnement.

Partant d'un modèle qui considère les petites villes comme des "nœuds de réseau", il faut envisager une politique engageant la totalité du territoire régional. En effet, même si les activi-

tés de service et celles de coordination de la production sont propres des villes, ce sont les petites communes, dans leur ensemble, qui exercent la protection du territoire, garantissent la qualité de l'environnement, conservent les centres historiques, promeuvent les produits régionaux et offrent tous ces témoignages de la qualité de vie. Il faut donc établir un rapport synergique entre le modèle de polycentrisme caractéristique de l'Ombrie et celui des réseaux de villes afin de créer un tissu résidentiel et de production permettant, dans un avenir proche, de mettre en œuvre les politiques de l'UE, notamment en renforçant et en améliorant les infrastructures et les services.

Instruments innovants dans la Région de La Murcie

La Région de Murcie développe actuellement toute une série d'instruments et de projets qui viennent s'ajouter au système traditionnel de gestion du territoire de la Région.

Parmi ces instruments d'aménagement du territoire, on trouve les Directives d'aménagement du sol industriel (Ordenación del Suelo industrial), lesquelles prévoient une évaluation de l'impact sur le territoire déjà au niveau de la planification. De même, le Plan stratégique de mise en valeur 2000-06 (Plan estratégico de Desarrollo) entend assurer une mise en valeur harmonique et équilibrée de toutes les zones constituant le territoire régional en encourageant la mise en place d'initiatives innovantes tendant à renforcer le tissu économique et la volonté d'entreprise ainsi qu'en mettant en place des technologies de production favorisant les économies d'eau et un meilleur accès du territoire, notamment par le développement de voies ferrées grande vitesse.

En outre, la création d'un Observatoire du territoire de la Région Murcie est actuellement en phase d'étude. Son outil principal serait un Système d'information territoriale permettant d'analyser les transformations du territoire et d'évaluer le niveau de mise en valeur atteint.

Une stratégie énergétique et un document intitulé "La Murcie à l'horizon 2010" (La Murcia Horizonte 2010) représentent actuellement un point de rencontre pour l'ensemble de la société murcienne. Leurs conclusions vont être utilisés lors de l'élaboration du nouveau Plan stratégique régional pour 2007-13. Ces dernières années, un Système d'information territoriale de la Région et un Service de production de cartes ont également été mis en place. Enfin, plusieurs recherches ayant pour thème les paysages intéressent toute la région.

Les autorités régionales responsables de l'aménagement du territoire développent actuellement un projet de Décret de fonctions

urbaines (Decreto de Funciones urbanas) ayant pour but d'établir les dotations en services, équipements et infrastructures que le secteur privé doit prendre en charge pour concilier la mise en valeur urbaine avec la qualité de vie des populations pour permettre un développement urbain vivable. Cette initiative est la première en Espagne. Elle a sa base juridique dans la loi sur l'utilisation du territoire de la Région Murcie (Ley del suelo de la región de La Murcia) et s'appuie sur des études d'impact territorial.

Instruments innovants dans la Région de la Mer Egée

La Région Mer Egée disposent de plusieurs différents instruments opérationnels innovants pour promouvoir les deux territoires composant la Région Mer Egée: l'Egée Sud et l'Egée Nord.

Pour l'Egée Sud, l'instrument le plus important est l'Innovation pour un tourisme durable et ses services dans l'Egée Sud (ISTOS - Innovation for Sustainable Tourism and Services South Aegean). Cet instrument est financé par le programme européen "Actions innovantes" et s'articule en trois volets: innovation, durabilité et technologies de l'information et de la communication. Il s'agit notamment:

- du développement et de l'expérimentation d'un plan régional pour un tourisme durable, répondant aux besoins des entreprises locales et aux exigences des stratégies et politiques de l'UE en matière de développement durable (3ème action du programme);

- de la création de nouvelles idées d'activités dans 30 entreprises (ou 3 à 7 réseaux d'entreprises) sur la base de plans innovants concernant la production, l'organisation et les fonctions de marketing des entreprises (3ème action du programme);

- de la création d'un Centre régional, dotés de deux nœuds, pour soutenir l'innovation en matière de tourisme durable (2ème action, sous-action 2.3);

- de la création d'une plate-forme numérique destinée à la fourniture de services innovants dans le secteur touristique (4ème action) (www.istosweb.org).

Pour l'Egée Nord, l'instrument innovant est intitulé Actions

innovantes et assistance pour l'Égée Nord (NAIAS - North Aegean Innovative Actions and Support). La stratégie de mise en valeur de l'Égée Nord pour 2000-06 vise à inverser la baisse démographique dans les îles par la mise en place de nouvelles technologies et par des avantages donnés localement. Ces actions entendent encourager:

- une égalité des chances pour tous grâce à des services modernes de santé, d'enseignement, de loisirs et d'affaires;
- la création d'une identité spécifique pour l'économie de la région, hors du secteur touristique, notamment dans le cadre des nouvelles technologies et, en premier lieu, de l'informatique (Société de l'information).

D'autres actions innovantes sont encouragées par le Programme opérationnel régional de l'Égée Nord (2000-06) et de l'Égée Sud (2000-06) sur un troisième axe prioritaire, centré sur les mécanismes de production innovante au niveau local, soit des productions innovantes répondant aussi bien aux besoins locaux qu'aux besoins de la société de l'information assurées par des entreprises locales, tout azimut.

Ce Programme sous-entend un renforcement des structures à la base des productions innovantes (universités, centres de recherche, organismes de connexion, entreprises innovantes) et un renforcement des activités innovantes, telles que la production d'énergie, l'aide aux entreprises en matière d'investissement dans des actions innovantes, la connexion entre entreprises et organismes de recherche, le renforcement des méthodes innovantes de production (culture biologique, aquaculture), la façon d'économiser l'eau, la promotion d'un tourisme alternatif ou d'activités rurales (du type écologique ou de protection de l'environnement), etc. Les résultats attendus de ce troisième axe prioritaire sont:

- la modernisation de l'hébergement touristique actuel (dans son ensemble);
- la modernisation et l'agrandissement des bâtiments destinés à l'enseignement supérieur;
- la création d'emplois par la réalisation de ces actions;
- le renforcement de la compétitivité des îles et la suppression d'une grande partie des désavantages découlant du caractère insulaire et du morcellement territorial;
- la création de nouvelles structures d'affaires;
- la promotion de formes alternatives de tourisme;
- une augmentation de 20 % du nombre des visiteurs, hors des périodes de haute saison.

Instruments innovants dans la région Sicile

La Sicile a développé un réseau d'information territoriale appelé Sistema informativo territoriale regionale. En font partie le Dipartimento Regionale dell'Urbanistica, les provinces (équivalentes des départements français), les capitales provinciales et les villes ayant une population supérieure de 30 000 habitants. L'objectif général du Projet étant de constituer un système d'information en commun pour l'ensemble des institutions territoriales permettant de connaître, d'interpréter et de gérer l'évolution des territoires régionaux, ce Sistema informativo territoriale regionale propose un modèle de réseau hiérarchique dans lequel chaque pôle peut constamment avoir connaissance de l'état du territoire grâce à un protocole de vérification et de validation des données.

L'interprétation de ces informations peut être utile pour les décideurs publics ainsi que pour le secteur privé pour la mise en valeur de la Région. Ce projet facilite le travail de mise en réseau des villes de taille moyenne, en leur donnant la possibilité d'accroître leur compétitivité en se fondant sur une meilleure connaissance de leur territoire régional.



Fig. 7 - Sources d'énergie renouvelables dans la région Algarve

2 - L'action de convergence

2.1 - Méthodologie

Pietro Elisei, Università degli Studi Roma TRE

Le Projet Medisdec-Stratmed se fonde sur une double ligne d'action:

1. à l'échelle méditerranéenne, il essaye de contextualiser les différents projets-pilotes proposés par les différents partenaires en rapport avec les circonstances géopolitiques actuelles et futures;

2. à l'échelle locale, il définit des projets spécifiques (des "agendas" stratégiques territoriaux locaux) ayant un rapport avec des thèmes importants des contextes régionaux.

Cette double ligne d'action a conduit à un parcours de programmation stratégique pour certains territoires régionaux et à la recherche d'une adéquation de ceux-ci avec les transformations envisageables du bassin méditerranéen. La convergence et la divergence des actions entreprises se mesurent donc sur trois niveaux: a) le niveau où le projet est né dans le contexte méthodologique du Projet Medisdec-Stratmed (exogène) en se mélangeant à des procédures ordinaires (nationales ou locales) rythmant les transformations territoriales (endogènes) au niveau des régions des partenaires; b) la convergence des projets Medisdec-Stratmed avec les scénarios nationaux et/ou

régionaux de développement (caractère interscalaire des projets prévus); c) la comparaison entre les quatre scènes géopolitiques, à l'échelle méditerranéenne, choisies au cours du Projet.

Ce jeu de la convergence/divergence se met en œuvre à l'intérieur d'une même échelle d'opération et, dans le même temps, se fonde sur les trois piliers ayant structuré le langage commun du Projet: l'environnement, les infrastructures et le polycentrisme. Ce langage de programmation renvoie, à l'évidence, à la sémantique de l'UE, parfois limitée ou limitative, mais sans aucun doute pragmatique et facile à transmettre.

Ces trois catégories ont été les "lieux théoriques" auxquels il faut rapporter les initiatives de projet. D'une certaine manière, elles constituent une référence idéale commune dans le cadre desquelles les analogies procédurales de projet des différents territoires proposés par les partenaires ont été définies. De plus, l'initiative communautaire Interreg a fait fonction de raccord entre ces trois piliers. En premier lieu, elle a permis d'estimer la cohérence entre les politiques territoriales de l'UE et les politiques régionales.

La recherche d'une "trans-nationalité" et la cohérence voulue

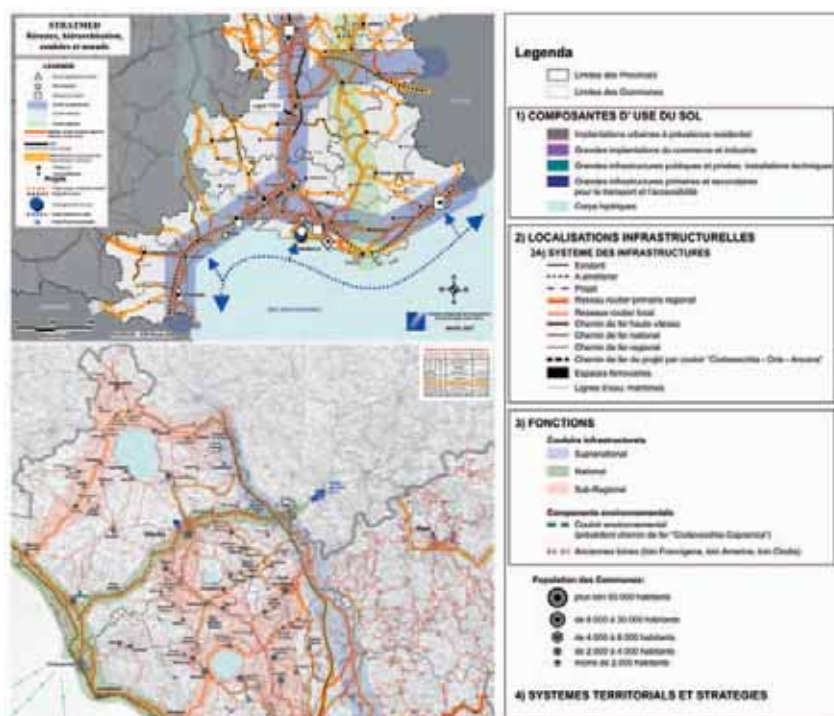


Fig. 1 - Atelier 1: Réseaux infrastructurels et couloirs infrastructurels

2.2 - Atelier 1: Réseaux d'infrastructures et corridors

Direction Régionale de l'Équipement PACA*

Thématiques et problématiques communes: les convergences

Une qualité des liaisons, accessibilité insatisfaisante

Le niveau de développement des réseaux routiers existants est estimé bon pour l'ensemble des régions d'étude hormis pour la Sicile et l'Ombrie en Italie et pour la Murcie et l'Algarve sur la péninsule ibérique. Cette mauvaise appréciation sur l'état de leur réseau routier peut dépendre essentiellement:

- de l'isolement de leur territoire par rapport aux grands couloirs nationaux et européens (Sicile, Ombrie, Alentejo)
- du manque d'homogénéité du réseau routier sur l'ensemble du territoire (Murcie, Algarve).

Excepté les deux régions portugaises, un fort trafic emprunte les réseaux de l'ensemble des régions d'étude. Des points de congestion existent sur l'ensemble des réseaux routiers régionaux avec des niveaux de saturation plus élevés proche des grandes agglomérations.

Les problèmes de congestion routière sont similaires quelles que soit les régions concernées (points d'étranglements) sauf la région d'Alentejo qui est plus une région de passage, sans véritable concentration des activités.

Le modèle radial des réseaux présents dans les régions de la Lazio, de l'Ombrie, du Piémont et de la Catalogne limite les connexions transversales rendant faible l'accessibilité aux territoires régionaux reculés. Un point commun à l'ensemble des régions est le problème d'accessibilité et le niveau des liaisons sur ces territoires régionaux :

- les liaisons urbaines et péri-urbaines des grandes métropoles sont saturées par manque d'infrastructures
- la polarisation des réseaux vers les grandes métropoles ne permet pas des liaisons transversales de bonne qualité entre les zones territoriales secondaires (régions italiennes, Catalogne)
- certains territoires régionaux ne bénéficient pas des grands couloirs français et européens (Sicile, Ombrie, régions portugaises)
- Déséquilibre intermodal constaté pour toutes les régions : toutes les régions se caractérisent par une prédominance de la

Route suivie du Fer , de l'avion et maritime. Le fluvial ne concerne qu'une minorité de régions:

- Volonté forte de développer les transports en commun
- Forte volonté de développer les plate formes logistiques ainsi que le transports combiné. Programme ambitieux de la part de la Sicile. Il est vrai que c'est pour eux une question de survie compte tenu des caractéristique du secteur.
- Développer le ferroviaire (Lazio, Piémont)
- Faire du report modal, créer des pôles d'échange(Lazio, Piémont, Catalogne)

La dimension européenne est globalement bien prise en compte dans les directives nationales.

- Les réseaux ferroviaires régionaux apparaissent de faible qualité en raison:
 - d'une implantation disparate, insuffisante et d'un état de plus en plus obsolète (régions portugaises, Murcie, Ombrie, Sicile)
 - d'une saturation des infrastructures de transport collectifs urbains existantes dans les régions des grandes métropoles (Lazio, Piémont, grand Sud-Est français, Catalogne).

Malgré un trafic bien moins important que le trafic routier, il existe une saturation:

- sur l'ensemble des réseaux ferroviaires urbains des grandes métropoles.
- sur le réseau sicilien et de l'Ombrie par manque d'amélioration des infrastructures existantes et de déficit dans l'organisation
- Le trafic aérien est d'une grande importance sur les aéroports des régions de la Lazio, du Piémont, du grand Sud-Est français et de la Catalogne. La situation insulaire de la Sicile donne une importance stratégique au transport aérien qui apparaît également important. Malgré leur forte fréquentation, les principaux aéroports des régions citées ne sont que très peu saturés (hormis Nice) mais leur capacité d'accueil et leur desserte modale vont être développées. Les autres régions d'études (régions portugaises, Murcie, Ombrie) ne se caractérisent pas par un fort trafic aérien. Les aéroports régionaux ont un faible impact sur le trafic national et international.
- Problème d'inter opérabilité (connexion des réseaux) majoritaire. Volonté très forte de la part de la Catalogne pour y remédier et s'intégrer au RTE.

* Groupe de travail constitué par Gerald Daude (DRE PACA), André Mériaux, Valérie Buttignol, Olivier Troullidou (CETE méditerranée - DISTOA - Transports Interurbains)

- Domaine fluvial quasi inexistant. Le transport fluvial est quasiment absent sur l'ensemble des régions étudiées (hormis le grand Sud-Est français avec le Rhône). Le manque d'information laisse apparaître un réseau fluvial inexistant ou de très faible qualité
- Les autoroutes de la mer sont en cours de développement dans les stratégies nationales
- Volonté commune de réduire les disparités intra régionales (toutes les régions sont concernées).
- Importance stratégique des ports et pas de saturation. L'ensemble des régions maritimes (toutes hormis le Piémont et l'Ombrie) possèdent des ports développés qui permettent au transport maritime d'occuper une place importante dans le transport de voyageurs et de marchandises. Les autres caractéristiques communes sur le développement du transport maritime sont la faible saturation existante et le manque de desserte intermodale sur les zones portuaires.
- Logistique: problème d'infrastructures et d'organisation. Les sites et activités logistiques sont peu développées dans le domaine des transports sur la totalité des régions étudiées. Il existe cependant une volonté commune pour les développer.
- Des contraintes environnementales fortes. D'un point de vue environnemental, l'ensemble des régions:
 - subit des pollutions dues à l'utilisation des différents modes de transport
 - présente des zones sensibles au sein de leur territoire
 - ne précise pas leur utilisation et leur gestion actuelles des ressources énergétiques.

Les orientations politiques régionales

Les autorités régionales ont orienté leur politique des transports afin de remédier à la saturation existante sur certains réseaux de transport, aux problèmes d'accessibilité des territoires les plus reculés, à la dégradation des environnements régionaux mais également afin d'intégrer les objectifs énoncés par la politique européenne des transports.

- 1) Le renforcement de la qualité du transport routier par l'optimisation du fonctionnement du réseau actuel ou par le développement des capacités et de nouvelles infrastructures reste une priorité commune de l'ensemble des régions étudiées.
- 2) La revitalisation du transport ferroviaire est également une orientation commune à toutes ces régions. Cela se traduira par une amélioration des réseaux régionaux et locaux et un déve-

loppement des transports collectif dans le but d'augmenter les déplacements régionaux ferroviaires et de désengorger les grands nœuds métropolitains.

La mise en place et la structuration d'un réseau à grande vitesse constitue un projet commun à une majorité des régions étudiées (hormis la Sicile, l'Ombrie et l'Algarve).

3) Il existe également une même volonté de promouvoir les transports maritimes. Le développement des autoroutes de la mer (aussi bien pour le transport de marchandises que de voyageurs), l'agrandissement de la capacité portuaire et la réalisation des dessertes intermodales sont des orientations qui favoriseront l'expansion du transport maritime.

4) Il apparaît aussi que le développement de l'accessibilité aux infrastructures aériennes n'est pas une priorité commune à l'ensemble des régions étudiées.

5) L'essor des activités logistiques et du mode de transport combiné est une orientation bien précisée dans les politiques régionales de transport mises en place.

6) Enfin des efforts sont faits sur la politique d'innovation permettant l'amélioration des services à l'utilisateur par quelques régions du Lazio, du Grand Sud-Est Français, de la Catalogne et de la Murcie.

Les contrastes entre les politiques de convergence

- L'insuffisance de partenariat est souvent relevée:
- Forte demande de partenariat . Notion qui revient en tant que critère de réussite. (Sicile)
- Souhait commun de supprimer les problèmes routiers mais des divergences dans les solutions: soit par aménagements ponctuels soit par création de nouvelles infrastructures et notamment transversales pour améliorer l'accessibilité des territoires.
- Notion d'axes structurants diverge selon les régions.
- Pour les régions italiennes ou espagnoles, une ligne routière représente un axe.
- Pour les régions françaises, un axe structurant s'analyse à l'échelle nationale ou internationale. Particularité pour la Sicile. Les axes actuels sont au nombre de deux: le contour de l'île et la relation avec Reggio Calabria.
- Des modes de transports inégalement développés
- Secteur aéroportuaire très développé en Sicile au détriment de la route et du fer.
- Dimensions régionales pour les régions Lazio, Piémont, Catalogne et Ombrie tourne autour d'une ville et non de quelques villes. Dimensions supra régionale, nationale pour les

régions françaises. De plus, l'organisation administrative est variable d'une région à l'autre. Les relations Etat/Région sont contrastées.

- Un niveau de R&D dans le domaine des transports variable d'une région à l'autre.
- Statistiques: les modèles de statistiques et études ne sont pas les mêmes suivant les pays: ex au Portugal où il n'existe pas de données sur les trafics origine/destination.
- Très peu de procédures d'évaluation après la réalisation d'une infrastructure (Lazio, Piémont) contrairement à la France au travers de la loi LOADT. Existe en Espagne mais non formalisée (Murcie).
- Les schémas de référence sont différents et notamment dans les horizons de mise en oeuvre. Certaines régions n'annoncent pas de délais de réalisation.

Les Stratégies nationales

Les orientations du SDEC et les implications en matière de stratégies nationales

Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire constitue un cadre d'orientation qui fixe des lignes directrices spatiales communes pour le développement futur de l'Union Européenne.

Ces politiques de développement spatial visent à assurer un développement équilibré et durable du territoire de l'Union. Les Etats membres font ressortir trois objectifs fondamentaux des politiques communautaires à relier entre eux:

- la cohésion économique et sociale;
- la conservation et la gestion des bases naturelles de la vie et du patrimoine culturel;
- une compétitivité plus équilibrée du territoire européen.

Afin de les atteindre, les Etats membres se sont mis d'accord sur les principes directeurs d'une politique de développement spatial contribuant au développement durable de l'Union Européenne:

- 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.

Les collectivités régionales et locales devront désormais coopérer par delà les frontières nationales. En effet, pour atteindre un développement plus équilibré sur le plan spatial, il est essentiel que les objectifs énoncés soient poursuivis simultanément

ment dans toutes les régions de l'Union Européenne et que leurs interactions soient prises en considération.

Le SDEC constitue le document de référence pour encourager une telle coopération. Cette coopération en matière de développement spatial est nécessaire entre les Etats membres d'une part et entre les régions et collectivités locales d'autre part.

D'autre part, une des priorités de l'Union Européenne est la mise en place et l'extension de réseaux trans-européens (RTE) dans le domaine du transport, des télécommunications et des infrastructures d'approvisionnement en énergie afin d'assurer un bon fonctionnement du marché intérieur et de renforcer la cohésion économique et sociale.

Pour cela, il est important d'améliorer l'intégration des réseaux nationaux ainsi que l'accès aux réseaux, en particulier pour raccorder aux zones centrales les zones insulaires, enclavées et périphériques. Les réseaux trans-européens de transport (RTE-T) visent à promouvoir un système de transport efficace et durable en améliorant l'accessibilité de territoires auparavant mal desservis et isolés, en contribuant au transfert du trafic routier dont le réseau est saturé vers d'autres modes alternatifs, plus respectueux de l'environnement...

Les Etats membres doivent utiliser le SDEC pour planifier et mettre en oeuvre des mesures de coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale mais également tenir compte du SDEC pour définir la politique de développement spatial qui concerne exclusivement leur propre territoire. Il est proposé aux Etats membres de prendre en compte de manière appropriée les objectifs et les options politiques du SDEC dans l'aménagement du territoire national et d'informer le public du déroulement de la coopération européenne dans le domaine de la politique de développement spatial.

Les stratégies nationales des territoires de l'espace MEDOCC

Les réponses au questionnaire transmis aux régions partenaires du projet Medisdec-Stratmed mettent en évidence les éléments suivants.

La planification de la politique nationale des transports espagnole

Pla Estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT)

Approuvé par le gouvernement espagnol en 2005, ce plan concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires à l'ho-

rizon 2020. Il est révisable tous les 4 ans. L'investissement prévu est de 248,9 milliards d'euros dont 49% pour le réseau ferroviaire. Son élaboration a été l'objet d'un processus de participation et de négociation avec les Communautés Autonomes et le gouvernement espagnol. L'Espagne analyse le niveau de compatibilité de ses stratégies nationales avec le SDEC selon 4 axes:

1) Le niveau d'intégration de la politique des transports: comment sont intégrées les dimensions économiques, sociales et environnementales dans la politique des transports, Quelles est l'articulation entre planification territoriale et planification des infrastructures?

Le PEIT présente la planification des infrastructures et du système de transport comme un levier permettant de passer d'une politique d'infrastructures à une politique de service qui intègre les trois dimensions du développement durable. Quelques objectifs généraux posés dans le PEIT: renforcer la structuration et la cohésion territoriale et sociale, garantissant l'accessibilité homogène sur tout le territoire, contribuer à la durabilité du système de transports, impulser la compétitivité et le développement économique, intégrer progressivement les objectifs environnementaux et de développement durable...

Le PEIT insiste également sur l'importance de la planification pour évaluer les besoins, les coûts et établir une coordination entre toutes les administrations.

2) l'organisation territoriale: comment les question du polycentrisme, de la relation ville-campagne, et celle de l'accessibilité aux infrastructures sont-elles traitées?

L'organisation du territoire défendus dans le PEIT est nodale et polycentrique afin d'améliorer l'accessibilité aux infrastructures et les connexions entre les villes en recherchant la cohésion territoriale et sociale et de briser la structuration radiale du territoire. Quelques objectifs posés dans le PEIT: 90% de la population à moins de 50 km d'une station de train à grande vitesse, 94% de la population à moins de 30 km d'une voie à grande capacité...

3) l'utilisation des modes et des services: comment sont appréhendés le rééquilibrage des modes et la libéralisation du marché ferroviaire ainsi que l'amélioration de la sécurité dans les différents modes de transport et la qualité des services?

Le PEIT veut faire du ferroviaire l'élément central du système intermodal du transport de voyageurs et de marchandises. Il appuie également le développement des transports publics et souhaite renforcer le rôle des ports en tant que nœuds intermodaux. Le PEIT incorpore dans son budget un programme d'investigation, de développement et d'innovation en vue d'améliorer la qualité des services.

4) la gestion des impacts environnementaux: quelles est la place accordée à la préservation de l'environnement?

Le PEIT affirme la volonté de l'Etat d'œuvrer pour un changement en faveur des modes de transport durables. Quelques objectifs posés dans le PEIT: réduction des gaz à effet de serre, identification des risques environnementaux...Le PEIT pose donc comme objectif de réussir une insertion adéquate du système espagnol de transport dans le domaine européen, incluant l'amélioration des connexions avec les pays voisins. Il aborde la question de l'interopérabilité ferroviaire essentielle au développement des RTE-T. L'amélioration du système de transport de marchandises et de son insertion internationale fait partie des lignes directrices définies dans le PEIT avec notamment la mise en marche progressive des autoroutes de la mer. Au niveau régional, la politique catalane des transports est basé sur deux plans:

Pla General Territorial de Catalunya

Approuvé en 1995, il est aujourd'hui en cours de révision. Instrument de planification territoriale qui propose un modèle territorial de référence, il définit les objectifs d'équilibre territorial d'intérêt général pour la Catalogne et oriente les actions d'aménagements contenues dans les autres plans.

Trois principaux objectifs: favoriser le développement de la Catalogne, distribuer la croissance de manière équilibrée sur l'ensemble du territoire, améliorer le cadre de vie.

Pla d'infrastructures de Transports de Catalunya 2006-2026

Soumis au public actuellement, il comporte deux volets : routier et ferroviaire. Au niveau ferroviaire, le plan met en avant l'amélioration de la mobilité notamment par les transports collectifs, l'accessibilité au sein du territoire, le développement des liaisons franco-espagnoles inscrites dans le cadre des RTE-T, l'interopérabilité des lignes avec une adaptation à l'écartement européen et la promotion de l'intermodalité.

La planification de la politique nationale des transports française

Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT)

En date de décembre 2003, le CIADT précise les grands principes de la politique nationale des transports comme la prise en compte de l'environnement, le rééquilibrage en faveur des modes non routiers...

Les principaux objectifs sont:

- pour la route, assurer la fluidité des grands axes Nord-Sud, achever les grandes liaisons Est-Ouest et améliorer la desserte des territoires encore enclavés
- pour le fer, poursuivre la réalisation du réseau à grande vitesse et permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs

Un programme de 50 projets à l'horizon 2025 pour un investissement de 22,5 Md d'€ d'ici 2012 a été établi.

Contrat Plan Etat Région (CPER), partenariat Etat Région

L'Etat signe avec les régions concernées des contrats de réalisation d'opérations en s'engageant sur les moyens mis en place pour la réalisation de ces opérations. Mis en place depuis 1984, les CPER ont une durée de 6 ans, les prochains seront mis en œuvre en 2007

Les grandes orientations des prochains plans sont :

- la prise en compte des orientations stratégiques des conseils européens de Lisbonne et Göteborg en faveur de l'innovation, de la compétitivité et du développement durable
- le resserrement sur un nombre limité de thématiques prioritaires et de projets d'investissements structurants de grande envergure (compétitivité et attractivité des territoires, dimension environnementale du développement durable, cohésion sociale et territoriale)

Le partenariat privilégié entre l'Etat et les régions

Outil essentiellement mis à la disposition de l'Etat pour mener sa politique, la directive fixe les orientations générales de l'Etat en matière d'aménagement dans des domaines aussi vastes que l'économie, le logement, les infrastructures, les équipements et les transports. La directive permet donc de formaliser la politique de l'Etat dans sa globalité afin d'en mettre en lumière la cohérence. Les régions intègrent ces orientations générales en fonction des problèmes spécifiques: la directive doit coller au terrain tout en se coulant dans le moule de la politique générale de l'Etat

Les grandes décisions d'infrastructures relèvent de décision de l'Etat au niveau national. Elles sont formalisées par des Déclarations d'Utilité Publique prises au nom de l'Etat, après concertation et /ou débat public avec les citoyens. La décision des services de l'Etat français intègre au sens large les schémas du SDEC. La forte centralisation ne confère pas de pouvoir décisionnaire aux collectivités territoriales qui, en revanche, ont de fortes capacités pour l'initiation et le portage des projets.

La planification de la politique nationale des transports italienne

Plan Général des Transports et de la Logistique (PGTL)

Publié en janvier 2001, il sert de cadre de référence pour les interventions dont le but final est de combler les carences infrastructurelles (développement d'un système de réseaux fortement interconnectés), gestionnaires et organisationnelles constatées dans le secteur des transports. Le renforcement du système économique et l'amélioration de la qualité de vie dans un contexte de développement durable sont des objectifs du PGTL.

Les régions sont amenées à jouer un rôle de plus en plus important dans le gouvernement du territoire. Elles doivent considérer le cadre stratégique établi par le PGTL comme un dénominateur commun indispensable aux intérêts du pays et non comme une limitation de leur autonomie de décision. Un fond unique financier est constitué pour tous les modes de transport et attribué aux régions avec une totale autonomie d'utilisation.

Système National Intégré des Transports (SNIT)

Il est défini comme l'ensemble des réseaux sur lesquels s'effectuent des services d'intérêt national et international, constituant la structure porteuse du système italien d'offre de mobilité des personnes et des marchandises. Le fonctionnement de ce système est assuré et financé par l'Etat italien.

Grâce à sa position géographique, l'Italie se situe au cœur de liaisons entre l'Europe orientale et occidentale, entre l'extrême orient et l'Europe occidentale à travers la Méditerranée et entre le nord de l'Afrique et l'Europe centrale. Le développement des flux de voyageurs et de marchandises, l'accroissement des échanges sur ces axes nécessitent la modernisation des services de transport et de logistique italiens, ce qui impose de raccorder la politique nationale des transports à la politique européenne dans ce domaine. Cependant, il existe aujourd'hui d'importants retards en matière de capacité et de qualité du service. Enfin, le plan régional de la mobilité et de la logistique vise à mettre en œuvre des orientations en faveur de l'intermodalité.

La planification de la politique nationale des transports portugaise

Il n'existe pas de régions administratives au Portugal mais seulement des services déconcentrés de l'administration centrale. La planification de la politique des transports, le choix des

objectifs et des priorités relatives aux projets d'infrastructures sont entièrement définis par le gouvernement et énoncés dans les Grandes Options du Plan 2005-2009 et dans le Programme d'Investissement des Infrastructures Prioritaires 2005-2009.

Seules les chambres municipales ont l'autonomie pour gérer et planifier leur réseau routier.

Des commissions régionales peuvent cependant élaborer, à titre facultatif, des documents d'étude dans le domaines des transports destinés à améliorer la connaissance de la réalité régionale et fournir les orientations politiques à suivre.

Les questions traitées dans les plans nationaux des transports ont surtout une approche nationale bien qu'ils essaient d'intégrer les objectifs de la politique européenne des transports tels que le développement des liaisons ferroviaires régionales et internationales, la promotion de l'intermodalité entre les modes routier, ferroviaire et maritime.

La planification de la politique nationale des transports grecque

L'Etat planifie les programmes opérationnels régionaux et sectoriels en tenant compte des schémas régionaux d'aménagement élaborés par les régions et exprimés par les Cadres Régionaux d'Aménagement du Territoire et de Développement Durable (CRATDD). Les différentes mesures et actions proposées via les CRATDD sont validées par arrêté ministériel.

Au niveau national, les politiques européennes sont mises en œuvre à travers l'application des documents officiels publiés par l'UE (SDEC, livre blanc).

Il se dégage de cette politique nationale des transports une série d'objectifs généraux, conformes à ceux du SDEC, fondamentale à la mise en oeuvre d'une vision stratégique formulée comme suit:

«le développement d'un système national intégré de transport qui garantisse des services de transport de haute qualité et une accessibilité pour tous afin de contribuer au développement durable du pays et à l'amélioration des conditions de vie et de ses habitants, dans le cadre des orientations stratégiques et des politiques de l'UE en matière de cohésion».

Quelques objectifs généraux sont énoncés ci-dessous:

- améliorer le niveau de desserte, de services fournis et l'efficacité du système de transport;
- placer l'utilisateur au cœur de la politique des transports;
- améliorer les conditions de sécurité;

- contribuer à l'amélioration de la qualité de l'environnement;
- développer les liaisons internationales avec le pays afin de réduire sa périphéricité, répondre à la demande en transport...

Au niveau régional, le CRATDD de la région de la mer Egée a pour objectif principal d'améliorer les relations et les rapports de dépendances existants entre la région et les pays d'Europe centrale et orientale, de la mer noire et de la Méditerranée, en vue d'atteindre les buts définis par la politique européenne des transports.

Située au carrefour des principaux axes de transports maritimes (en direction de la mer Noire, de l'océan Indien et de l'Atlantique) et de transports aériens (à destination moyen et extrême Orient, de l'Afrique et de l'Océanie), la région Egée bénéficie de bonnes perspectives d'évolution et dispose des moyens de renforcer son rôle dans l'arc méditerranéen.

Du fait de son éloignement géographique avec les pôles de croissance européens et de son caractère insulaire, la région Egée ne peut profiter du développement des réseaux européens routier et ferroviaire. Les transports régionaux dépendent fortement des transports aériens internationaux et de la navigation côtière à courte distance.

Conclusions

L'objectif de ce dossier est de réaliser une synthèse sur les dynamiques et les politiques régionales des régions partenaires du projet MEDISDEC-STRATMED atelier des transports. Enfin, il s'agit de proposer des mots clefs qui serviront à définir des instruments/méthodologies opérationnels permettant de donner des bases pour un projet «commun» pilote en matière de planification de transports. Suite à l'analyse des questionnaires, voici les principales conclusions qui se dégagent.

La cohérence avec le SDEC

Les politiques nationales des transports italien, français, espagnole, grec et à un degré moindre portugais, exposées dans les réponses des régions partenaires, intègrent l'ensemble des orientations fixées par la politique européenne des transports. Les différents documents de planification de la politique des transports à l'échelle nationale définissent leur priorités de façon à obtenir des niveaux de compatibilités élevés avec le SDEC.

Toutefois, une question essentielle émerge: les Etats ont-ils les moyens de diffuser (voire d'imposer?) ces orientations europé-

ennes au niveau de leur région? En effet, les relations entre Etats et régions de l'espace MEDOCC et la gestion de celles-ci divergent fortement d'un pays à un autre:

- Les régions italiennes possèdent une grande autonomie en matière de mise en place de leur politique. Il leur est alloué un budget qu'elles utilisent de la façon dont elles le souhaitent. Les régions déterminent donc leur niveau d'intégration dans la politique nationale planifiée.

- Les régions françaises acquièrent également davantage d'autonomie mais sont liées avec l'Etat par des Contrats de Projets Etat-Région (CPER) qui définissent les réalisations d'infrastructures de transport sur le territoire régional et les orientations de la politique régionale de transport.

- Les régions espagnoles souhaitent dans un premier temps se développer au niveau de leur territoire tout en ayant la volonté d'intégrer les grands axes définis par le SDEC dans leur politique. Mais leur priorité reste l'établissement d'une politique des transports régionale structurée.

- Les régions portugaises n'ont aucun pouvoir décisionnaire, elles dépendent entièrement de l'Etat qui vise à développer son réseau de transport, ses offres au niveau national avant de prendre en considération l'ensemble des orientations planifiées par la politique européenne des transports.

- La région grecque de la mer Egée possède une situation géographique unique dans l'espace MEDOCC avec son caractère insulaire, morcelé et son éloignement des principaux pôles de développement. Il en résulte une difficulté plus accrue à s'intégrer dans le réseau trans-européen des transports. Cependant, la Grèce s'efforce, tant au niveau national que régional, de prendre en compte les objectifs fixés par le SDEC et s'intégrer au mieux dans l'espace européen.

Les politiques nationales sont globalement cohérentes avec le SDEC et ambitieuses. Les objectifs diffèrent selon les pays en fonction de leur caractéristiques géographiques et socio-économiques. Les territoires régionaux, quant à eux, choisissent tout d'abord de se structurer et de se développer avant de se situer à l'échelle européenne. Ils prennent cependant en consi-

dération les grands axes de la politique européenne dans la planification de leur politique des transports avec plus ou moins d'efforts en fonction de leur niveau de développement régional. Ainsi, comment inciter les régions à imposer et répondre aux orientations nationales?

La cohérence des stratégies régionales avec le SDEC

- Les principales orientations communes des politiques régionales sont globalement cohérentes avec les objectifs fixés par le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) et la politique européenne des transports (livret blanc).

- Le développement des réseaux de transport alternatifs à la route permet de rééquilibrer des modes de transport, de désengorger le réseau routier et ainsi de favoriser le report de son trafic vers d'autres modes. Une meilleure compétitivité et complémentarité des transports dans l'espace MEDOCC dépend donc d'une meilleure organisation et lisibilité des réseaux de transport, ce qui placerait cet espace comme un lien important entre l'Afrique du Nord et l'Europe du Nord mais également avec l'Amérique et l'Orient.

- L'intégration des réseaux régionaux dans le réseau trans-européen des transports et le développement des connexions secondaires entre métropoles régionales et zones secondaires amélioreraient l'accessibilité aux territoires les plus enclavés et éviteraient par la même un développement économique à deux vitesses dans l'espace MEDOCC.

- Les politiques d'innovation concernant l'amélioration de la sécurité dans les transports et la qualité des services ainsi que l'intégration des politiques régionales dans un cadre de développement durable sont des priorités à l'échelle européenne mais doivent être intégrées davantage dans les orientations des autorités régionales.

- Enfin, la mise en place de tous ces projets ne peut se faire sans financement. Il est donc important de connaître les différents modes de financement qui permettent la réalisation souvent onéreuse des objectifs énoncés par les régions de l'espace MEDOCC.

En résumé,

Les priorités régionales communes et cohérentes avec le SDEC sont: Thèmes prioritaires du SDEC dont l'application apparaît moins prioritaire dans les stratégies régionales/nationales :

- a. améliorer le trafic régional ferroviaire - innovations
- b. optimiser réseau routier- saturation routière - qualité des services et sécurité

Les priorités régionales communes et cohérentes avec le SDEC sont :	Thèmes prioritaires du SDEC dont l'application apparaît moins prioritaire dans les stratégies régionales/nationales :
a. améliorer le trafic régional ferroviaire	innovations
b. optimiser réseau routier- saturation routière	qualité des services et sécurité
c. le développement des activités logistiques	politique développement durable

Tab. 1 - Les priorités régionales communes et cohérentes avec le SDEC et stratégies régionales

c. le développement des activités logistique - politique développement durable

Emergence de plusieurs types de questions et interrogations

- Comment créer le lien entre les niveaux européens, nationaux régional et local?
 - Comment réduire les disparités intra régionales?
 - Comment harmoniser les traditions différentes dans les modalités de réaliser les déplacements de personnes et marchandises?
 - Des règles communes? Uniformiser les procédures européennes ?
- Simplifier les démarches concernant: les règles pour la réalisation techniques des ouvrages, les règles fiscales, les règles qui déterminent l'impact environnemental, les règles d'appel d'offre, la gestion des systèmes européens de transports?
- Un respect de l'environnement qui doit être mieux pris en compte dans le bassin méditerranéen au vu des contraintes environnementales très fortes dans cette zone.
 - Une utilisation de nouvelles technologies encore au stade des balbutiements.
 - Quelle actions pour favoriser la diversification de l'offre de transports collectif, promotion de l'intermodalité?
- Ainsi, les mots clés des projets pilotes proposés sont les suivants : Intermodalité, interopérabilité, report modal, règles communes, financement, plate-formes et logistique, accessibilité au territoire, aux aéroports, partenariats, dialogue, mise en cohérence de procédures, congestion routière, innovation.
- Question: les projets doivent - ils conforter ce qui existe déjà en se portant sur un thème commun mais qui n'est pas satisfaisant

L'application du SDEC dans les planifications nationales et régionales apparaît donc essentielle pour le renforcement de la cohésion économique et sociale de l'Union Européenne.

Il s'impose de plus en plus pour « européaniser » la planification nationale, régionale et urbaine. Cela signifie que dans leur plan à impact territorial les organes politiques et administratifs ne doivent plus considérer leur territoire comme « une île » mais doivent tenir compte dès le départ des relations et des interactions européennes.

France	Le lien entre les différents niveaux national et régional apparaît bien à travers les différents documents de planification. Toutefois, des divergences sont possibles dans son application.
Espagne	Le lien entre le niveau national et régional est difficile à évaluer et à apprécier. Il apparaît toutefois que les régions espagnoles fixent comme objectif prioritaire le développement de leur propre réseau de transport avant les priorités nationales.
Italie	Les régions italiennes possèdent une grande autonomie en matière de mise en place de leur politique. Les régions déterminent donc leur niveau d'intégration dans la planification politique nationale des transports.
Portugal	Les régions n'ayant pas d'autonomie, il n'y a donc pas de lien entre le niveau régional et national dans le domaine de la planification de la politique des transports.
Grèce	La Grèce s'efforce, tant au niveau national que régional, de prendre en compte les objectifs fixés par le SDEC et s'intègre au mieux dans l'espace européen. Mais son caractère insulaire, et son éloignement des principaux pôles de développement sont des traits importants pour s'intégrer au réseau trans-européen des transports.

Tab. 2- Application du SDEC et systèmes nationaux

ou bien doit-on proposer des projets dans les domaines qui pour l'instant ne sont pas du tout prioritaires dans les politiques stratégiques régionales?

Pistes de projets intéressants:

- Plateformes de dialogue;
- Hub interportuaires et portuaires (Lazio);
- Project financing: système de financement. Concession (BOT) Built operate transfer;
- Introduction de vecteur à émissions de plus en plus faible, constitué de matériaux recyclables;
- Harmoniser et développer les procédures d'évaluation des projets;
- Relier les réseaux secondaires aux corridors européens ;
- Accompagner les projets de plateformes logistiques.



Fig.1 - Réseau routier et hiérarchisation, Région PACA

2.3 - Atelier 2: Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures

Ministère de la Mer Égée*

Le territoire concerné par le MEDOCC est un espace compartimenté et varié. Son enjeu principal est d'accroître la compétitivité du Sud de l'Europe pour en faire une zone d'intégration économique d'importance mondiale et de propager les pôles de développement méditerranéens dans tout le Sud-Ouest européen.

Pour accroître la compétitivité du Sud de l'Europe, des priorités ont été définies autour de 4 axes:

Axe 1: Structuration des deux rives de la Méditerranée et leur intégration;

Axe 2: Stratégie de mise en valeur territoriale et systèmes urbains;

Axe 3: Développement de systèmes de transport efficaces et durables et amélioration de l'accès à l'information: connexion des réseaux de transport secondaires aux réseaux trans-nationaux (à l'exception de la construction d'autoroutes ou de routes nationales); promotion de l'utilisation des nouvelles techniques de l'information dans le secteur commercial; transfert du savoir-faire et des techniques entre administrations locales;

Axe 4: Protection de l'environnement, bonne gestion du patrimoine culturel et des ressources naturelles.

Ainsi, dans l'espace MEDOCC, la gestion intégrée de l'environnement aux fins de protéger et mettre en valeur son patrimoine naturel et culturel est un enjeu majeur. L'objectif de l'Atelier 2 a été consacré "au réseau écologique et culturel et à l'utilisation efficace et durable des infrastructures" et à la gestion intégrée de l'environnement de cet espace, conformément aux recommandations du SDEC. De plus, le quatrième objectif de la politique régionale communautaire en Méditerranée est en parfaite cohérence avec l'Atelier 2. Enfin, le projet "MEDISDEC-STRATMED" s'inscrit dans l'Axe 2 "Stratégie de mise en valeur territoriale et systèmes urbains", Mesure 2.1: "Mise en valeur territoriale et développement urbain: développement des coopérations, cohérence des stratégies, actions-pilotes".

L'Atelier 2 porte sur la protection et la mise en valeur du patrimoine naturel, la conservation et mise en valeur du patrimoine culturel, la protection des sols, la consommation des ressource

ces environnementales et énergétiques et la gestion intégrée des ressources environnementales. Plus particulièrement, les objectifs de l'Atelier 2 sont:

1. Comprendre les contenus des politiques de protection de l'environnement, de protection des ressources culturelles, de protection du sol, de réduction de la pollution causée par les activités humaines en matière de consommation des ressources de l'environnement et énergétiques ainsi que les contenus des politiques de gestion intégrée des ressources de l'environnement pour les faire correspondre aux objectifs du SDEC;
2. Identifier les convergences, les divergences et les incohérences de ces différentes politiques par rapport aux objectifs du SDEC;
3. Comprendre les raisons de ces différences et définir les conditions d'une gestion intégrée de l'environnement de l'espace MEDOCC plus efficace en fonction des objectifs du SDEC.

Méthodologie

Dans une première étape, on a établi, sur la base des réponses aux questionnaires, une fiche permettant d'analyser et de synthétiser les réponses des différents partenaires.

Les éléments d'analyse ont été évalués, d'une façon forcément subjective en Nul (N), Faible (F), Moyen (M), Fort (H). Un "blanc" signifie que le partenaire concerné n'a pas répondu.

Cette fiche est donc un outil permettant de relever les divergences ou convergences des politiques européennes de gestion intégrée de l'environnement dans l'espace MEDOCC, au regard du SDEC.

Dans une deuxième étape, on a demandé aux partenaires d'exposer les bonnes gestions relevées en matière d'environnement naturel et/ou de protection du patrimoine culturel.

L'ensemble des questions du questionnaire de l'Atelier 2 n'a pas été suffisant pour permettre une homogénéisation des réponses. On a donc demandé aux partenaires un supplément d'information au sujet des procédures de bonne gestion mises en place afin de mieux comprendre les différentes orientations

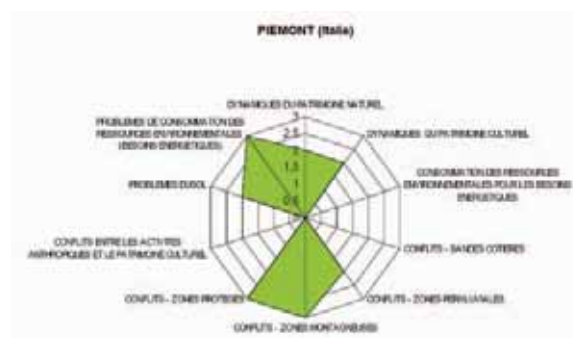
* Groupe de travail constitué par: Ministère de la Mer Égée et de la Politique Insulaire: Nikos Zartamopoulos, Mina Kourti, Stella Ladi, Melissa Selevista, Katerina Fotiadou, Efi Anagnostidou, Aggeliki Giannikouri. External Consultants: Euroconsultants S.A. (www.euroconsultants.gr), Eurotec S.A. (www.eurotec.com.gr)

stratégiques appliquées par les partenaires. Ces procédures ont été analysées.

Enfin, les statistiques et les plans d'exploitation des ressources en vigueur (EUROSTAT, Agence européenne de l'Environnement) ont été analysés pour en dégager une situation actuelle homogène des actions de surveillance du patrimoine naturel et culturel de l'espace considéré.

Analyse comparative

Les graphiques qui suivent illustrent la situation relevée (dynamismes et problèmes) dans les différentes Régions partenaire au sujet du patrimoine naturel et culturel, de l'utilisation des ressources de leur environnement, des ressources énergétiques et en matière de protection du sol.



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées, des zones entourant les cours d'eau et des zones montagneuses; Richesse du patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées et des côtes; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des côtes



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des côtes; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des côtes et des zones montagneuses; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées, des côtes et des zones entourant les cours d'eau; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées, des côtes et des zones entourant les cours d'eau; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement



Richesse du patrimoine naturel mais conflits au niveau des zones protégées, des côtes, des zones entourant les cours d'eau et des zones montagneuses; Richesse du patrimoine culturel mais conflits entre activités humaines et patrimoine culturel; Problèmes d'utilisation du sol et d'utilisation des ressources de l'environnement

Fiche de Bonnes Pratiques	
Région	Bonne Pratique
Murcie	1. « Fortesse du Soleil »
	2. « Accord de collaboration pour la récupération et adéquation de l'environnement de la Baie de Portmán »
	3. « Projet LIFE pour la Conservation et la Gestion de l'Aigle de Bonelli (<i>Hieraaetus Fasciatus</i>) dans la ZPSO Sierra de Almenara, las Moreras et Cabo Cope »
PACA	1. « Le plan de gestion de la Tour du Valat »
	2. « Le Plan Patrimoine Antique »
Mer Egée	1. « Unification d'espaces archéologiques de ville de Kos »
Latium	1. « Parc archéologique de Vulci »
	2. « Plan Paysager Régional »
Ombrie	1. « Plan Paysager Régional »
	2. « Landscape and Opportunities »
Piemont	1. « Murazzi pour tous – Parcours multisensoriel »
	2. « Projet Life Ambient III "Ra- Ve : le rayon vert de Novare ". »

Tab. 1 - Bonnes pratiques récoltes par le partenariat

Problèmes

Patrimoine naturel

Les principaux conflits entre activités humaines et patrimoine naturel semblent toucher les régions côtières, menacées par le développement des activités touristiques (Latium, Sicile, PACA, Catalogne, Murcie, Mer Egée).

Patrimoine culturel

Les principaux conflits entre les activités humaines et le patrimoine culturel naissent:

- des activités résidentielles (Latium, Ombrie, PACA, Catalogne, Murcie, Mer Egée);
- du tourisme et du commerce (Latium, Ombrie, PACA, Catalogne, Murcie, Mer Egée);
- de la construction de grandes infrastructures (Latium, Ombrie, PACA, Catalogne, Murcie, Algarve);
- de menaces naturelles (Ombrie, Murcie, Mer Egée);
- de l'isolation des objets du patrimoine culturel (PACA, Catalogne, Mer Egée).

Protection des sols

Problèmes Principaux

Les principaux problèmes dénoncés par les Régions partenaires semblent découler d'un risque élevé de leur géomorphologie et de la forte vulnérabilité des nappes:

- Risques géomorphologiques - éboulements (Latium, Ombrie, PACA, Catalogne, Murcie, Algarve, Mer Egée);
- Vulnérabilité de la nappe (Latium, Ombrie, Catalogne, Murcie, Mer Egée): les phénomènes d'érosion et de désertification représentent une grande menace.
- Dangers hydrauliques - débordements (Latium, Piémont, Ombrie, PACA, Catalogne, Algarve, Mer Egée): les zones de risque élevé sont les bassins des grands cours d'eau et, notamment, là où se trouvent des gares, des infrastructures ou des bâtiments.

Réduction des ressources de l'environnement et énergétiques, leur utilisation et réduction des pollutions produites par les activités humaines

Parmi les problèmes frappant l'utilisation des ressources environnementales, on relève que tout l'espace concerné est très dépendant des produits pétroliers. Les transports routiers et les

établissements industriels sont les principaux responsables des émissions les plus dangereuses dans l'atmosphère (effet de serre).

Conflit de politiques

Protection et mise en valeur du patrimoine naturel

L'application du réseau Natura 2000 diffère de Région à Région. Les Régions italiennes sont à un niveau satisfaisant. La Région PACA a du retard, mais dispose de nombreuses autres formes de protection. La Région Mer Égée a du retard dans son institutionnalisation.

L'Italie et la France développent des réseaux écologiques également au niveau régional, alors que l'Espagne, la Grèce et le Portugal n'en développent qu'au niveau national.

Les zones naturelles sont en légère augmentation au détriment des zones, ce phénomène pourrait en partie dépendre d'une réduction des activités agricoles (PACA, Sicile).

Protection et mise en valeur du patrimoine culturel

Dans la plupart des Régions partenaires, les services de gestion du patrimoine culturel et leurs mécanismes fonctionnent aux niveaux national et régional. Les Régions PACA et Catalogne en possèdent également au niveau local.

Les réseaux culturels semblent fonctionner efficacement dans la majorité des Régions, en particulier en Catalogne, Murcie et PACA. Pour la Région Mer Égée, l'efficacité du réseau culturel est gênée par son caractère insulaire.

Les Régions PACA et Catalogne possèdent un grand nombre de musées thématiques.

Toutes les Régions possèdent des programmes de promotion, valorisation et protection du patrimoine culturel et participent aux initiatives communautaires. Les Régions partenaires italiennes et espagnoles sont celle qui participent le plus activement aux travaux du patrimoine culturel.

Ressources environnementales et énergétiques

La Région Murcie et certaines petites îles de la Région Mer Égée souffrent fortement de problèmes d'approvisionnement en eau.

De par son caractère insulaire, la Région Mer Égée est également très dépendante du pétrole.

Gestion intégrée de l'environnement

Les périphéries urbaines sont souvent mal valorisées et protégées, notamment des phénomènes d'urbanisation semble fortement menacer les périphérie urbaines des Région Latium et Catalogne.

La protection et la valorisation des côtes ne sont réalisées systématiquement que par les Régions PACA et Murcie.

En France, l'expression "document programmatique régional" n'a pas beaucoup de sens, alors qu'elle prend beaucoup d'importance en Italie, en Espagne et en Grèce aux effets de la valorisation de l'environnement.

Cohérence entre stratégies régionales

Patrimoine naturel

Les différentes Régions partenaires présentent une grande diversité de leurs patrimoines naturels:

- important pourcentage de zones montagneuses (présence des Alpes dans les Régions Piémont et PACA);
- toutes les Régions possèdent des côtes, sauf les Régions Piémont et Ombrie;
- deux Régions sont traversées par de grands fleuves: la Région Piémont (Pô) et la Région PACA (Rhône);
- la plupart des Régions se trouvent dans le bassin méditerranéen, à l'exception des Régions Alentejo et Algarve qui donnent sur l'Atlantique;
- toutes les Régions possèdent de riches forêts;
- elles présentent toutes une grande biodiversité;
- les espaces artificiels y sont en augmentation, au détriment des zones agricoles (Régions PACA, Algarve, Sicile, Piémont, Ombrie, Catalogne).

Au niveau de la protection du patrimoine naturel:

- Nature 2000 est priorité pour toutes les Régions partenaires;
- Elles ont toutes des programmes de protection de "zones protégées" (Latium, Piémont, Ombrie, PACA, Murcie, Mer Égée).

Patrimoine culturel

Les dynamiques d'évolution

Toutes les Régions partenaires se caractérisent par une grande richesse de leur patrimoine culturel.

Au niveau de la protection du patrimoine culturel, on trouve dans toutes les Régions:

- des lois efficaces visant à protéger ce patrimoine;
- des projets de protection de ce patrimoine, essentiellement financés par les financements communautaires;
- une approche intégrée jugée prioritaire pour en assurer la gestion.

Protection des sols

Politiques de protection et instruments

Toutes les Régions partenaires mettent en place des projets pour la gestion des bassins hydrologiques.

Réduction de la consommation des ressources environnementales et énergétiques et réduction des pollutions résultant des activités humaines

Politiques d'optimisation des ressources énergétiques

Du point de vue des politiques d'optimisation de l'utilisation des ressources énergétiques, on constate que:

- Les sources d'énergie renouvelable ne sont pas très utilisées dans l'ensemble des Régions;
- La consommation de gaz naturel n'y est pas très développée.

Toutes les Régions partenaires ont en priorité l'idée d'utiliser des sources d'énergie renouvelables.

Du point de vue de la gestion intégrée de l'environnement:

- il y a convergence dans la gestion intégrée de l'environnement: toutes les Régions considèrent comme prioritaire de mettre en valeur l'environnement d'une façon durable;
- toutes les Régions développent des plans d'aménagement de leur territoire, au niveau régional comme au niveau des communes;
- pour la plupart des Régions, une approche "par le bas" de l'aménagement du territoire, de la décentralisation, de la valorisation des systèmes locaux, des actions locales, du dialogue et de la programmation laissée aux opérateurs locaux semblent être une priorité;
- la plupart des Régions ont lancé des projets de requalification urbaine et de valorisation des centres historiques; l'aména-

gement des paysages semble gagner de l'importance;

- la protection et la valorisation des zones montagneuses sont une priorité pour la Région PACA et pour les Régions partenaires italiennes.

Outils et Bonnes pratiques

On n'a reçu du réseau Intranet du Programme Medisdec-Stratmed (www.medisdec-stratmed.eu/intranet) que huit cas de bonne gestion. Ces cas ont été analysés mais il n'a pas été possible de procéder à une analyse comparée approfondie, ni pour l'ensemble des Régions partenaires, ni pour les thèmes spécifiques de l'Atelier 2.

Analyses comparatives des bonnes pratiques

Des différents cas de bonne gestion reçus, on peut conclure que:

- les Régions Murcie, Paca et Piémont poussent intensément leurs gouvernements respectifs pour réaliser leurs projets. La participation au niveau local est jugée indispensable et essentielle pour toutes les actions de gestion intégrée de l'environnement.
- dans le cadre des stratégies intégrées de mise en valeur de l'environnement, le renforcement de la valeur des paysages est recherchée; les Régions Piémont et Murcie montrent un intérêt particulier à la récupération de paysages dégradés et à la mise en valeur de paysages jusqu'alors inexploités;
- en ce qui concerne le financement des projets, les ressources provenant des Fonds européens sont considérées comme particulièrement importantes alors que l'on constate un blocage dans les ressources provenant du secteur privé, même s'il est relativement peu important.

Conclusions - mise en perspective

Thèmes à développer

Les sujets ci-dessous concernent des aspects particuliers de la gestion de l'environnement, observés dans les différentes Régions partenaires. On les propose ici pour servir de thèmes à une recherche plus profonde.

- Renforcement des réseaux écologiques européens pour en améliorer la gestion intégrée (différents réseaux et de plus vastes envergures);
- Développement d'approches innovantes pour protéger et mettre en valeur les différents patrimoines culturels;

- Renforcement des ressources de protection et la valorisation des patrimoines naturels et culturels;
- Sensibilisation des Administrations centrales et de la société civile aux thèmes de protection des sols et de prévention contre les risques naturels;
- Développement d'approches innovantes visant à promouvoir l'utilisation de sources énergétiques durables, sensibilisation de la société civile et mobilisation de ressources privées;
- Développement d'approches innovantes visant à une meilleure gestion des zones rurales et côtières, pour limiter l'excès d'urbanisation.

Stratégies possibles

L'eupéanisation de la gestion de l'espace, par l'échange des expériences des différents partenaires en matière de mise en valeur et d'aménagement du territoire, constitue une condition indispensable pour un développement territorial durable et équilibré de l'UE.

Les principales stratégies proposées pour atteindre la convergence et la cohésion de l'espace MEDOCC en mettant en œuvre des méthodes et des outils communs de gestion intégrée de l'environnement, dûment fondés sur les principes du SDEC, sont les suivantes:

- Adoption, par toutes les Régions partenaires de l'espace MEDOCC, des politiques du SDEC en s'appuyant sur le principe de la subsidiarité

But final de cet aspect est de faire en sorte que les autorités locales et régionales agissent en pensant au-delà des frontières de leur Région. Cet effort doit se fonder sur des références communes les objectifs, principes et politiques du SDEC - en vue de créer une coopération entre les différents Etats (coordination des politiques, application de mesures équivalentes, établissement de stratégies cohérentes) pour assurer une politique intégrée de mise en valeur territoriale abrogeant les frontières nationales;

- Intensification de l'échange d'expériences en matière d'aménagement territorial et en matière de développement et de promotion continues de la coopération internationale;
- L'application du SDEC étant clairement volontaire, elle a besoin, pour être efficace, d'un vaste soutien public. Par conséquent, l'adoption de politiques renforçant le fait que la société civile ait à participer aux actions de mise en valeur des lieux qui la concerne est indispensable.

- Coordination transfrontalière des aménagements territoriaux et des mesures qui les accompagnent élaboration de validations transfrontalières et de projets, dans toute la mesure du possible - élimination des obstacles juridiques gênant la réalisation transfrontalière coordonnée de projets ou programmes d'aménagement.
- Coopération transfrontalière avec des Etats éventuellement non membres de l'UE en vue de préparer leur intégration à l'UE ou de développer des espaces de coopération (par exemple, Conférence Européenne Méditerranéenne).

Outils

En plus des SDEC et des stratégies mentionnées ci-dessous, les conventions suivantes constituent une base possible pour la convergence et la cohésion de l'espace MEDOCC:

1. Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel qui a été adaptée par la Conférence Centrale de l'UNESCO, réunie à Paris du 17 octobre au 21 novembre 1972 (<http://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>)
2. L'Agenda 21, la Déclaration de Rio sur L'environnement et le Développement pour la Gestion Soutenable des Forêts qui ont été adaptées par plus de 178 Gouvernances à la conférence des Nations Unies sur l' Environnement et le Développement (UNCED) tenue à Rio de Janeiro, Brésil, du 3 au 14 juin 1992 (<http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>)
3. le Plan d'Action adopté pendant le Sommet mondial du le Développement Durable (WSSD), réalisé à Johannesburg, Afrique du Sud, en 2002 (http://www.un.org/esa/sustdev/documents/WSSD_POI_PD/French/POIToc.htm)
4. La Convention Européenne du paysage qui a été signée à Florence, Italie, le 20 octobre 2000 dans le cadre de la campagne du Conseil de l'Europe «L'Europe, un patrimoine commun» (http://www.coe.int/T/F/Coop%E9ration_culturelle/Environnement/Paysage/)
5. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) qui aide les pays en développement et les pays en transition à moderniser et à améliorer les pratiques agricoles, forestières et halieutiques et à garantir une bonne nutrition pour tous (http://www.fao.org/index_fr.htm).

Mots Clés

Les mots clés qui sont proposés ci-dessous ne résultent pas seulement des problèmes observés dans l'espace MEDOCC et des divergences dans les politiques régionales d'aménagement vis-à-vis des principes du SDEC. Au contraire, les mots-clés suivants résultent de l'observation de convergence avec les principes du SDEC, même s'il reste toujours de la marge pour améliorer cette convergence:

1. règles / normes communes
2. réseaux écologiques
3. réseaux culturels
4. échange de «know - how»
5. recherche
6. protection des sols
7. sources renouvelables d'énergie
8. gestion des espaces côtiers
9. gestion de zones périurbaines
10. gestion des zones rurale
11. gestion des zones montagneuses
12. programmes d'interventions relatifs aux catastrophes etaux risques naturels
13. dialogue structurel
14. renforcement de la responsabilité au niveau local
15. gestion décentralisée de l'espace
16. valorisation des systèmes locaux
17. programmation intégrée
18. programmation «par le bas»
19. points forts et points faibles
20. sensibilisation - participation
21. coordination au niveau stratégique
22. coopération publique - privée
23. coopération interrégionale
24. gouvernance locale

Piste de projets

A partir de l'analyse comparative qui a précédé, les thèmes suivants pour des projets de gestion de l'espace ont été identifiés:

Protection de l'environnement:

- Conservation de la faune et de la flore - Renforcement des réseaux écologiques - Charte de Parcs - Conservation et renforcement de la biodiversité

- Amélioration de la mobilisation de ressources pour le financement de la gestion des espaces protégés notamment par la fiscalité locale et la la promotion de signaux locaux.

Patrimoine environnemental d'une ville:

- Couronne verte - protection des zones naturelles périurbaines
- Réhabilitation d'espaces ouverts et dégradés
- Intensification de l'enquête sur la protection d'espèces qui sont menacées d'extinction de la flore et de la faune

Protection et valorisation du patrimoine culturel:

- Réseaux culturels
- Amélioration de la mobilisation de ressources pour le financement de la protection du patrimoine culturel, notamment par la fiscalité locale, la promotion de signaux locaux et la valorisation de la propriété intellectuelle
- Intensification de l'enquête sur la protection du patrimoine culturel
- Renforcement des actions de projection du patrimoine culturel et développement d'approches innovantes

Protection des sols:

- Lutte contre l'érosion et la dévalorisation des sols
- Gestion des risques naturels
- Gestion de risques à des régions soumis à des risques naturels
- Promotion des énergies renouvelables:
- Evaluation des possibilités paysagères associées à l'exploitation des énergies renouvelables

Gestion des zones rurales:

- Soutien aux méthodes traditionnelles d'agriculture: soutien aux exploitations en milieu rural, plans de développement rural, limitation de la croissance urbaine

Gestion des espaces côtiers:

- Promotion de stratégies intégrées de développement des espaces côtiers
- Projets de gestion et de limitation de la pression urbaine

2.4 - Atelier 3 - “Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée et urbanisation/ périurbanisation”

Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques), Institut d'Estudis Territorials*

A partir des réponses reçues aux questionnaires de l'Atelier 3 du Projet Medisdec-Stratmed, on veut souligner ici les points de convergence et de divergence existant entre les politiques d'aménagement du territoire ayant trait au "polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux et spécialisation fonctionnelle des villes et urbanisation/périurbanisation". On s'attache ensuite à en relever l'articulation selon la vision proposée dans le SDEC - Schéma de Développement de l'Espace Communautaire.

La lecture de ces réponses montre qu'il n'y a pas de définition uniforme du polycentrisme, mais plutôt une vision partagée de celui-ci.

Le polycentrisme semble ainsi suggérer un modèle territorial qui répond à différents critères:

Un réseau urbain hiérarchisé englobant toute la région

- L'existence de relations entre les nœuds du réseau;
- Un réseau formé par des centres ou des pôles d'activité économique spécialisés et complémentaires;
- Une connexion entre les centres ou pôles et un efficient système d'infrastructures et de télécommunications;
- Une accessibilité adéquate et garantie des services ou des équipements pour tous les centres habités;
- Un territoire équilibré, évitant le déclin démographique et économique des centres éloignés des zones dynamiques;
- En travaillant ensemble, du fait qu'un réseau de villes se complètent fonctionnellement, on obtient une compétitivité supérieure à celle de la somme de chaque ville œuvrant pour son propre compte.

Dans cet Atelier, le polycentrisme s'aborde en considérant deux échelles (l'une ou l'autre, ou parfois les deux): d'une part, le niveau intra-régional/local, ayant une structure territoriale définie par plusieurs systèmes urbains locaux et fondée sur les villes d'une certaine importance (les chefs-lieux de provinces par exemple); d'autre part, le niveau des aires métropolitaines, lorsqu'il s'agit d'espaces régionaux fortement structurés par celles-ci.

Methodologie de travail

L'analyse développée dans le Rapport de convergence a été structurée en cinq parties.

Données de base de chaque Région partenaire. Ensemble de fiches de synthèse décrivant chaque Région, incluant une carte et un tableau résumant ses caractéristiques de base. Les cartes ont été élaborées selon des critères homogènes, avec indication des agglomérations urbaines et des réseaux de transport. Ces fiches permettent d'avoir une idée claire de la structure territoriale de chaque Région et, dans le même temps, elles facilitent la compréhension et l'analyse des réponses aux questionnaires.

Analyse comparée de chaque Région du point de vue du polycentrisme. Une série d'indicateurs ont été élaborés pour pouvoir comparer de façon homogène le degré de polycentrisme de chaque Région. Ces résultats ont été intégrés aux réponses des questionnaires et ont permis de classer les régions par groupes ayant des caractéristiques similaires.

Problèmes territoriaux. Sélection des problèmes les plus fréquemment cités dans les questionnaires et analyse de la relation existant entre le type de problème et les caractéristiques de chaque Région.

Instruments d'aménagement du territoire. Les instruments existant dans chaque Région ont été analysés du point de vue de l'aménagement physique mais aussi de l'aménagement fonctionnel, en soulignant les déficiences relevées par les Régions et les cas d'instruments innovants.

Stratégies territoriales. Les stratégies et les modèles territoriaux exposés par chaque Région ont été analysés et on les a comparé aux objectifs du SDEC et du Territorial Agenda.

On reporte ci-dessous la synthèse de ces analyses et les principales conclusions qui en ressortent:

Analyse comparative. Polycentrisme morphologique et fonctionnel

Toutes les Régions partenaires présentent, à différents degrés, une structure territoriale de base polycentrique, apparue spon-

* Groupe de travail constitué par l'Institut d'Estudis Territorials par Rafael Giménez Capdevila, Sergi Lozano Solé, Josep Prat Roura et Elise Bouydron

tanément tout au long de leur histoire. Toutefois, l'existence d'une distribution polycentrique des villes ne se traduit pas toujours en un polycentrisme complet. Souvent, les pôles n'ont que de faibles relations entre eux et le système finit par fonctionner en réalité de manière monocentrique.

Les Régions partenaires forment un ensemble très hétérogène. Certaines Régions sont très peuplées et possèdent de grandes villes à l'échelle européenne, d'autres ont une population totale inférieure à celle des capitales régionales des Régions les plus grandes.

Par ailleurs, la Région Mer Egée présente des caractéristiques d'insularité uniques parmi le groupe des Régions, ce qui la rend difficilement comparable aux autres, de tout point de vue.

C'est pourquoi on a commencé par subdiviser les Régions en groupes afin de faciliter leur analyse comparée. Cette classification a été faite essentiellement en fonction de leur population totale et de la taille de leurs villes.

Elle permet de plus d'avoir une première vision sur l'aspect morphologique de leur polycentrisme.

Du point de vue de leur population totale, trois groupes de Régions se dégagent. Toutefois, si l'on tient compte de la taille de leurs villes principales, il se dégage également trois groupes mais qui ne sont pas exactement les mêmes que les trois groupes précédents. En combinant ces deux aspects, on obtient quatre groupes de Régions.

		Population du centre ou centres urbains principaux		
		+ de 1 million Hab.	500 000 - 1 million Hab.	50 000 - 120 000 Hab.
Population Totale	plus de 4 millions	CATALUNYA, LATIUM, PACA, PIEMONT	LA SICILE	
	1 million - 4 millions		LA MURCIE	
	moins de 1 million			OMBRIE, ALENTEJO, ALGARVE, MER EGÉE

Source: élaboration propre

Tab. 1- Modélisation du polycentrisme dans les Régions partenaires (source: élaboration propre)

La spécificité morphologique de la Région Mer Egée (multitude d'îles de tailles différentes) a fait que l'on a dû considérer un nouveau groupe.

En fin de compte, la classification est donc de cinq groupes de Régions ayant des traits en commun:

Groupe 1: PACA, Catalunya, Latium et Piémont

Groupe 2: La Sicile

Groupe 3: La Murcie

Groupe 4: Ombrie, Alentejo et Algarve

Groupe 5: Mer Egée

Ces groupes présentent des dynamismes et des problèmes similaires, relevés dans l'analyse qui suit. Toutefois, dans un même groupe, une Région peut présenter des nuances qui l'éloignent des autres ou encore des similitudes avec des Régions d'un autre groupe. L'analyse de détail du polycentrisme fait apparaître certaines de ces nuances.

Polycentrisme morphologique

Le degré de polycentrisme de chaque Région partenaire a été identifié et mesuré à partir de certains indicateurs, ce qui a permis d'approfondir l'analyse comparée des Régions, au-delà de la simple impression visuelle que donne l'observation des cartes.

La méthodologie utilisée a consisté à mesurer le degré de polycentrisme à partir de trois points de vue différents: la taille, la localisation et la connectivité. Pour chacun d'eux, une série d'indicateurs ont été définis en vue de calculer un indicateur global caractérisant le degré de polycentrisme existant dans chaque Région. L'analyse de ces indicateurs donne une idée du polycentrisme spatial, mais non du polycentrisme fonctionnel, c'est-à-dire qu'ils donnent une idée du polycentrisme que la Région pourrait potentiellement avoir mais non de son aspect relationnel réel (réseaux de courants, coopération). Cette analyse s'appuie sur la méthodologie appliquée par l'ESPON, mais elle a été adaptée à l'échelle régionale du Projet. Elle est exposée en détail dans le Rapport de convergence.

Les résultats obtenus au moyen de ces indicateurs sont présentés dans le tableau suivant (les trois indicateurs peuvent varier entre 0 et 100, 100 étant le plus haut degré de polycentrisme relevé).

Dans ce tableau, les Régions sont présentées selon l'ordre des groupes ci-dessus et, à l'intérieur des groupes, elles sont classées par ordre décroissant de population. Cet ordre permet de mieux voir les traits que les Régions de chaque groupe ont en commun. L'analyse de la taille des villes révèle que les Régions les moins peuplées (Groupes 4 et 5) sont les Régions les plus polycentriques, alors que les Régions les plus peuplées (Groupe 1) sont celles qui sont le moins polycentrique, comme c'est le cas du Latium et de la Catalogne, qui sont les Régions

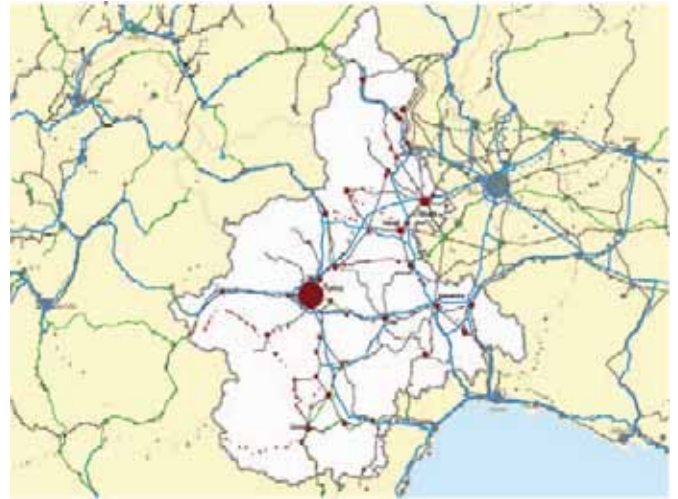
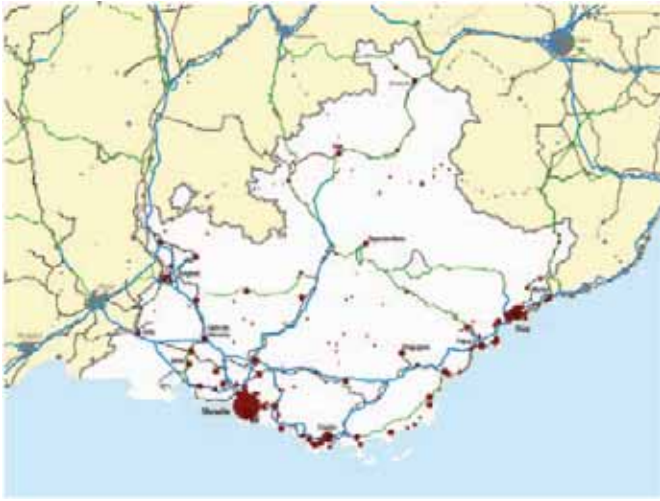


Fig. 1 - a, b, c, d - Groupe 1: PACA, Catalunya, Latium et Piémont



Fig. 2 - Groupe 2: Sicile



Fig. 3 - Groupe 3: Murcie



Fig.4 - Groupe 4: Ombrie (dans la figure), Alentejo et Algarve



Fig. 5 - Groupe 5: Mer Egée

plus peuplées et celles qui ont la plus grande capitale régionale. Les Régions des Groupes 2 et 3 qui n'ont qu'une population de taille moyenne sont également celles qui sont moyennes du point de vue du polycentrisme.

La répartition territoriale des importants centres urbains et des villes naît de facteurs géographiques. Il existe toutefois une

pour celles des Groupes 4 et 5, ce qui révèle une meilleure dotation en infrastructures des Régions les plus peuplées.

Pour résumer, l'indicateur qui réunit ces trois dimensions du polycentrisme montre qu'il existe une certaine relation avec la taille démographique de la Région considérée, les Régions les plus peuplées étant les moins polycentriques et vice-versa.

Groupe	Région	Indices partiels de polycentrisme			Indice conjoint de polycentrisme
		Taille	Localisation	Connectivité	
G-1	Catalunya	45,5	18,3	66,5	43,4
	Latium	35,7	38,3	55,0	43,0
	Provence-Alpes-Côte-d'Azur	55,3	46,7	67,0	56,3
	Piémont	52,9	61,7	66,0	60,2
G-2	La Sicile	65,8	56,7	37,5	53,3
G-3	La Murcie	61,4	58,3	45,0	54,9
G-4	Ombrie	74,6	80,0	38,5	64,4
	Alentejo	84,18	66,7	7,5	52,8
	Algarve	84,9	51,7	33,5	56,7
G-5	Mer Egée	74,0	65,0	0,0	46,4

Tab. 2 - Tableau des indicateurs de polycentrisme

relation entre le degré de polycentrisme des centres habités et la taille démographique de chaque région. Ceci se doit au fait que les Régions du Groupe 1 présentent une importante disproportion entre la taille de leurs capitales régionales et celle de leurs villes moyennes. Il ne faut pas oublier que les grandes métropoles ont tendance à attirer de plus en plus les habitants des villes de leurs alentours.

L'analyse de la connectivité révèle une situation plus polycentrique pour les Régions du Groupe 1 et moins polycentrique

Selon cet indicateur global, les Régions Piémont et PACA présentent un haut degré de polycentrisme, bien qu'elles appartiennent au Groupe 1. On pourrait donc les considérer comme des modèles à suivre pour les autres Régions du Groupe 1. Parmi les Régions les moins peuplées (Groupes 2, 3, 4 et 5), la Région Ombrie serait celle présentant le plus haut degré de polycentrisme.

Il convient de rappeler que ces indicateurs ont été définis pour mesurer le polycentrisme existant uniquement à l'échelle régio-

nale. Il peut y avoir des Régions qui disposent de plusieurs grandes villes très polycentriques comme des Régions qui forment un territoire polycentrique avec d'autres Régions voisines.

Polycentrisme fonctionnel

L'existence, ou la génération spontanée, de structures polynucléaires ou multipolaires sont souvent soulignées dans les réponses aux questionnaires mais ce type de structuration territoriale ne s'accompagne pas toujours d'un polycentrisme fonctionnel. Si certaines Régions partenaires parlent de "polycentrisme historique" ou de "polycentrisme spontané", la Région PACA pose la question d'une articulation fonctionnelle des centres urbains et préfère parler de multipolarité.

La classification des Régions donne des groupes assez homogènes du point de vue de la diversité et de la distribution des activités économiques sur leurs territoires. Les Régions du Groupe 1 sont celles qui ont la plus grande diversité d'activités économiques, allant du secteur tertiaire et des nouvelles technologies à l'agriculture et au tourisme. Les Régions des Groupes 2 et 3 (Régions Sicile et Murcie) offrent surtout des activités industrielles, agricoles et touristiques. Les Régions des Groupes 4 et 5 s'occupent essentiellement d'agriculture et de tourisme, à l'exception de la Région Ombrie, plus proche des Régions Murcie et Sicile.

Les capitales régionales, surtout celles les plus peuplées, offrent une grande diversité d'activités économiques, sans spécialisation évidente, mais on y trouve habituellement toutes les activités tertiaire et administratives.

Dans les villes de taille moyenne, on trouve plus facilement une certaine spécialisation et une complémentarité entre elles. Toutefois, dans les Régions analysées, rares sont les cas de villes particulièrement spécialisées dans un secteur économique donné (comme l'avaient été, autrefois, les villes sièges des premières implantations industrielles). Il est usuel de trouver des villes qui disposent d'une ou de plusieurs activités qui, par leur concentration, leur donnent une importance au niveau régional, à côté d'autres activités plus diversifiées. Ceci permet à ces villes d'être moins vulnérables en cas de crise ou d'évolution du secteur prédominant.

La Région PACA est un bon exemple de villes ou de zones spécialisés dans différents secteurs ayant parfois des rôles complémentaires. Chacune de ses villes principales (Marseille, Nice, Toulon et Avignon) a ainsi une activité prédominante distincte qui ne coïncide pas avec celles des autres villes. Cette

spécialisation et complémentarité existe même entre la capitale régionale et la deuxième ville importante (toutes les deux de catégorie MEGA, selon la classification ESPON).

Les réponses aux questionnaires ont permis de relever les exemples de Terni (Ombrie) ou du quadrant nord du Latium, deux zones où prédominent quelques industries très spécialisées, actuellement en perte de productivité. Dans ces deux cas, leurs Régions respectives présentent cet aspect comme un problème et envisagent d'y diversifier les activités économiques pour évoluer vers d'autres secteurs ayant une plus grande valeur ajoutée (comme, par exemple, les nouvelles technologies ou les activités de la "Société de l'Information").

On trouve plus de spécialisation et de complémentarité dans les Régions les plus grandes, où la diversité économique est majeure. Dans les Régions Algarve et Mer Egée, le tourisme et l'agriculture sont prédominants sur l'ensemble de leurs territoires. Dans les villes, on trouve peu de spécialisation ou de complémentarité. Les Régions des Groupes 2 et 3 se situent en position intermédiaire, du fait qu'elles possèdent des activités industrielles considérables.

Dans toutes les Régions considérées, on observe que la répartition territoriale des activités ne vient pas d'un processus planifié et voulu en vue d'atteindre un polycentrisme compétitif, mais plutôt d'une évolution spontanée de l'économie. Les secteurs liés à de grandes infrastructures font exception (comme, par exemple, les ports). Les villes portuaires sont spécialisées en logistique, secteur favorisé par les investissements publics dans cet équipement.

On trouve, dans les Régions concernées, différents exemples de tentatives faites pour favoriser l'implantation de nouvelles technologies ou d'activités relatives à la "Société de l'Information", que le secteur public entend promouvoir en partenariat avec le secteur privé. On note, tout particulièrement, les expériences de la Région PACA.

Problématiques clés

Les problèmes relevés par les différentes Régions sont assez similaires, bien que chaque Région les perçoive selon une intensité et comme ayant une origine différentes:

- Dispersion et ségrégation des usages;
- Étalement urbain, faible densité, forte occupation du sol.
- Dégradation du paysage et fragmentation des espaces ouverts (notamment altération des zones-tampons);
- Le monde rural devient un espace pour usages multiples où

doivent cohabiter des enjeux du développement économique et de protection de l'environnement;

- Augmentation de la mobilité, surtout celle en voiture privée, et saturation des infrastructures;

- Réseaux de transports publics insuffisants et faible niveau d'intermodalité;

- Manque d'infrastructures non radiales susceptibles de favoriser les relations polycentriques;

- Augmentation de la densité démographique, concentrée dans certaines zones, abandon des villages de petite taille, déséquilibres entre littoral et l'arrière-pays;

- Croissance urbaine dans des zones dépourvues de services ou infrastructures appropriées;

- Besoin de mieux développer la coordination fonctionnelle entre villes pour augmenter leur compétitivité.

Dans les Régions du Groupe 1, les problèmes de congestion de la circulation et d'insuffisance des transports publics sont très graves. Parmi les causes de ce problème, on trouve l'autre grand problème du Groupe 1, soit la dispersion des habitants, avec des développements urbains de faible densité et monofonctionnels. Le principal problème des Régions des Groupes 3 et 4 est représenté par cette dispersion urbaine, cette fois-ci due au tourisme et son énorme développement, ce qui conduit à une forte occupation du sol et nuit à l'environnement et aux paysages. La Région Mer Égée (Groupe 5) connaît également les problèmes des Groupes 3 et 4, mais l'aspect le plus critique est l'insuffisance de liaisons entre ses îles.

Conclusions

Stratégies possibles - Modèles de régions

L'ensemble des Régions partenaires de l'espace Medocc confirment leur volonté de rendre cohérentes leurs politiques avec les options politiques du SDEC. Si la notion de polycentrisme, comme elle est vue par les politiques de l'UE, n'est pas toujours reprise explicitement dans leurs documents d'aménagement du territoire, elle est néanmoins reconnue et acceptée par tous comme une notion adéquate pour mettre en valeur leurs territoires, du fait qu'elle traduit une vision pertinente de l'espace, en cohérence avec les enjeux européens actuels d'aménagement. Malgré tout, la majorité des Régions concernées ont une structure plutôt mononucléaire, présentant une forte polarisation qui conditionne les relations polycentriques. Par ailleurs, au niveau des infrastructures, la structure radiale, habituelle de ces

Régions, ne répond plus aux exigences de déplacement entre les villes de taille intermédiaire.

Aujourd'hui, il semble que toutes les Régions s'efforcent de développer des relations multidirectionnelles, par une recherche d'axes transversaux, mais aussi par des politiques de valorisation des divers systèmes locaux composant le territoire et le renforcement de centres structurants intermédiaires.

Puisque une structure polycentrique de forme existe souvent au niveau des villes, il faudrait favoriser le fonctionnement polycentrique des régions. Si ce polycentrisme ne se produit pas spontanément, les stratégies d'aménagement du territoire devraient cibler des facteurs susceptibles de le faciliter (comme, par exemple, une structure urbaine faite de villes moyennes importantes et une connectivité suffisante pour donner un support concret au polycentrisme).

Face à ces problèmes, toutes les Régions partenaires envisagent un modèle urbain soutenable similaire, bien que l'on y trouve parfois des dynamismes de développement qui s'éloignent de ce modèle. L'établissement de nouvelles urbanisations sur le territoire et la manière dont se distribue leur croissance définissent un modèle de système urbain régional, souvent à l'origine de bon nombre de problèmes territoriaux. Si les nouveaux développements urbains se faisaient sur des villes de taille moyenne, on aurait alors un modèle territorial qui permettrait d'atteindre plus facilement les objectifs visés par le SDEC (reportés au début du point VI-1) et de se rapprocher de la situation de polycentrisme idéal. Les Régions partenaires ont usuellement une structure de villes principales autour desquelles se sont faites les croissances urbaines au fil des ans. Cette structure se complète actuellement d'une série de villes qui, jusqu'à dernièrement étaient assez petites, mais qui ont connu d'importants développements urbains au cours des dernières décennies. Il faut souligner que les plans territoriaux en train de s'élaborer ou en cours de révision en Catalogne visent à promouvoir un modèle de répartition nodale de la population, ce qui diminuerait le déséquilibre démographique entre l'aire métropolitaine de Barcelone et le reste de la Région, et qui favoriserait le rôle des villes moyennes existantes.

Thèmes à développer. Instruments d'aménagement du territoire

Les instruments d'aménagement du territoire constituent les mécanismes les plus directs pour remédier aux problèmes mentionnés et pour orienter les nouveaux développements

urbains vers un modèle polycentrique soutenable. Dans toutes les Régions, les outils de planification physique suivent une structure similaire et, en général, sont utilisés depuis longtemps. Toutefois, le constat de la réalité actuelle montre que ces instruments ne sont pas arrivés à éviter que les territoires des Régions souffrent d'une série de problèmes, relativement communs.

D'une manière générale, toutes les Régions acceptent les critères du SDEC en matière de développement durable, ce qui devrait permettre de réduire les problèmes actuels. Toutefois, le caractère multiple des démarches administratives et l'autonomie des municipalités font qu'une mise en valeur cohérente est difficile à mettre en place. Il serait donc opportun d'envisager la nécessité de disposer d'instruments appropriés selon les différentes échelles territoriales, tout en garantissant un objectif commun. Nombreuses sont les Régions partenaires qui envisagent la nécessité de développer des instruments intermédiaires d'aménagement territorial, à une échelle supérieure à l'échelle municipale mais inférieure à l'échelle régionale, ce qui permettrait d'aborder ces problèmes d'une façon unitaire. Les Régions les plus avancées dans ce domaine sont les Régions Latium, Piémont, PACA, Ombrie et Catalogne.

Les instruments d'aménagement fonctionnel sont moins fréquents et les informations en retour sur leur application sont infiniment moindres. De ce point de vue, les différences entre Régions sont importantes.

Les instruments d'aménagement actuels tiennent rarement compte de la répartition des fonctions entre villes et monde rural, au-delà de la distribution des secteurs tertiaire, industriel et agricole. Des initiatives mixtes, entre le secteur public et le secteur privé, se sont fait jour dans certaines Régions et ont donné lieu au développement de centres spécialisés. D'une manière générale, tout ceci manque d'une stratégie à l'échelle territoriale régionale. La spécialisation de certaines productions industrielles ou de certaines formes d'agriculture s'est formée de façon spontanée.

Parmi les Régions partenaires, celle qui présente l'expérience la plus riche dans l'élaboration et la mise en œuvre d'instruments fonctionnels n'est autre que la Région PACA. L'analyse de la spécialisation fonctionnelle et de la complémentarité entre villes ou régions a mis en évidence que la Région PACA était l'une des Régions où ces aspects étaient les plus remarquables. La structuration de ces instruments dans cette Région pourrait être donc constituer un modèle intéressant pour les autres Régions.

Piste des projets

Pour mieux s'articuler avec les recommandations de l'UE, plusieurs améliorations des politiques et des outils sont proposées dans les réponses reçues aux questionnaires. Elles sont toutefois encore en attente de réponses concrètes.

Les Régions partenaires parlent d'une nécessité d'améliorer les partenariats institutionnels mais aussi de promouvoir les PPP - Partenariats public-privé encouragés par l'UE. Les nouveaux instruments de gestion des projets publics ou privés ne sont pas aujourd'hui satisfaisants. Par ailleurs, la participation du secteur privé dans le développement polycentrique du territoire n'est pas perçue de la même façon dans les différentes Régions. Certains partenaires estiment que le polycentrisme est un "canevas partagé" par le secteur public et le secteur privé, d'autres que le polycentrisme n'est absolument pas une notion prise en considération par le secteur privé.

La coopération transnationale et transfrontalière est peu, voire même pas du tout; abordée par les Régions partenaires, alors même qu'il s'agit d'un des objectifs du SDEC. Dans ce sens, il semble que le polycentrisme à l'échelle européenne soit peu prisé par les politiques régionales d'aménagement du territoire. Cette analyse a révélé que les dynamismes et les problèmes territoriaux des Régions partenaires sont similaires, surtout quand on fait la comparaison entre Régions ayant des caractéristiques semblables (ce qui a été fait en les rassemblant dans les 5 Groupes pris en compte). On peut penser que le reste des circonscriptions régionales européennes, et notamment celles du bassin méditerranéen, présentent des cas assez semblables et aient le même genre de dynamisme. Les expériences étudiées devraient donc pouvoir représenter des exemples utiles pour d'autres Régions de l'Europe.

3 - Le Projet Pilote

3.1 - Méthodologie et description des projets pilotes

Giovanni Pineschi, BIC Lazio

La phase des projets pilote s'est développée parallèlement à la phase de convergence. Dans les comités techniques, à partir de celui de Barcelone (Espagne), les partenaires ont discuté de propositions d'idées de projet, en évaluant les éléments d'intérêt, mais surtout les liens avec les thématiques étudiées, les logiques possibles et les relations avec l'évolution des documents d'orientation de l'Union Européenne.

Le cadre des projets pilote est en effet très hétérogène, aussi bien du point de vue des thématiques sélectionnées, de l'échelle territoriale d'intervention, que du point de vue du type d'actions entreprises et d'output prévus.

L'élément unifiant, qui ressort de la méthode de travail, est l'intervention sur des points critiques spécifiques présents sur le territoire régional, par rapport auxquels on a essayé de donner une réponse en termes de méthode, de procédure et d'instrument de planification.

Les critères minimum identifiés - comme condition de base - ont pour objet de définir un espace de co-division des instruments à utiliser pour l'intervention, en confiant l'évaluation de l'efficacité aux compétences des Pouvoirs publics de mettre en œuvre des instruments et des politiques.

Parmi les principaux critères, nous pouvons citer:

- la présence de points critiques spécifiques au niveau local et régional, mais d'importance supra-locale;
- la caractéristique méditerranéenne du type de dynamique, objet du projet pilote;
- la faiblesse ou la "souffrance" des instruments ordinaires dans la gestion des aspects critiques observés;
- la nécessité de proposer des instruments ad hoc;
- le degré de réponse offert par le projet pilote au problème de la mise en œuvre de lignes d'action lancées par le SDEC et par son évolution, l'Agenda Territorial de Leipzig;
- le degré de conscience et de perspective que de tels projets doivent posséder en termes de vision d'un avenir possible de l'espace méditerranéen, dans son évolution incertaine et peu claire;

La Région Latium, la Région Ombrie, la Région Sicile, la Région de Murcie affrontent, bien que chacune de manière différente, le thème de la planification territoriale à l'échelle sous-

régionale et provinciale, de vastes portions de territoire régional saisies par des dynamiques particulières.

Pour la Région Latium et la Région Sicile, l'aspect critique de fond dérive d'une recherche de cohérence parmi les instruments de gestion sur deux thèmes spécifiques: pour le Latium, on a étudié le territoire concerné par la prévision de la ligne directrice transversale Orte-Civitavecchia, dont le succès sur le territoire n'est pas encore clair en termes d'aménagement territorial et économique général.

Pour la Sicile, on a pris en considération le futur du littoral sud occidental de Syracuse, où sont à la fois présentes, d'un côté, des politiques d'exploitation des ressources pétrochimiques et des infrastructures connexes (Augusta, Melilli), avec des résultats "compétitifs certains", mais avec des conséquences catastrophiques sur l'environnement ; et de l'autre, la relance de la ressource culturelle et environnementale, qui n'a pas encore été compromise, mais aux résultats incertains du point de vue de la durabilité économique.

La Région Ombrie, dans le document de programmation DST, annonce quelques stratégies pour soutenir la survie des systèmes territoriaux diffus, en identifiant la connexion à "large bande" comme étant une politique de soutien. Le projet pilote, dans ce cas, représente l'application de cette politique à échelle locale.

La Région de Murcie, en présentant une proposition de plan d'aménagement pour le Bassin de la Mer Menor, pose implicitement le problème type du littoral méditerranéen, à savoir la recherche de l'équilibre entre infrastructures, au sens de l'établissement du tourisme et de la défense de l'environnement. De ce point de vue, le concept de développement durable assume la valeur de choix bien précis et parfois nullement prévus, à effectuer par les administrations responsables.

Pour la Région Piémont, la Mer Egée, la Catalogne, il s'agit d'une localisation précise aussi bien dans l'espace que dans le contenu: des lieux urbains saisies par des dynamiques ou des potentialités supralocales.

Novara est un cas emblématique où la ville considérée comme un lieu d'échanges entre deux couloirs TEN T, a du mal à obtenir de cette dynamique des hypothèses conscientes de l'aménagement urbain au sein de son plan régulateur, peut-être parce que les conséquences mêmes de telles dynamiques sont

incertaines (au-delà de l'augmentation des valeurs immobilières). La ville de Kos, en vertu d'une localisation stratégique et de la présence de témoignages historiques hétérogènes (de la ville gréco-romaine, à la domination vénitienne, à la reconstruction italienne post-tremblement de terre pendant vingt ans), joue la carte de la création de l'itinéraire urbain, dans lequel les témoignages sont physiquement reliés aux parcours des piétons (en mettant en pratique le parcours archéologique d'Athènes à l'occasion des Jeux Olympiques de 2004). Le thème du parcours comme pratique de revitalisation des contextes historiques méditerranéens se présente donc comme un ingrédient constant dont le succès doit être mesuré en termes économiques et culturels. La Région Catalogne a réalisé une étude spécifique sur des lieux situés au bord des noyaux urbains (friches industrielles ou vides urbains constitués par des restes d'espace agricole). Certains espaces, proches des infrastructures, se transforment en nouveaux centres commerciaux ou de direction, qui en dépassant le concept de non-lieu, assument la dimension de nouveaux centres urbains représentatifs des fonctions et de la nouvelle identité métropolitaine.

L'intérêt de cette étude est de type morphologique-urbanistique, avec la vérification de la structure, l'image et la signification des lieux, mais surtout de type localisé, car la position de ces lieux engendre des processus de concentration fonctionnelle et d'agglomération physique qui déterminent au fur et à mesure des dynamiques centripètes ou de polycentrisme territorial.

L'Institut de la Méditerranée, unique partenaire avec une identité scientifique et non territoriale - administrative, met l'accent sur le fait que la Méditerranée telle que représentée par le programme Medocc, ne projette pas sa spécificité dans un contexte évolutif de perspective, en affichant ainsi un espace "faible" à la lumière des politiques UE de Lisbonne et de Göteborg. La vision de l'espace et les mesures du Programme assument des valeurs et des significations différentes en fonction des grandes stratégies ou d'une possible évolution de l'espace et du contexte global. A partir de cela, le projet Méditerranée 2030 pose des objectifs (variables et invariables) qui se traduisent par des scénarios par rapport auxquels les partenaires ont commencé une réflexion à travers la mise en œuvre des projets pilote.

La DRE PACA a développé certains éléments d'orientation pour la construction d'une procédure de dialogue "transnational" sur la réalisation des infrastructures relatives aux couloirs transnationaux et transfrontaliers.

L'Algarve et l'Alentejo se sont concentrés sur des thèmes territoriaux relatifs à la valorisation et à la protection du patrimoine.

Algarve a tenté d'organiser le phénomène du tourisme de caravane, actuellement déréglementé, en annonçant un parcours d'organisation des flux, de l'accueil et des services avec la participation des organismes locaux.

Alentejo propose un système de surveillance des incendies, basé sur des technologies simples, pouvant être aussi adoptés par des organismes locaux et des territoires à faibles infrastructures technologiques, capables de limiter les incendies qui provoquent tous les ans (et incroyablement) des dégâts importants et absurdes.

A partir des projets pilote, est née la nécessité de la part des administrations de prédisposer des instruments et des connaissances pouvant augmenter le degré de conscience de l'importance que les choix effectués au niveau local ont vis à vis d'un contexte plus large (par exemple, les options posées par les Territorial Agenda). Une autre nécessité est celle de lier, le plus possible, le développement régional aux ressources environnementales et à l'identité culturelle, en tenant compte du fait que cela offre des perspectives moins compétitives (au moins au premier stade) par rapport aux politiques de développement du marché global.

En particulier, un vue d'ensemble des projets pilote souligne la difficulté à mettre en oeuvre les politiques de l'UE, sans une réflexion sur la signification et l'aspect pratique des actions sur le territoire régional, soit sur les conséquences environnementales, soit sur les résultats de la compétitivité. Cette difficulté a besoin de la création d'instruments de dialogue et de feedback horizontal et vertical, identifiant l'échelle territoriale sous-régionale et locale comme un véritable laboratoire d'expérimentation, où tous les acteurs intéressés à l'aménagement du territoire, des policy makers de l'UE aux responsables des administrations locales, devraient s'engager dans une action de confrontation et d'apprentissage réciproque.

Les projets Pilotes du Partenariat sont les suivants:

PARTENAIRE	TITRE
Regione Lazio	Stratégies pour le développement du territoire subrégional côtier nord intéressé par les couloirs UE et Nationaux: le cas de la plateforme Civitavecchia - Orte
Regione Piemonte	Le cadre de gouvernance territoriale dans les dynamiques du noeud de Novara
Regione Umbria	Stratégies pour le développement territorial et ICT: le cas du Lac Trasimène
Regione Siciliana	Mise en oeuvre d'un procès de Gouvernance territoriale multi- niveau et confrontation avec les objectifs du SDEC: L'aire de Syracuse.
Murcia	Estudio De La Evolución Territorial Del Área Comprendida En La Cuenca Visual Del Mar Menor
Generalitat de Catalunya	Nouvelles géographies de la production et de la consommation dans la Région Métropolitaine de Barcelone
Ministère De la Mer Égée	Valorisation urbaine: promenade Multi - culturelle dans la ville de Kos
DRE PACA	Plateforme de dialogue
Institut de la Méditerranée	Méditerranée 2030 et stratégies territoriales
ALGARVE	Formulation de stratégies pour encadrer et accueillir les auto-caravanes dans la Région de l'Algarve
ALENTEJO	Système de Télédétection d'incendies

3.2 - Regione Lazio: Stratégies pour le développement du territoire subrégional côtier nord intéressé par les couloirs UE et Nationaux: le cas de la plateforme Civitavecchia - Orte

Regione Lazio - Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Università di Roma TRE, BIC Lazio*

Ce Projet-pilote est né de l'exigence de faire la vérification, à l'échelle sous-régionale, des orientations de mise en valeur et d'aménagement du territoire tels qu'ils sont définis dans les documents d'orientation européens en les comparant aux instruments d'aménagement et de programmation, en cours d'élaboration ou d'application, sur le territoire.

La Région Latium a choisi de prendre en considération un territoire suffisamment vaste, où la nature des lieux et les prévisions en cours imposaient une interaction des éléments constitutifs des trois Ateliers (Infrastructures, Environnement et Polycentrisme) dans un cadre stratégique unitaire en mesure d'intégrer les caractéristiques territoriales, les dynamismes régionaux et les possibilités de développement pour les fonder une logique de système.

Méthodologie

Du point de vue méthodologique, pour écourter les délais et diminuer les besoins en ressources financières, Medisdec-Stratmed a utilisé un parcours de vérification très synthétique, fondé sur les données essentielles d'enquête territoriale et d'intervention eues des réponses aux questionnaires ainsi que provenant d'autres instruments d'analyse et d'intervention sur le territoire (PTRG, plans paysagers, plans territoriaux provinciaux, instruments de programmation ordinaire et négociée, etc.)

En synthèse, dans le cas de la Région Latium, le projet-pilote entend recomposer un cadre territorial sur la base d'une analyse synthétique des caractéristiques spécifiques du territoire concerné. Le parcours méthodologique a été articulé en plusieurs phases qui se résument de la manière suivante:

Phase 1

1.1. Les grands invariants stratégiques

Définition d'un premier schéma territorial dit "Cadre de référence territorial", à l'échelle 1:1 000 000, destiné à situer la zone d'étude au sein d'une situation supra-régionale.

Ce Cadre montre les interactions d'un territoire étendu et des lignes de force qui naissent du dynamisme des niveaux supérieurs (UE, niveau central), dont l'ensemble forme les données de base et les grands points fixes stratégiques.

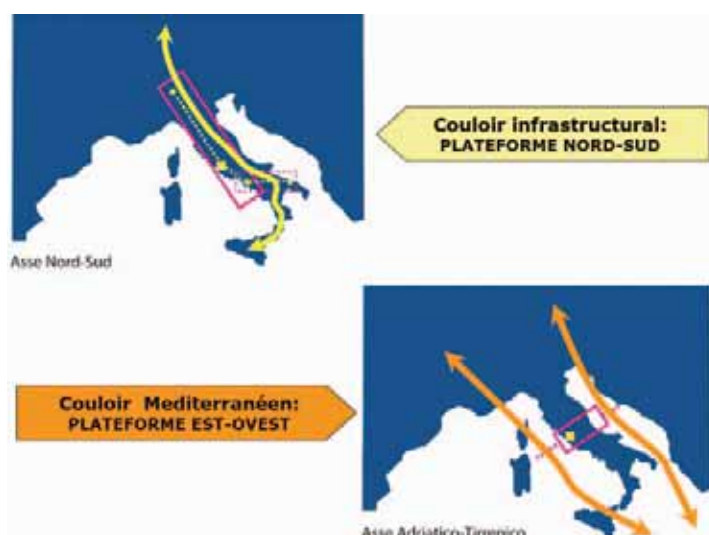


Fig. 1 - La Région Latium et les grands couloirs d'infrastructure

* Groupe de travail constitué par: Daniele Iacovone (Regione Lazio) responsable du projet, Marco Cremaschi, Pietro Elisei, Giuliano Terzi (Università Roma TRE), Luc Bonnard, Giovanni Pineschi, (BIC Lazio), Francesco Correnti (Directeur de l'organisation du consortium PRUSST Patrimonio di S. Pietro)

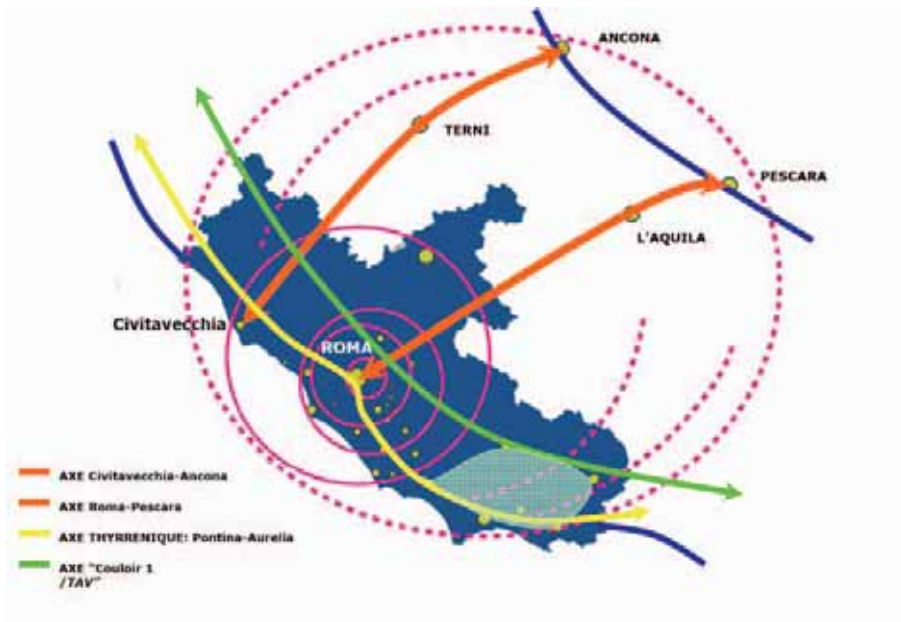


Fig. 2 - Le système infrastructurel transversal Tyrrhénienne - Adriatique

1.2 Caractères du territoire et politiques régionales

Le Cadre de référence territorial procède ensuite à une seconde action de vérification, à une échelle inférieure (1:100 000), en analysant les interactions des grands points fixes stratégiques dans le cadre de la programmation régionale ou sous-régionale, dans un système qui représente, en grandes lignes, les caractéristiques spécifiques du territoire concerné.

L'analyse met en relation les principaux caractères territoriaux existants (composantes) et les principales lignes d'intervention programmées (stratégies) en utilisant une analyse subdivisée par thèmes (ateliers).

Phase 2

2.1 Construction de l'état de l'art de la programmation multi-niveaux

Cette phase entend évaluer les données disponibles dans le cadre d'une vision perspective des interactions possibles entre les différentes politiques, dans une première hypothèse "d'agenda" stratégique sur base d'échelle hiérarchique. Cette phase a été conduite en coopération entre les Régions pour permettre une vérification au niveau local et une première validation de l'hypothèse d'action intégrée faite (cette phase aurait dû comporter un processus d'implication plus vaste mais des problèmes de temps ont fait restreindre l'interaction avec les Responsables du PRUSST - Patrimonio di San Pietro qui avait déjà réalisé ce type de procédure.

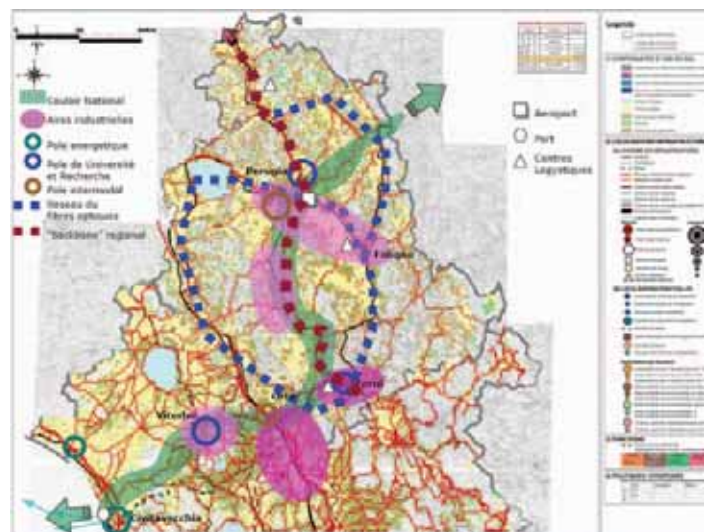


Fig. 3 - Hypothèse de tracé infrastructurel Ombrie - Latium

Cette phase a permis de construire un tableau de correspondances entre l'échelle de représentation, la typologie et la pertinence des politiques et des instruments considérés, et la pertinence des niveaux administratifs définis par l'UE.

LES RESEAUX ENVIRONNEMENTALES

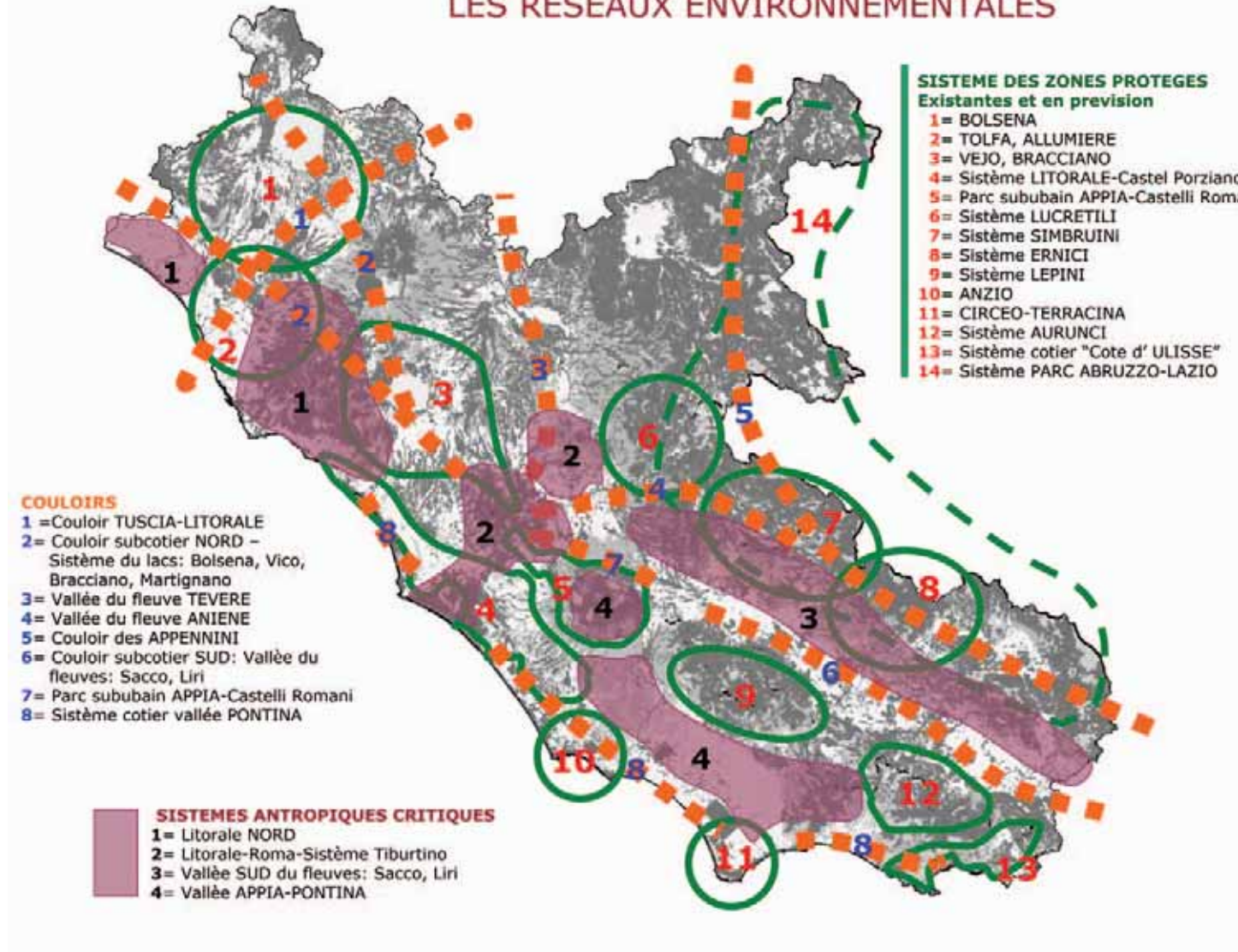


Fig. 4- L'analyse environnementale souligne les lignes de criticité entre les infrastructures, les aires protégées et les systèmes anthropiques

Phase 3

3.1 L'Agenda stratégique pour le secteur subrégional

Définition, à l'échelle subrégionale, d'un "agenda" stratégique reportant les actions polycentriques possibles, selon une structure hiérarchique, pour les interventions et systèmes territoriaux.

Le projet-pilote considère une hypothèse d'aménagement

territorial élaborée en se référant de manière explicite à la mise en pratique des orientations fixés dans le Territorial Agenda, en tenant compte de les vérifications prises en compte par l'Etude "Méditerranée 2030", de l'Institut de la Méditerranée.

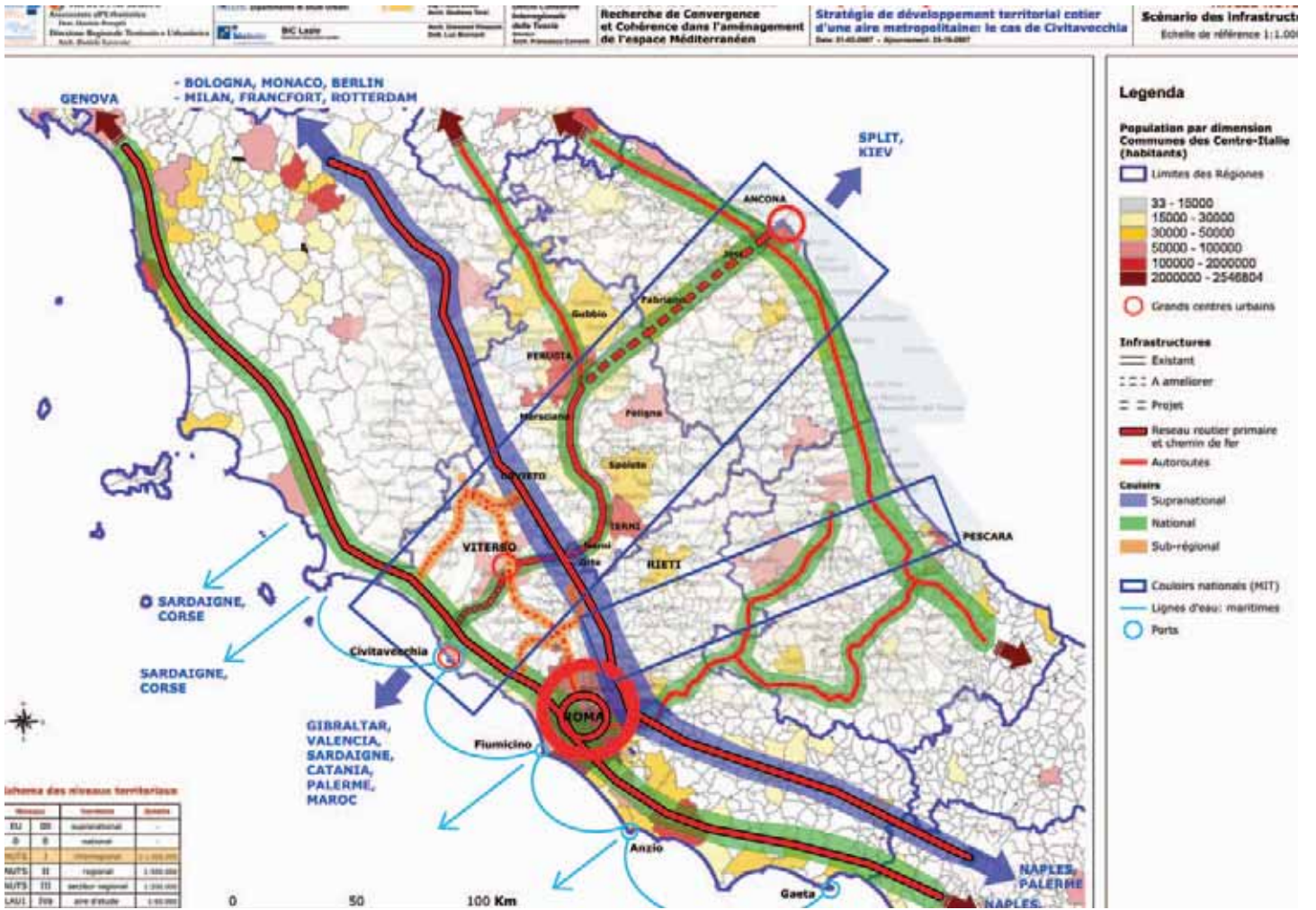


Fig. 5 - Le schéma suprarégional des couloirs et des hiérarchisations

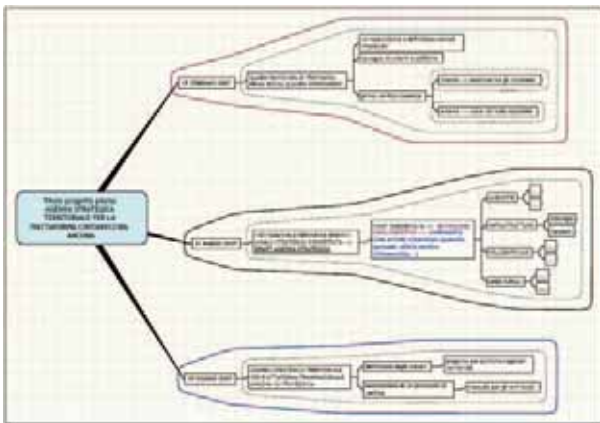


Fig. 6 - Les étapes pour la construction de l'Agenda Territorial

Unité Administrative Territoriale	Hiérarchie	Niveau territorial /rélevance stratégique	Institution de référence	Echelle	Politique (instrument)
EU /	00	Communautaire-Supranational/	EU - Espace INTERREG	-	SDEC/ TEN Stratégie de Lisbonne, Territorial Agenda
Etat	0	National	Nations	-	Plateformes nationales, Politiques nationales, transnationales et frontalières
NUTS I Macroregions	I	Interrégional	Suprarégional	1/1.000.000	Plateformes nationales/ politiques stratégiques interrégionales et frontalières
NUTS II Regions	II	Régional	Régions	1/ 500.000	Politiques /plans stratégiques régionaux
NUTS III Subregions	III	Secteur régional	Provinces Italiennes (ou part de Région)	1/200.000 1/ 100.000 -	Politiques /plans stratégiques subrégionaux
LAU I Subrégions	IV a	Aire d'étude	Groupes de Communes intéressés au projet pilote	1/ 100.000 - 1/ 50.000	Plans particuliers , vérification à échelle micro des politiques
LAU II Communes	IV b	Aire d'étude – détail	Commune	1/ 20.000	Plans particuliers , vérification à échelle micro des politiques

Tab. 1 - Cadre de référence entre niveau territorial/importance stratégique, organe de référence, échelle et politiques

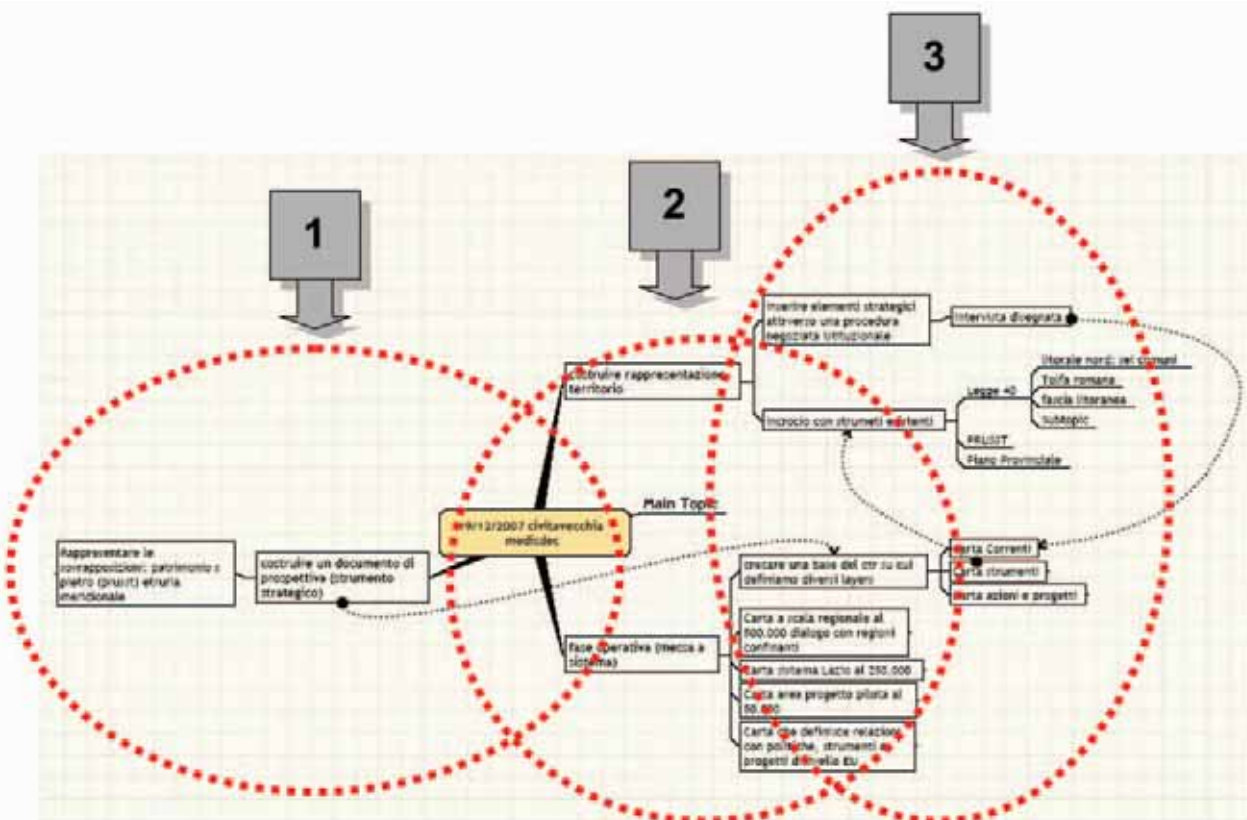


Fig. 7 - Le parcours de construction de "l'agenda" stratégique subrégional

Le projet pilote: la plateforme territoriale Orte - Civitavecchia, quelle stratégie de développement possible?

La Région Latium a choisi, pour son Projet-pilote, son secteur nord-occidental. Celui-ci est intéressé par les dynamismes d'un développement d'infrastructures importantes. Il est vu comme, en ce sens, un milieu territorial continu bien qu'étant hétérogène. Le Projet-pilote se fonde sur une représentation territoriale fondée sur les thèmes définis par les Ateliers. Il en résulte une représentation spatiale réticulaire dans laquelle ont été placés les composants du territoire.

Le "diagnostic" territorial

Cadre infrastructurel et fonctions (Atelier 1)

Du point de vue des Infrastructures, on relève deux couloirs ayant une importance nationale, à savoir:

1) Le réseau TEN, dit "Couloir 1", de niveau européen, défini par le réseau TEN-T et par les PEC - Pan-European Corridors.

Dans le Latium, ce réseau comprend le couloir infrastructurel 1 (Berlin-Palermo), lequel se matérialise par l'Autoroute A1 et par le réseau ferroviaire TGV Milan-Naples;

2) Le Couloir tyrrhénien septentrional et méridional, Gênes-Livourne-Civitavecchia-Naples, sur le versant tyrrhénien méridional de la Région Latium (projet inclus parmi les ouvrages stratégiques de la décision CIPE du 21.12. 2001 constituant une variante automatique du PGTL - Plan Général des Transports et de la Logistique).

La plate-forme Civitavecchia-Orte s'insère sur ces deux dorsales et se prolonge le long de la transversale tyrrhénienne-adriatique. Elle concerne principalement les territoires de Civitavecchia, Orte, Pérouse, Foligno, Assise, Terni, Jesi, Falconara, Ancône et de place en position stratégique sous différents aspects.

Elle se trouve en effet au centre de l'Italie et du bassin méditerranéen et se présente comme une référence idéale pour les

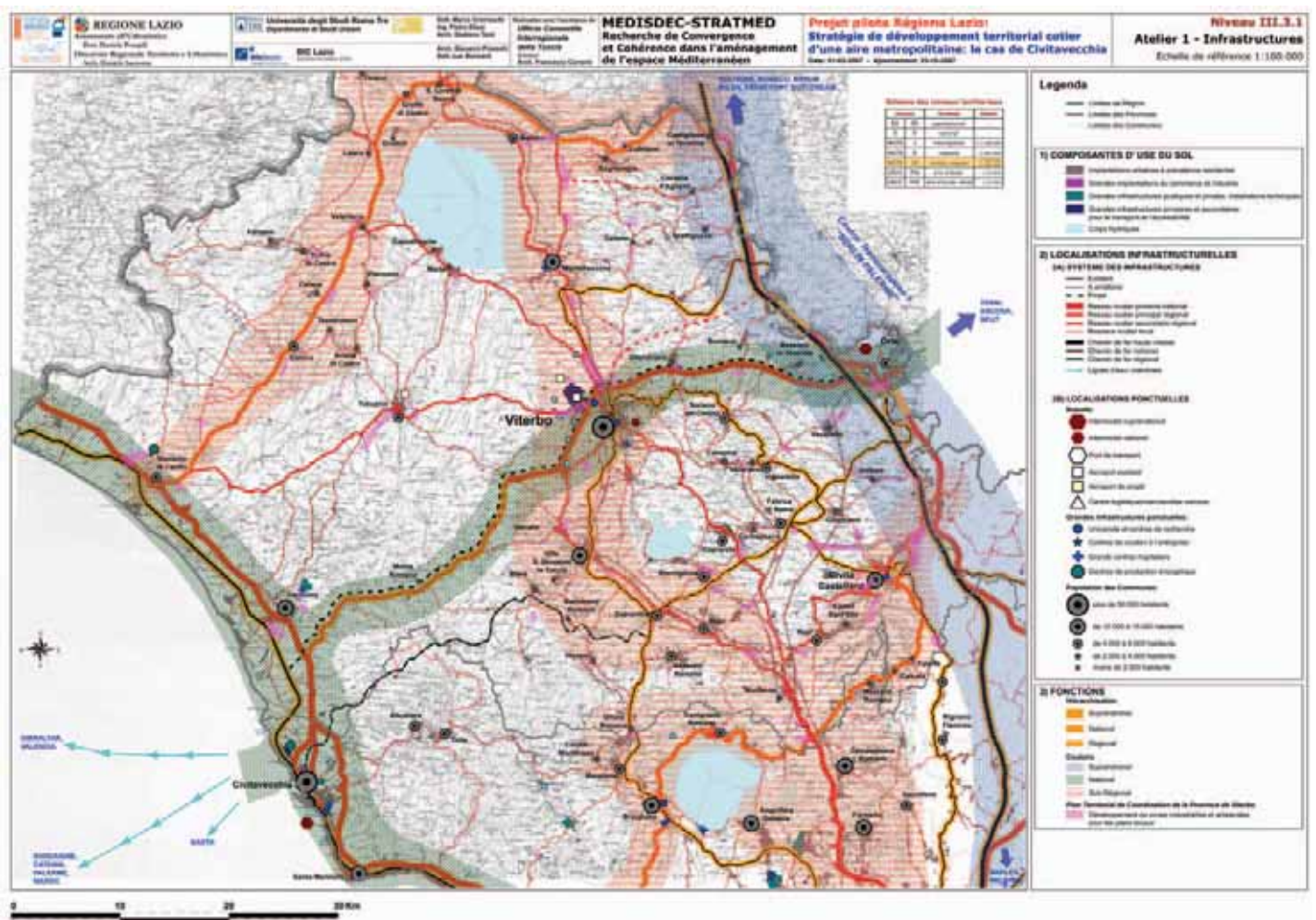


Fig. 8 - Les infrastructures: couloirs et réseaux d'accès

polycentrique, on observe une certaine dispersion de la structure d'implantation qui s'organise autour de groupes de centres de dimensions réduites (8 - 10.000 habitants), constituant des systèmes fortement liés, aussi bien du point de vue des caractères morphologiques des lieux (lacs, versants des collines, systèmes côtiers, etc....) qu'aux spécificités historico-culturelles (zones archéologiques, systèmes de production agricoles typiques, etc..).

La forte polarisation de Rome comporte l'organisation de ces systèmes le long de lignes directrices radiales orientées sur Rome. La seule structure territoriale transversale potentielle est constituée justement par la plate-forme transversale Civitavecchia - Viterbo - Orte dont les implications au niveau subrégionale ne sont pas encore effectivement comprises et contrôlées.

L'analyse du système polycentrique parvient (ainsi qu'on le verra par la suite dans la phase de proposition) à déterminer des unités minimum, constituées de 4- 5 communes en moyen-

ne (clusters) qui à leur tour s'organisent en systèmes linéaires (systèmes territoriaux).

Dynamiques et problèmes

Malgré les nombreux instruments de programmation prévus, il n'y a pas de scénarios stratégiques régionaux qui tendent à construire un schéma d'une vaste zone suprarégionale. Il existe toutefois des instruments au niveau régional et subrégional qui tendent à construire un aménagement (PRUSST, Plan Territorial Régional Loi Littorale, Plan Régional Transports) Le Latium est modelé autour de l'image de ville région. C'est la représentation qui est ponctuellement reproposée pour cette région. Un récit décidément adéquat, mais qui ne tient pas compte de certaines logiques relationnelles locales qui peuvent être lues comme cluster polycentriques, avec un bon potentiel de développement. Les études menées à terme, à la moitié des années 60, par les CRPE (Comités Régionaux pour la

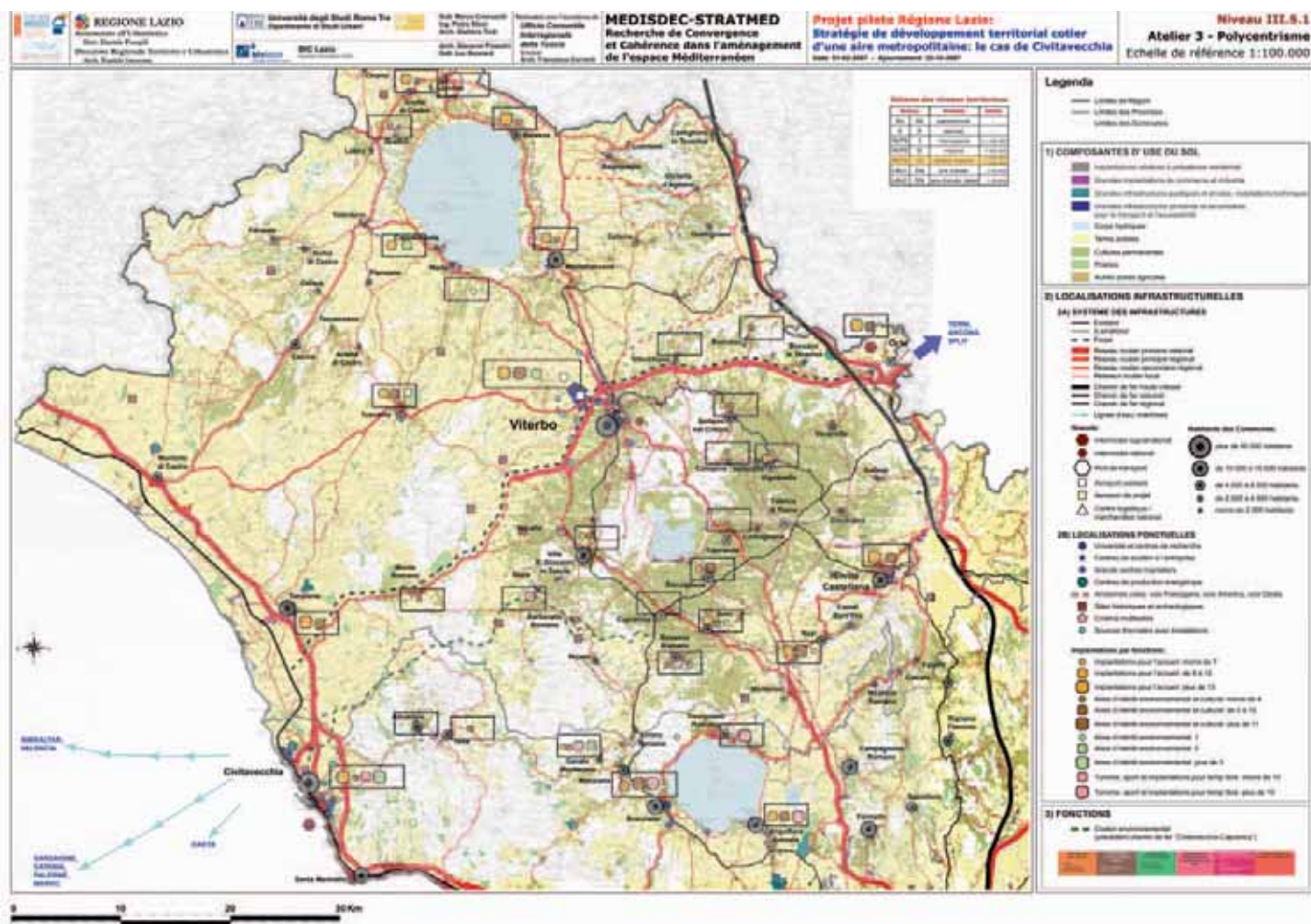


Fig. 10 - L'ensemble de la dimension démographique, des fonctions et des localisations des implantations, porte à l'individu des clusters des villes

Programmation Economique), destinés à amorcer le processus d'articulation régionale du développement économique, ont fourni, à travers la rédaction de schémas de développement régionaux, une base sur lesquels appuyer les raisonnements successifs de réglementation territoriale des régions italiennes (Projet 80, étude liée au programme économique national 1966-1970).

En ce qui concerne le Latium, à distance de quarante ans, on se rend compte combien ces analyses de territoire sont encore significatives. Comme il a déjà été dit, la différence fondamentale est qu'aujourd'hui une lecture possible du polycentrisme du Latium commence à avoir un sens, surtout si elle est opérée à échelle sous-régionale.

A ce sujet, il est nécessaire de soutenir la capacité des divers pôles urbains existants, de moyenne et de petite dimension, à intégrer leurs spécialisations, en garantissant l'articulation sur tout le territoire des services et des structures fondamentales, afin de contrebalancer la force d'attraction de la zone

métropolitaine de Rome.

Le principal point de faiblesse actuel du système urbain du Latium est dû au retard du processus d'amélioration et de qualification des ressources disponibles (ressources humaines, infrastructures, fonctions, services) qui tout en étant présents, ne sont pas soutenues dans le processus de développement d'attribution et/ou de fonction de rang supérieur, nécessaire pour faire assumer à ces dernières le rôle de structures propulsives et fonctionnelles par rapport aux exigences de développement du territoire.

La production du Latium est fondamentalement basée sur les services (environ 80%), mais ce pourcentage qui place la région parmi les plus avancées d'Europe, n'est pas la conséquence d'une évolution d'un passé industriel consolidé et diffus de manière homogène sur le territoire.

Il existe une hyper-modernité des territoires du Latium comme combinaison d'une série de qualités et de spécialisations liées à une attitude naturelle et consolidée de Rome à être une ville

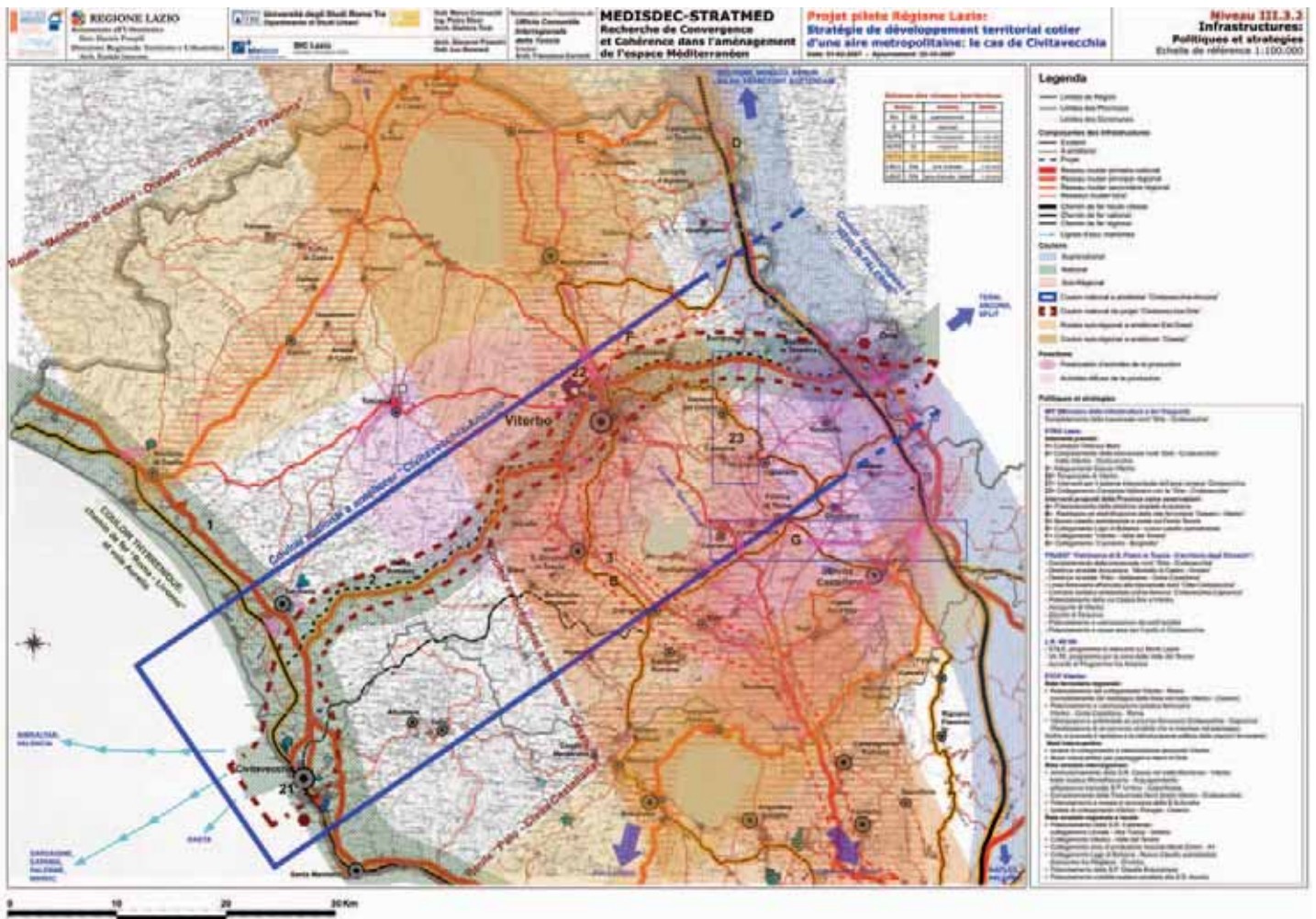


Fig. 11 - Comparaison entre les interventions programmes et le schéma des couloirs

globale, et à des formes de nouvelle économie qui produit des objets hybrides, des biens-services hautement sophistiqués et à valeur ajoutée élevée qui rentrent dans les rangs les plus élevés des chaînes de production auquel on fait référence: une combinaison qui, d'une part, représente une rupture et une innovation par rapport au passé, et de l'autre, le perfectionnement et le renforcement de l'industrie du loisir: évènements, culture, réceptivité.

Malgré les nombreux instruments de programmation prévus, il n'y a pas de scénarios stratégiques régionaux qui tendent à construire un schéma d'une vaste zone suprarégionale.

Il existe toutefois des instruments au niveau régional et sous-régional qui tendent à construire un aménagement (PRUSST, Plan Territorial Régional Loi Littorale, Plan Régional Transports).

L'expérience de l'Agenda Stratégique Territorial proposé ici, dérive de ces considérations et de ces expériences, et, essaie de définir un instrument plus svelte qui sache développer le concept de polycentrisme, de façon opérationnelle et efficace.

L'Agenda Stratégique Territorial

L'Agenda Stratégique construit par le Projet Pilote a deux types de produits: Le Cadre stratégique et les systèmes territoriaux

Le Cadre stratégique

Le premier instrument est constitué par le document stratégique à proprement parler dans le quel sont reportées les actions prévues par la programmation, conjointement aux propositions d'intervention destinées à renforcer la structure territoriale et économique du territoire.

Le Cadre stratégique représente le territoire en un seul document à l'échelle 1:150.000, dans le quel sont localisés les stratégies et les interventions prévues par les instruments de programmation. Les stratégies et les interventions subdivisées par thèmes (atelier): Infrastructures, Environnement, Polycentrisme des systèmes d'implantation.

Les interventions sont aussi regroupées par stratégie de réfé-

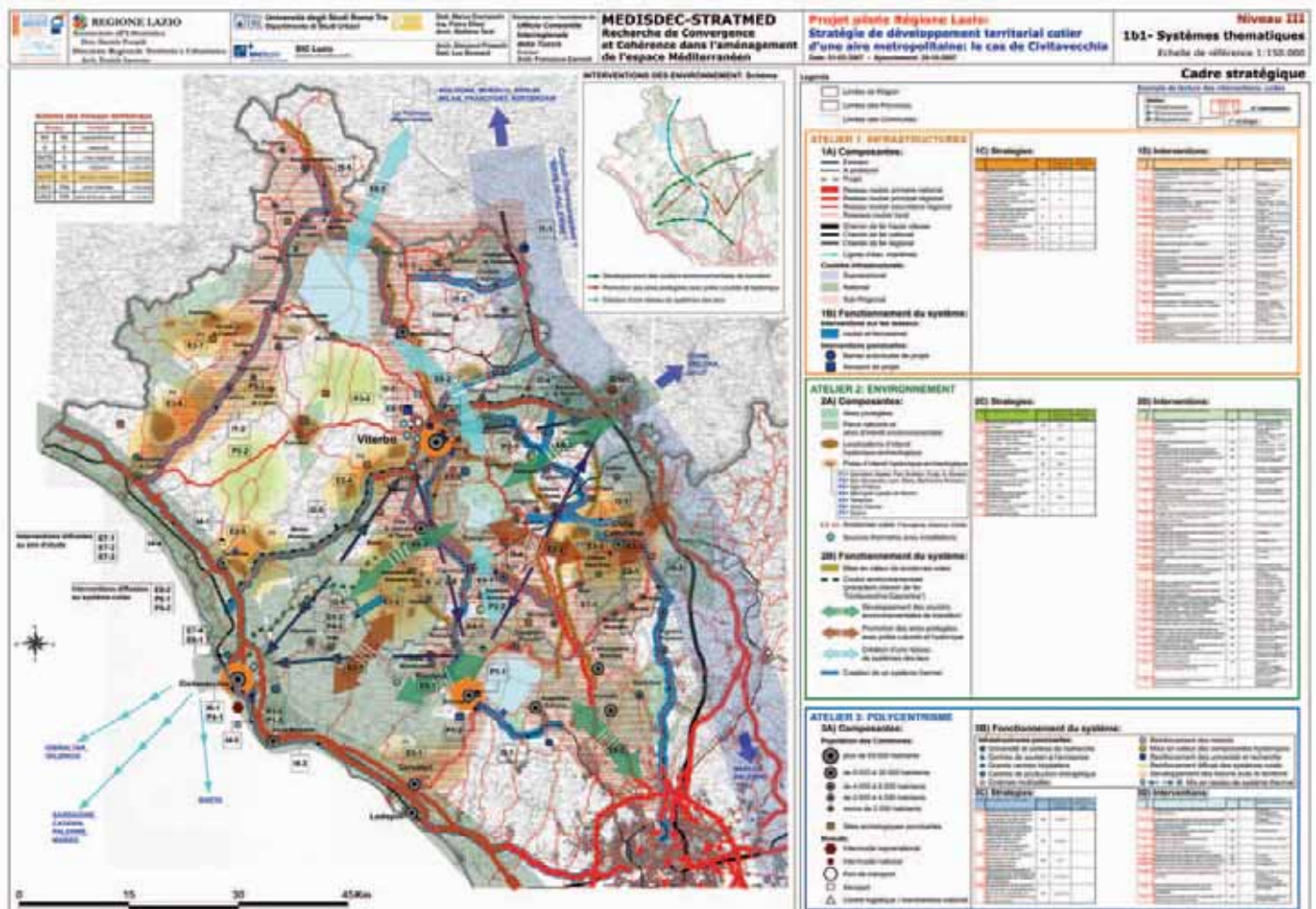


Fig. 14 - Cadre stratégique et systèmes thématiques: objectifs, stratégies et actions sont représentés selon les thèmes des différents Ateliers

rence: Ceci comporte l'explicitation et la mise en cohérence des interventions prévues en permettant une évaluation et une comparaison directe avec les stratégies du Territorial Agenda. A leur tout, chacune des interventions a une connotation relative à la pertinence territoriale de l'intervention. Les Niveaux se réfèrent au tableau de description territoriale: Européen, national, régional, subrégional, secteur (zone d'intervention), supra-communal, communal.

A l'ensemble des interventions déjà programmées est juxtaposé, subdivisé par ateliers, les systèmes des stratégies possibles de renforcement qui sont substantiellement liées à la connexion intersectorielle et les thèmes des lieux importants et des pôles d'excellence dans le but de construire "l'effet réseau".

Les Systèmes territoriaux

Le second instrument est constitué par un document de type interprétatif - propositif. Il s'agit en substance d'une interprétation du territoire comme système polycentrique organisé en clu-

ster et systèmes territoriaux.

L'hypothèse est qu'un facteur clé du renforcement territorial passe à travers des formes d'organisation ou d'autorganisation d'unités territoriales minimum (communes) en consortiums (*clusters*) en mesure de produire des politiques de développement local en interagissant de manière consciente avec des dynamiques supralocales.

Chaque *cluster* a été choisi comme proposition, sur la base de la convergence de considérations relatives à la localisation, la morphologie, les institutions, l'histoire et la culture.

Le document constitue un "point de départ" et une base de dialogue dans la mesure où l'organisation de cluster devra avoir lieu sur la base de processus d'accord entre acteurs locaux non décideurs.

En ce sens les deux instruments agissent comme un instrument de promotion de politiques conjointes en soutenant les procédures de croissance et de développement durable autonome.

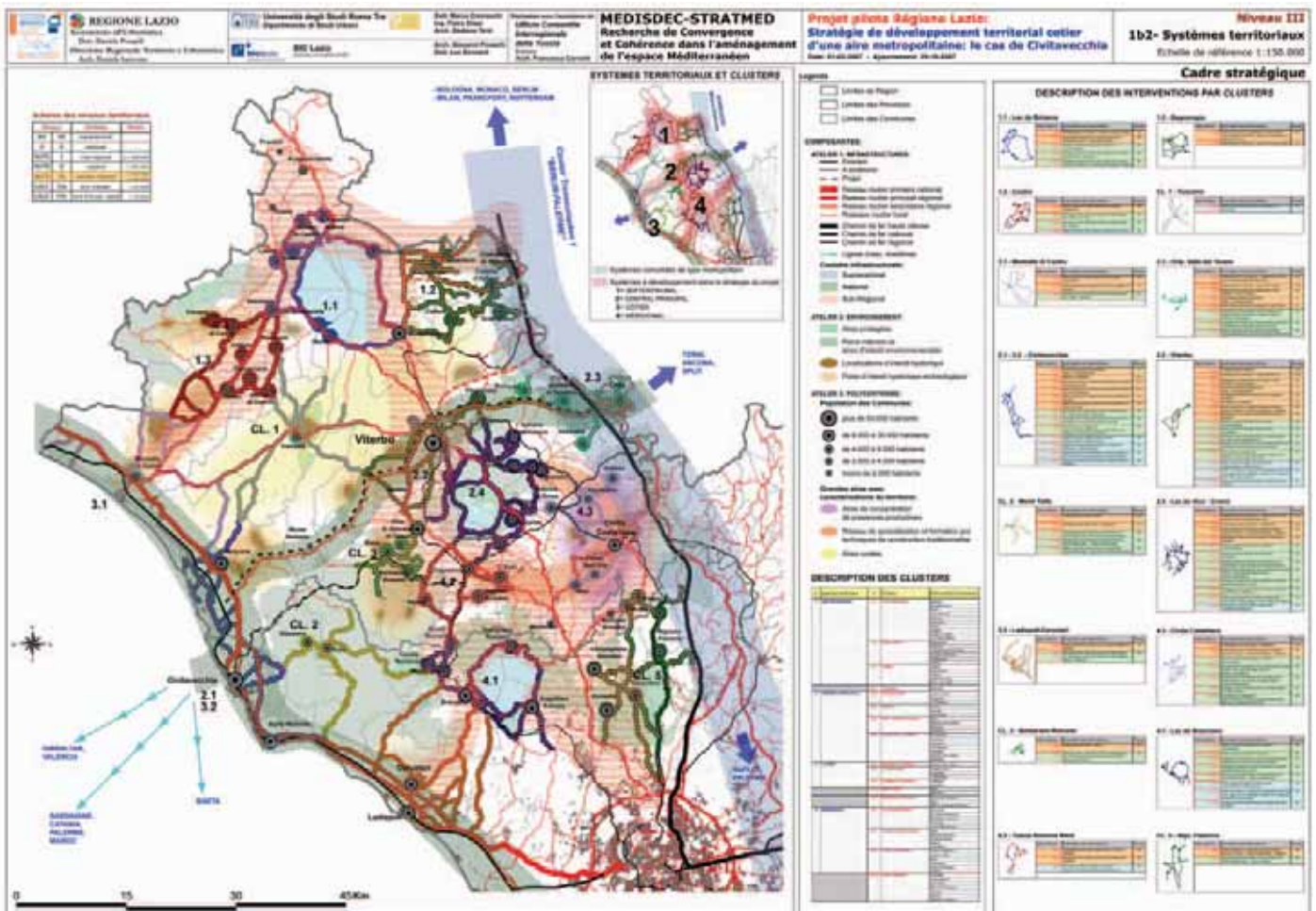


Fig. 15 - Les systèmes territoriaux: le territoire est organisé en systèmes et clusters

Le Modèle d'Agenda stratégique et le dialogue avec la vision territoriale européenne

Medisdec-Stratmed dans le cas de la Région Latium, d'après ce qui a été dit, tente de tracer les lignes d'une référence territoriale pour les investissements stratégiques futurs, qu'ils soient communautaires, nationaux, régionaux ou locaux.

Il propose un agenda stratégique territorial (un cadre stratégique) pour la zone considérée qui devrait orienter les investissements vers des pôles spécifiques de croissance et de développement de nature différente.

L'Agenda Stratégique a pour fonction d'organiser les différentes initiatives qui ne sont pas strictement liées au secteur de l'urbanisme qui interviennent ou pourraient intervenir sur le territoire.

Le sens des choses à réaliser non seulement pour répondre aux demandes extérieures provenant d'organismes supérieurs, mais à faire parce qu'ils répondent aux exigences territoriales réelles. Exigences territoriales qui se présentent comme émanations de ce qui est un projet territorial local défini à partir du bas, dans le respect du principe de subsidiarité.

Un dessin du territoire qui tient compte des demandes des communautés locales:

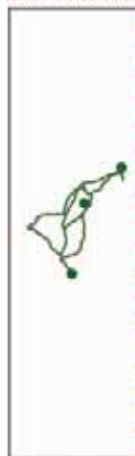
a) Un moyen pour expliciter ce que sont les idées d'une réalité territoriale

b) un moyen pour créer un accord entre les différentes politiques (pas seulement de matrice strictement liée à l'urbanisme et au territoire): Subsidiarité horizontale

c) Un moyen pour définir, communiquer et divulguer les hypothèses du futur pour le territoire à travers une documentation qualitative, dont les délais et les modalités seront définis par l'administration locale à travers des processus transparents garantissant aux projets la durabilité nécessaire.

La définition de ce cadre stratégique est intervenue en plusieurs phases. Le premier pas a été celui de reconstruire un cadre territorial de référence s'articulant autour du choix des communes présentant des dynamiques locales (en termes de fonctions présentes et souhaitées) minimum d'importance régionale et/ou nationale. En définissant le cadre territorial il a été important de passer en revue des instruments et des politiques et de procéder à une vérification de la cohérence interne (entre les différents instruments) et externe (relations de ceux-ci avec les instruments promus à l'échelle européenne et nationale).

2.2 - Viterbo



Interventions	Description des interventions	Niveau
1.1	Collegamento di Viterbo	IV a
1.2	Collegamento Viterbo - Valle del Tevere	IV b
1.3	Riattivazione tracciato ferroviario "Orte - Viterbo" ai fini turistici	III
1.4	Linea ferroviaria intercomunale "Orte - Chianciacchia"	I
1.5	Raddoppio ferroviario della linea "Caserta - Viterbo"	III
1.6	Aeroporto di Viterbo	III
1.7	Potenziamento e valorizzazione turistica territorio "Nepesina - Civita Castellana - Viterbo"	III
1.8	Raddoppio via Cassia sul tratto "Montorio - Viterbo"	III
1.9	Valorizzazione del percorso storico via Francigena	III
1.10	Valorizzazione del percorso storico via Claudia	III
1.11	Sviluppo Polo culturale storico-archeologico "R. Anagnini del Vitruviano"	III
1.12	Sviluppo di sistema di promozione/gestione integrato tra le localizzazioni termali	III
1.13	Creazione e sviluppo di Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APPA), L. n. 133/99	III
1.14	Rafforzamento delle localizzazioni universitarie e della ricerca	III
1.15	Rafforzamento e sviluppo di sinergie territoriali tra le agenzie di sviluppo locale e di imprese distaccate sul territorio	III
1.16	Organizzazione delle funzioni legate alla rete ferroviaria	III

1.1 - Lac de Bolsena



Interventions	Description des interventions	Niveau
1.1	Collegamento Bolsena - Salaria autostradale	III
1.2	Ammodernamento via Cassia sul tratto "Montefiascone - Acquapendente"	III
1.3	Valorizzazione del percorso storico via Francigena	III
1.4	Sviluppo connessioni funzionali tra i sistemi lacustri Vico e Bolsena	III
1.5	Sviluppo connessioni funzionali tra i sistemi lacustri Bolsena e Trasimeno (Laguna lombarda)	III

4.3 - Civita Castellana



Interventions	Description des interventions	Niveau
1.1	Collegamento Capranza - Borgo Velino	IV a
1.2	Potenziamento e valorizzazione turistica territorio "Nepesina - Civita Castellana - Viterbo"	III
1.3	Valorizzazione del percorso storico via Anagnina	III
1.4	Integrazione funzionale area di interesse Lago di Vico con il polo PS Agro Falciano (Civita Castellana)	III
1.5	Integrazione funzionale area di interesse Valle Tevere con il polo PS Agro Falciano (Civita Castellana)	III
1.6	Sviluppo Polo culturale storico-archeologico "PS - Agro Falciano"	III
1.7	Creazione e sviluppo di Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APPA), L. n. 133/99	III

4.1 - Lac de Bracciano



Interventions	Description des interventions	Niveau
1.1	Valorizzazione del percorso storico via Anagnina	III
1.2	Riattivazione tracciato di Viterbo	III
1.3	Sviluppo di sistema di promozione/gestione integrato tra le localizzazioni termali	III
1.4	Sviluppo connessioni funzionali tra i sistemi lacustri Bracciano e Vico	III
1.5	Integrazione funzionale area di interesse: scuri della Tufa - Parco di Bracciano	III
1.6	Rafforzamento delle localizzazioni universitarie e della ricerca	III
1.7	Rafforzamento e sviluppo di sinergie territoriali tra le agenzie di sviluppo locale e di imprese distaccate sul territorio	III
1.8	Organizzazione delle funzioni legate alla rete ferroviaria	III

Fig. 16 - Clusters et interventions

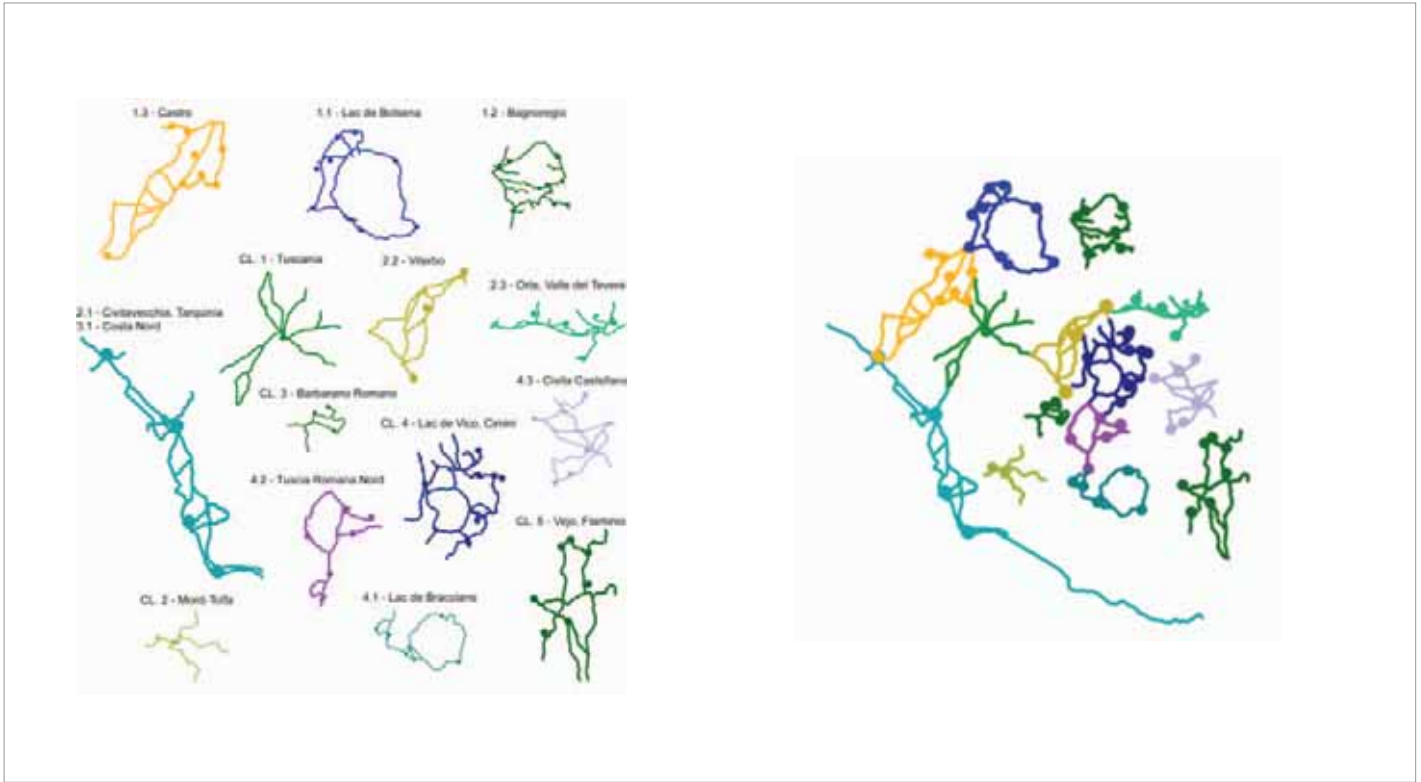


Fig. 17 - Clusters dans l'aire d'étude



Fig. 18 - Stratégies pour l'intervention

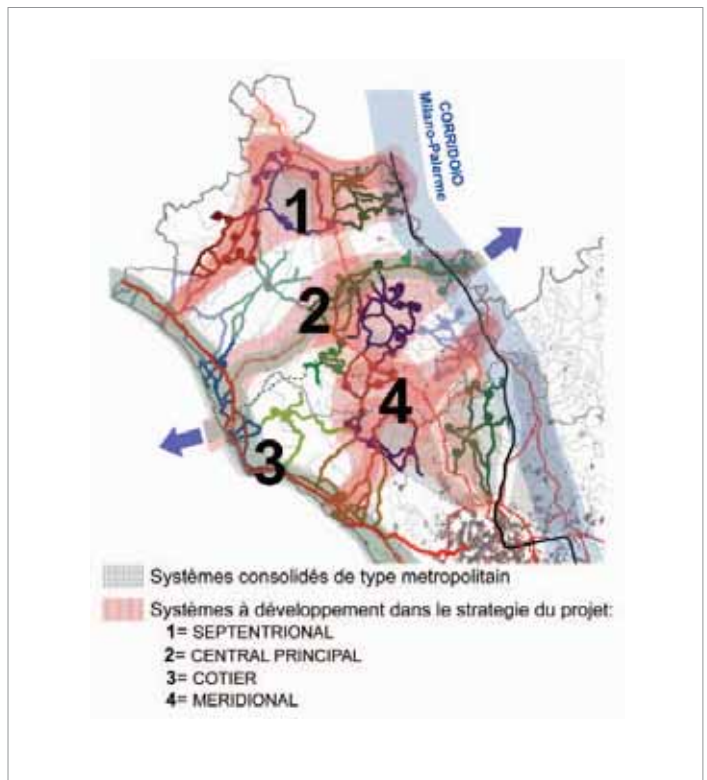


Fig. 19 - Structure du territoire : couloirs et clusters

Le choix critique des objectifs a constitué la seconde phase de la construction du cadre stratégique. Il y a eu une sorte de "swot concertée", dans le sens où l'on a procédé au choix des données nécessaires à travers la comparaison avec des acteurs territoriaux significatifs (politiques, professionnels, académiques...). Enfin, la phase finale a été définie par le choix des scénarios.

La stratégie qui a tissé l'hypothèse de l'avenir pour le Latium a été structurée en déterminant les systèmes territoriaux en partant de l'analyse de l'atelier. Il convient de situer dans ce système un certain nombre d'interventions complètes (cohérentes, intersectorielle et inter - atelier).

Il a été utile de distinguer les systèmes territoriaux dans la phase d'analyse. Cependant la proposition d'un agenda stratégique local a nécessité de fusionner ces résultats avec les informations qualitatives collectées.

Cette procédure a conduit à déterminer dans la région certains domaines inter-actions/inter-ateliers qui ont été dénommées: systèmes autonomes de développement. Chaque système a été formé de noyaux (villes) et de clusters (regroupant des villes interconnectées). Le diagramme ci-dessous montre ces zones stratégiques intégrées.

Chacun de ces systèmes autonomes de développement durable a mis en place un certain nombre de priorité de développement et en tout état de cause individue des interactions possibles de la structure urbaine stratégique dans une macro-région. A la fin du projet le décideur régional disposera d'un certain nombre de possibilités à prendre en considération pour mettre en réaliser les visions politiques. Choisir de renforcer un cluster particulier, ou un ensemble défini de ceux-ci, permettra d'orien-

ter le développement vers des points plus précis.

Medisdec-Stratmed prépare le terrain pour déterminer les scénarios possibles pour le Latium (ce qui sera l'étape finale) et cela ne peut être un résultat du projet mais les scénarios locaux doivent être définis en prenant en considération les réactions de tous les acteurs impliqués dans la prise de décision.

Il faut tenir compte de ce que ces systèmes de développement durable (combinaisons de clusters) ont été déterminés en tenant compte du concept de polycentrisme comme concept de planification. Les relations polycentriques parmi les centres ont découlé de la combinaison des fonctions locales détaillées des centres, des données démographiques, de la densité et de la qualité des infrastructures (y compris l'accessibilité), d'un certain nombre d'outils de planification disponibles et de politiques urbaines, de l'utilisation du sol (Corine Land Cover) et d'autres détails mineurs de planification.

Les échelles géographiques constituent un matériel significatif relativement aux questions que nous examinons ici: en particulier il est déjà apparu de quelle manière le thème du polycentrisme prend différentes significations selon l'échelle à laquelle il est appliqué (Cremaschi, M., 2005) ou de quelle manière le polycentrisme peut être décliné à différentes échelles (Davoudi, S., 2003). Nous pouvons reconnaître en cela un processus de reformulation des échelles pertinentes, ou mieux, la transformation de la manière dont l'espace, dans un système capitaliste à maturité, est façonné par le jeu d'intérêts selon la manière dont la géographie et la politique se coordonnent (Brenner, 2001).

3.3 - Regione Piemonte: Le cadre de gouvernance territoriale dans les dynamiques du nœud de Novara

Regione Piemonte, Politecnico di Torino*

A l'est du pôle métropolitain de Turin, la Région Piémont se caractérise par des relations fonctionnelles et logistiques à la trame dense qui la relie aux systèmes métropolitains des Régions limitrophes.

En particulier, Novare est une ville en position-clé entre les importants pôles urbains du nord Italie, au centre d'un secteur-charnière qui donne accès à la Lombardie et à la Ligurie.

Son rôle est stratégique même vis-à-vis du cadre national, du fait qu'elle se situe au croisement du Couloir 24 (Nord- Sud) et du Couloir 5 (Est-Ouest), en effet:

- elle est au barycentre de la "plate-forme stratégique" placée sur l'axe transnational qui va Gênes en Suisse, sur le Couloir TEN-T 24;
- elle se trouve à la limite sud du Piémont, qui suit le tracé du Couloir 5.

A Novare, les politiques d'aménagement du territoire et de bonne gouvernance se mêlent aux thèmes suivants:

- grands investissements infrastructurels et facilité d'accès aux lignes de transport transeuropéennes;
- connexion entre réseau transeuropéen et réseaux de niveaux inférieurs;
- développement polycentrique multi-niveaux (transnational, transrégional et local) et grandes transformations urbaines;
- actions en faveur de l'environnement, de la culture et valorisation des potentiels locaux.

Méthodologie

Le projet de la Région Piémont se propose d'approfondir la méthode d'analyse intégrée, afin de montrer comment les différents thèmes sectoriels à des échelles différentes proposent un cadre dans lequel toutes les variables sont dépendantes les unes des autres, et qui donc rejoint, dans son objectif premier, la synthèse des différents tableaux décisionnels actuels, en mettant en exergue l'intégration de certains thèmes. Cette opération de mise en ordre et de clarté est un passage fondamental du transfert et du partage des connaissances, à la base de tous les processus de gouvernance.

Le cas de Novare s'insère dans un contexte où les décisions et responsabilités sont articulées sur plusieurs niveaux. Ce Projet-pilote est un exemple-type de système complexe de gouvernance territoriale multi-niveaux et multisectorielle. Le territoire reçoit l'influence de dynamismes et d'opportunités venant d'un niveau supérieur, alors que le rôle décisionnel en est délégué aux responsables locaux qui doivent agir face à des acteurs forts qui s'occupent de transport et de logistique. Les premiers résultats de ce Projet-pilote sont:

- rôle stratégique majeur de la Région et des politiques venant d'un niveau territorial supérieur;
- définition d'un cadre de concertation mieux articulé;
- détermination de points-clé sur lesquels fonder les organisations territoriales nodales.

Diagnostic territorial

Le territoire piémontais concerné par le Projet-pilote de la Région Piémont se situe à l'est du pôle métropolitain de Turin. Il s'agit d'une aire de dimensions démographiques et économiques considérables, se caractérisant par une trame épaisse de relations fonctionnelles et logistiques avec les systèmes métropolitains des régions limitrophes. Les deux systèmes urbains d'Alessandria et de Novare sont historiquement intégrés aux systèmes métropolitains de Gênes et de Milan. Le territoire concerné est donc comme une région en soi pour les régions limitrophes.

En ce qui concerne la ville de Novare, sa position-clé entre les deux pôles urbains les plus importants de l'Italie septentrionale est évidente. Elle est à environ 90 km de Turin et seulement à 50 km de Milan. Malgré le Tessin, qui marque la frontière entre le Piémont et la Lombardie, depuis le XIXe, Novare a toujours été plus considérée comme un satellite du pôle lombard qu'une ville piémontaise.

Le cas de Novare est intéressant par la façon dont les politiques d'aménagement et de gouvernance s'y entrecroisent avec les thèmes suivants:

- les grands investissements en infrastructures et l'accès aux

* Groupe de travail constitué par: Mauro Giudice, Renata Pellizzaro (Regione Piemonte), Daniela Ciaffi, Lori Servillo (Politecnico di Torino)

lignes de transport transeuropéen;

- la connectivité entre les réseaux européens de transports et les réseaux multimodaux de niveaux inférieurs;
- le développement polycentrique à différents niveaux (transnational, transrégionale et local) et les grandes transformations urbaines;
- les actions menées en faveur de l'environnement, de la culture et de la valorisation du potentiel local.



Fig. 1 - Elaboration d'une base contenue dans le projet ESPON (www.espon.eu)

En perspective, il ne s'agit pas ici de définir une zone à étudier ou une zone géographique à délimiter, mais plutôt le fait de se pencher sur un ensemble de thèmes exigeant une forte intervention de gouvernance territoriale aux différents niveaux d'échelle, de l'échelle locale au niveau national, voire même européen.

Développement polycentrique

Dans le Projet-pilote de la Région Piémont, le développement polycentrique est identifié, selon son concept, sur plusieurs niveaux:

- Novare vu comme pôle urbain situé au nord-ouest de la plaine du Pô, s'insérant dans le schéma de l'Europe méditerranéenne;
- Novare vu comme système polycentrique dans son articulation territoriale avec les municipalités limitrophes.

En particulier, ce second point implique de fortes pressions poussant à une transformation, essentiellement par le fait des projets d'infrastructures en cours. Il faut donc analyser les effets que ces nouvelles infrastructures auront sur le rapport qui lie Novare à ses territoires limitrophes, sans oublier les phé-

nomènes d'urbanisation qui s'en suivront.

En effet, la gare TGV prévue, pour des raisons techniques et fonctionnelles, hors de la ville est destinée à devenir une réalité territoriale d'un poids considérable, qui ne manquera pas d'attirer de nouvelles fonctions et de nouvelles implantations. Elle aura également tendance à rendre plus diffus le tissu urbain et donc pourra donc entraîner des soudures entre des centres habités actuellement isolés. L'emplacement de la nouvelle gare



Fig. 2 - Carte de synthèse des utilisations du sol, Plan régulateur général de la ville de Novare, 2000

(en cours de réalisation) fait penser notamment à une soudure entre Novare et ses communes limitrophes (Pernate, Chambres, Galliate). Cette évolution serait en contraste, et pourrait même finir par annuler, l'actuel caractère polycentrique de Novare.

Interventions infrastructurelle et accessibilité

Novare est concernée par un minimum de quatre grands projets liés à la mobilité et aux transports: deux lignes ferroviaires (grande vitesse et grande fréquentation) desservant les Corridors 5 et 24; élargissement de l'autoroute et de son système tangentiel d'accès à la ville; nouveau centre logistique (en cours de réalisation).

Ces projets doteront la ville et l'ensemble de sa périphérie d'une capacité d'accès exceptionnelle, en la reliant au réseau ferroviaire international, mais en facilitant aussi le transport des personnes et des marchandises. Une partie du Corridor 5 (route Turin-Novare) est déjà achevée. Il est également prévu d'agrandir l'axe Gênes-Rotterdam. De plus, la ville est reliée par chemin de fer à l'aéroport de La Malpensa et se trouve à

proximité de l'autoroute Turin-Venise.

Le Projet-pilote de Novare est complexe: la ville est insérée dans un contexte dans lequel les décisions et les responsabilités sont articulées sur plusieurs niveaux et touchent différentes politiques sectorielles parfois divergentes. On peut donc dire que ce Projet-pilote offre un exemple-type de système complexe de gouvernance territorial multi-niveaux et multisectoriel.

Le cas étudié pourrait représenter un exemple de coopération territoriale (par exemple: coopération entre les territoires concernés par les corridors ferroviaires transnationaux en vue d'une politique coordonnée) mais, dans la réalité, cette dimension fait totalement défaut.

Le contexte de la gouvernance

Le Projet-pilote de la Région Piémont présente un cas de gouvernance décentralisée. Le niveau supra-local y manque. Comme c'est usuel en Italie, la seule institution territoriale impliquée se situe à l'échelon municipal alors que le territoire est en réalité investi par des dynamismes et des opportunités d'un niveau supérieur (allant du contexte régional au contexte européen). Le rôle décisionnel se trouvant au niveau local, celui-ci doit se doter d'une compétence stratégique, face à des acteurs forts qui ont eue la responsabilité des transports et de la logistique à un niveau supérieur.

Les scénarios sont donc complexes et dépendent d'une série

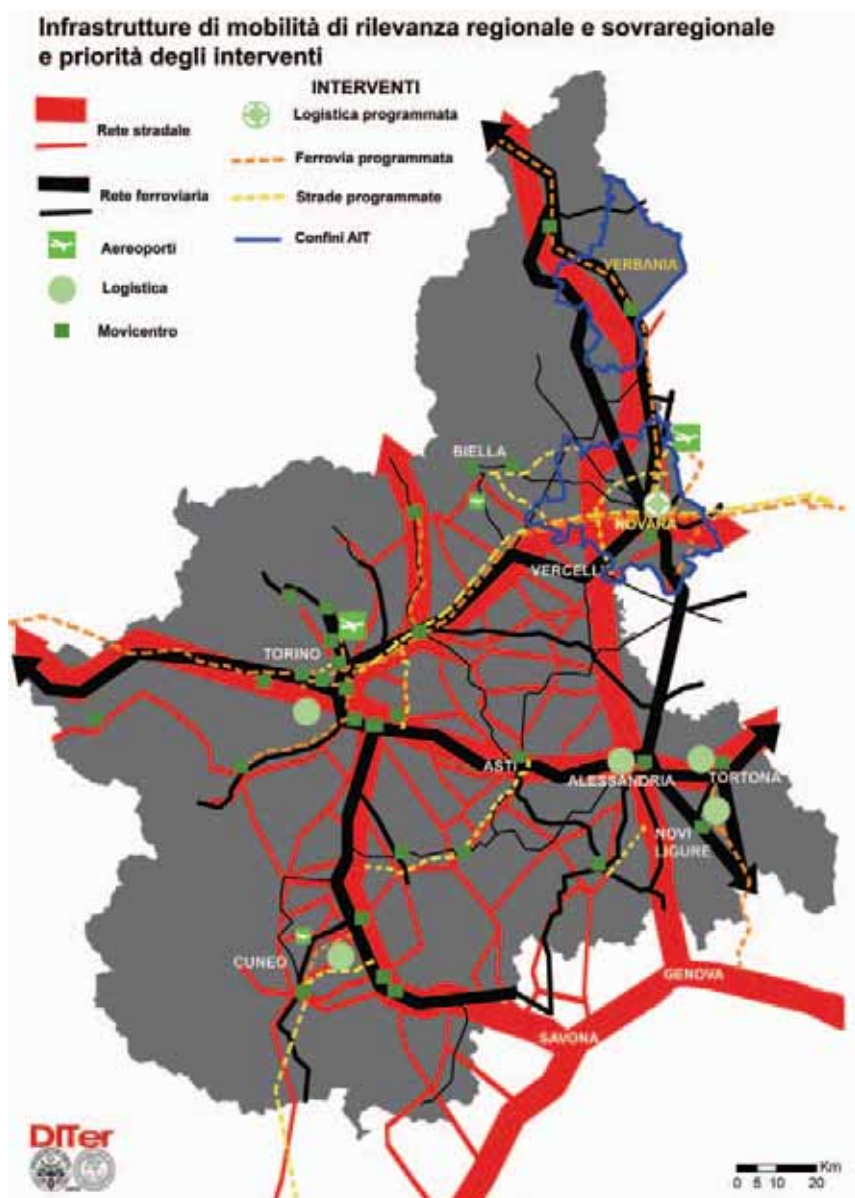


Fig. 3 - Plan Territorial Régional: les réseaux des infrastructures

Un nouveau rôle du niveau supra-local

Au cours des dernières années, le niveau supra-local (notamment le niveau régional et le niveau national) a accordé un intérêt accru au territoire de Novare. Un nouveau cadre de gouvernance, mieux articulé, a donc été prévu pour définir les aspects-clé à résoudre.

Le Projet-pilote y a été inclus. On a fait notamment fait référence au nouveau Document Territorial Régional et au Cadre Stratégique National.

Le nouveau PTR - Plan Territorial Régional piémontais (actuellement en cours de rédaction) situe Novare comme étant au centre du secteur oriental et lui attribue un rôle stratégique de

charnière avec les Régions qui lui sont limitrophes, notamment au niveau des interactions existant avec la Lombardie, Alessandria et la Ligurie.

Le rôle stratégique de Novare apparaît également dans les documents préparatoires du Cadre stratégique national, du fait de son positionnement au croisement entre le Corridor 24 (Nord- Sud) et le Corridor 5 (Est-Ouest).

Le Tableau de synthèse montre Novare:

- en position centrale, à l'intérieur de la "plate-forme stratégique" située sur l'axe transnational reliant Gênes à la Suisse, via Alessandria et Novare, suivi par le Corridor TEN-T 24;
- à la limite sud de la Région Piémont, bordée par le Corridor 5.

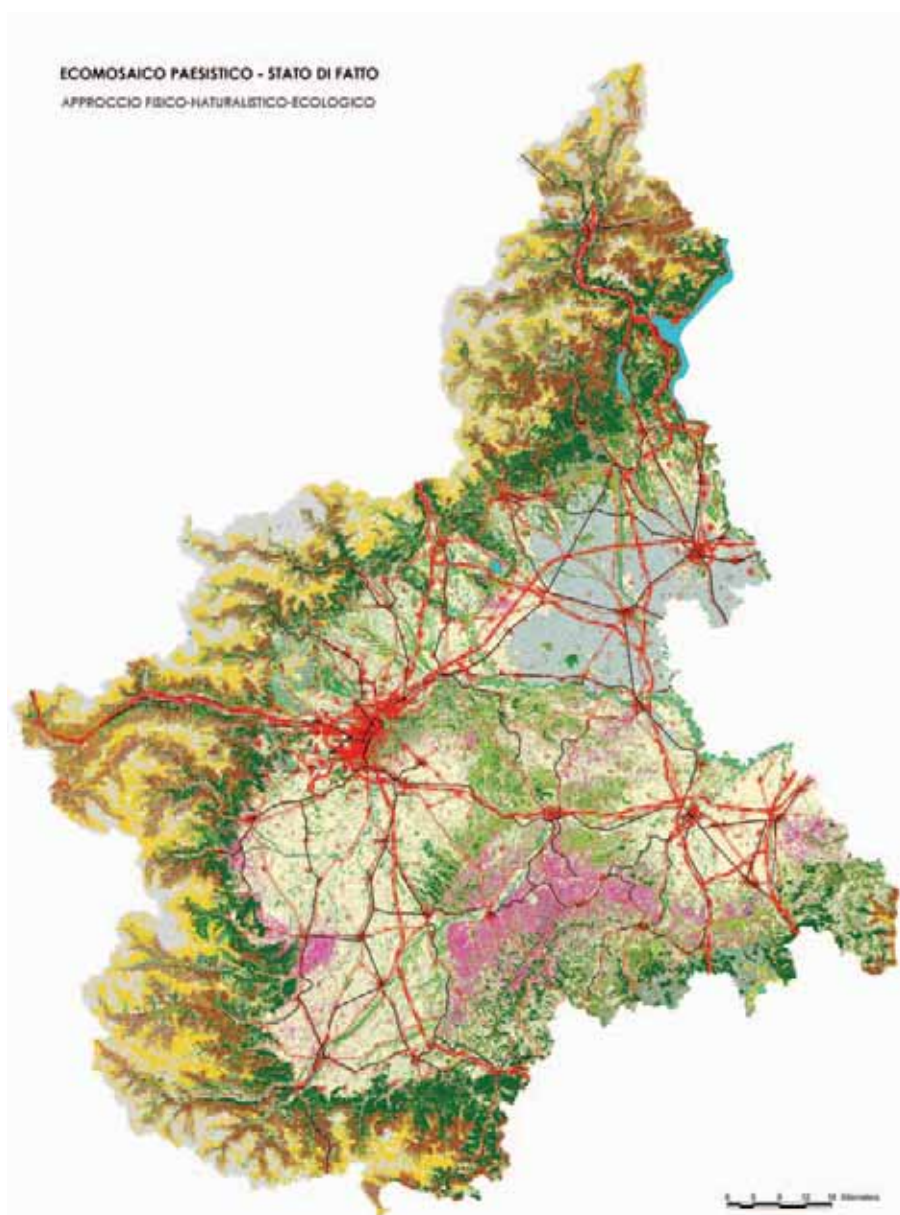


Fig. 5 - Plan Paysager Régional

Projet-Pilote

Afin d'assurer une mise en valeur durable au territoire et, dans un contexte européen, de se doter de stratégies cohérentes avec l'objectif communautaire de cohésion territoriale, un cadre complexe de gouvernance est à construire:

D'un côté, "l'agenda" territorial du nœud de Novare doit résoudre trois points-clé:

- la gare et ses implications territoriales (vaste dimension de la zone métropolitaine);
- le passage du Corridor 24 (dimension urbaine et macro territoriale);
- la transformation urbaine du quartier Nord Est (dimension urbaine).

De l'autre, le contexte de gouvernance doit s'articuler sur les orientations suivantes:

- nécessité d'une intégration stratégique des différents thèmes;
- plus grande ouverture du processus décisionnel;
- opportunité ou nécessité de faire converger les différents scénarios stratégiques;
- rôle plus important du niveau supra-local;
- identification d'une stratégie de "territorialisation" des thèmes infrastructurels, dans le cadre des politiques en faveur du développement durable.

Les hypothèses de travail sont:

- le Projet-pilote de Novare peut représenter un contexte territorial dans lequel de nombreux aspects cohabitent (logistique, organisation territoriale), lesquels constituent des nœuds spécifiques à résoudre et sur lesquels il faut fournir une réponse stratégique;
- ces thèmes sont en rapport les uns avec les autres et la configuration des différentes solutions détermine différents scénarios de mise en valeur;
- chacun de ces thèmes doit pouvoir être évalué en soi, et en relation avec les autres.

Dans cette perspective, on a identifié les actions suivantes:

- il faut mettre en évidence les nœuds sur lesquels se joue l'organisation territoriale de Novare;
- il faut ensuite évaluer chaque thème individuellement;
- il faut enfin promouvoir des actions de coopération territoriale et de bonne gouvernance à plusieurs niveaux et pour différents secteurs. Le Projet-pilote ne propose pas de Cadre stratégique territorial, il propose plutôt un contexte décisionnel visant à éclairer le cadre territorial et les opportunités actuelles, en fournissant ainsi les informations qui sont nécessaires aux proces-

sus décisionnels des différentes échelles territoriales.

Il faut mettre en œuvre un système de concertation et de décision qui soit adapté à la forte dimension politique des enjeux et à la rapidité de transformation du contexte.

Le Projet-pilote semble intéressant pour approfondir une méthode d'analyse complète, permettant de montrer comment différents thèmes sectoriels et différentes échelles d'action peuvent composer un cadre articulé dans lequel toutes les variables dépendent les unes des autres.

Le Projet-pilote se donne comme premier objectif celui de synthétiser, dans un cadre organique, les différents tableaux décisionnels et d'étudier les dynamismes actuels, en relevant les différents thèmes qui interagissent les uns sur les autres.

Cette opération de cadrage et de clarification est un objectif fondamental pour le transfert et le partage des connaissances, sur lesquels s'appuient tous les processus de gouvernance. Ce travail apporte une base permettant de procéder à la comparaison des différents acteurs-clé concernés ayant un rôle dans les forces dynamiques qui transforment le territoire.

Projet-pilote et "Territorial Agenda"

Le Projet-pilote présente actuellement les premiers résultats suivants:

- le rôle stratégique majeur de la Région et des politiques territoriales globales;
- la définition d'un cadre de concertation mieux articulé;
- la définition de points-clé sur lesquels articuler les organisations spatiales territoriales du nœud de Novare.

Un séminaire de travail avec des bailleurs de fonds locaux est prévu pour discuter des contenus du présent travail.

La spécificité du nœud de Novare vient de sa forte connotation infrastructurelle et des importantes nouveautés qu'il a connu au cours d'une décennie de programmation européenne. En réalité, le véritable enjeu ne se situe pas au niveau des transports mais porte plutôt sur la capacité d'une vision territoriale stratégique permettant de sortir d'une approche sectorielle pour passer à une perspective plus globale, ouverte à la complexité des thèmes territoriaux. Dans ce cas local, on peut en effet observer une pluralité de thèmes situés à différents niveaux de décision et dans différents secteurs d'action: les thèmes infrastructurels s'y entrecroisent avec les thèmes de développement urbain, de valorisation locale et de gestion (ou reclassement) des aspects relatifs à l'environnement. Ils concernent transversalement aussi bien les politiques de la ville, de la province, de

THEME	La gare en ligne et les implications territoriales	Echelle territoriale	Dimension métropolitaine / Intercommunale	
Variables indépendantes	Interrelations avec autres thèmes	Opportunités et effets synergiques	Criticités	Contexte décisionnel
Novaring: les deux gares ferroviaires et la sortie autoroutière intégrées	La conformation du noeud, le fonctionnement des interconnexions et la politique de gestion de l'intermodalité sont en rapport direct au succès de l'initiative, à flux de trafic plus légers vers la ville et de la ville vers l'extérieur, du réaménagement du cadran nord est.	Il y a l'opportunité de définir: <ul style="list-style-type: none"> • un noeud d'interchange multimodale et entre réseaux locaux et sovra locaux • une haute connexion des systèmes de transport et d'intégration avec autres fonctions (ex. le déplacement de l'Autogrill) • un élément de forte caractérisation architecturale et du paysage liée à l'infrastructure de transport Il y aurait l'opportunité de contenir aussi un système de check-in pour le système aéroportuaire.	Espace qui pour typologie apparaît introverti et déterritorialisé, avec peu de liaisons avec la ville de Novara si on ne l'étudie pas bien Forte polarisation qui produit des sollicitations à la transformation d'usage du sol dans les terrains limitrophes et de risques conséquents si on ne gère pas le procès en mode stratégique Risque d'une projectualité pour phases et très technique, basée sur la mise ensemble de fonctions.	Les sujets directement intéressés sont: la Mairie de Novara RFI et FNM pour les deux gares Autoroutes S.P.A. pour la gestion du noeud autoroutière et le déplacement de l'Autogrill Indirectement sont aussi intéressés: la Mairie de Cameri la Province de Novara la Région Piémont
La liaison avec la gare centrale de Novara	Le thème intéresse l'entière réhabilitation de l'aire de la gare centrale (Movicentro) et des politiques de réduction des flux de transit en entrée et en sortie dans le secteur nord est. En outre, la possibilité d'une facile connexion avec le centre ville permet à Novara d'investir sur la réceptivité des flux des sovra locaux.	Une liaison efficace sur navette, à haute fréquence, en relation aux temps d'arrivée des trains dans les deux gares et au flux de pendulaires utilisant le parking à la sortie de l'autoroute. Possibilité d'interconnecter le réseau urbain avec les lignes FNM, les lignes historiques de RFI et avec la haute vitesse, à haute efficacité.	Le coût d'exercice apparaît l'obstacle majeur, puisqu'on doit pouvoir soutenir une haute qualité du service (fréquence et navette sur ferre) pour pouvoir récupérer les flux de trafic sur gomme.	Le noeud décisionnel est lié au responsable du service : un des deux opérateurs sur fer (FNM ou RFI), l'agence qui gère les transports sur gomme, ou avec responsabilité directe de la Mairie de Novara. Il y a aussi l'opportunité de réunir sous une unique forme associative les différents opérateurs du système intégré et les organismes intéressés.
La connexion directe des passagers avec Malpensa	Le thème est en stricte relation avec la liaison avec la gare centrale de Novara. La même ligne pourrait en effet gérer la navette. La configuration du Novaring est déterminante pour la fluidité du système d'interconnexion / interchange. Le thème concerne en outre au futur du pôle logistique de l'aire de Novara et au rôle de Malpensa comme hub.	La ligne FNM est l'élément stratégique qui relie la gare centrale avec la gare HC et le territoire à nord jusqu'à Malpensa. Elle pourrait supporter beaucoup des flux avec origine à l'aéroport, jusqu'à pouvoir gérer un pre-check dans le noeud de la gare en ligne. Elle est aussi la ligne de référence qui organise la mobilité locale qui bouge entre pays limitrophes et chef-lieu de province.	La criticité est dans certaines limites structurels dans la ligne ferroviaire de FNM, avec des traits à vole unique, qui peuvent affaiblir les conditions d'exercice.	Dans ce cas les acteurs appelés en jeu sont relativement peu nombreux, à part les acteurs principaux (FNM). Différent le cas dans lequel on voudrait augmenter les synergies : avec les acteurs impliqués dans le projet Novaring, avec RFI pour la coordination des traites, avec Novara et les mairies intéressées à la traite, avec la Province, avec l'autorité de gestion de l'aéroport de Malpensa.
L'expansion de Cameri vers le pôle infrastructurel	Le thème concerne le transfert de la gare de Cameri en proximité du noeud de l'autoroute. Ça comporterait une interrelation avec: <ul style="list-style-type: none"> • les dynamiques expansives de la mairie en direction sud ouest vers le nouveau pôle; • les actions de reclassement des terrains laissés libres par le nouveau tracé; • la coordination du scénario du territoire à cheval entre Novara et Cameri, surtout en relation à l'éventualité d'agrandir les activités logistiques. 	L'opportunité consiste dans la possibilité de définir d'une façon stratégique, en jouant d'avance, une aire qui sera subordonné à fortes pressions insediatives. De cette manière on peut supposer: <ul style="list-style-type: none"> • le redessin des contours périphériques et des aires ex ferroviaires de Cameri ; • la collocation de fonctions à haut valeur ajouté d'intérêt métropolitain/provincial; • la définition d'une vaste zone neutre (parque ou aire agricole) qui délimite d'une façon nette les bords des deux centres habités (Novara et Cameri). 	Aire à forte pression insediative, avec quelques prévisions actuelles à haut impact territorial. Le pôle de la gare en ligne et des fonctions intégrées, comprise la relocation de la gare de Cameri, est un élément attractif et déstabilisant qui, si on non l'affronte pas d'une façon complète, peut déterminer une consommation de sol aveugle.	Les organismes locaux sont directement intéressés à la gestion du territoire: les deux Mairies, la Province et, vue l'importance stratégique, la Région même. Une vision stratégique de l'aire, à part la gestion intercommunale, demanderait aussi la concertation avec stakeholder locaux, en particulier les opérateurs privés qui pourraient avoir des intérêts à placer des fonctions à haute valeur ajoutée dans l'aire. L'implication des propriétaires des terrains, des associations de cultivateurs et des mouvements pour l'environnement permettrait une action concertée pour la tutelle des aires naturelles.
L'aire de la logistique et/ou du district park	Le thème est étroitement connecté avec la configuration territoriale du noeud de Novara en général: <ul style="list-style-type: none"> • soit du point de vue du passage des couloirs marchandises (en particulier la configuration du couloir 24) • soit du point de vue des structures logistiques À ce dernier s'ajoute, dans le cas spécifique, le futur de l'aire CIM et la possibilité que le centre logistique aille un rôle avec des fonctions de travail pour la création de valeur adjointe.	Le territoire en question a l'opportunité (et en partie déjà la destination d'emploi) de donner place à un centre logistique de dimensions considérables. Il y a la possibilité de n'avoir pas seulement des fonctions d'interchange (centre logistique), mais aussi des activités manufacturières liées au transit des marchandises le long les deux couloirs transnationaux (5 et 24) et à travers le hub de Malpensa. On doit cependant comprendre comme exploiter l'opportunité d'avoir un centre de qualité, même architecturale, à haute durabilité environnementale (un district park à l'avant-garde) et pas une simple aire logistique avec un bas valeur environnementale.	Les criticités sont représentées par : <ul style="list-style-type: none"> • la considérable consommation du sol ; • la tendance à souder les deux centres habités avec activités de bas valeur insediatif (halles et espaces couverts pour les mouvements des marchandises) ; • la relative incompatibilité entre un centre d'interchange passagers de niveau même international (le pôle du Novaring) et une aire de la logistique peu qualifiée. 	L'arène décisionnelle est vaste parce qu'elle comprends: <ul style="list-style-type: none"> • les organismes députés à la gestion du territoire ; • les sociétés qui gèrent le transport marchandises (en particulier RFI, mais par exemple FNM aussi) ; • CIM ; • les associations de catégorie qui peuvent fournir un cadre sur les opportunités d'entreprise ; • les autorités impliquées dans le projet logistique sur le versant Nord Ouest italien (de l'autorité portuaire de Gênes, aux centres logistiques de la province de Alessandria, aux autorités suisses compétentes)

THEME		Le passage du Couloir 24		Echelle territoriale	Dimension macro territoriale / urbaine
Variables indépendantes	Interrelations avec autres thèmes	Opportunités et effets synergiques	Criticités	Contexte décisionnel	
Le passage à Ouest	L'interconnexion des deux couloirs "passagers"	C'est la solution qui demande les efforts majeurs du point de vue de l'interconnexion passagères (HV-HV et HV - réseau normal). Les alternatives sont : <ul style="list-style-type: none"> un système intégré de transport qui met en communication les différentes gares ; une nouvelle gare en ligne unique, soit pour le couloir 5 que pour le 24, donc avec le déplacement de la gare HV prévue en proximité du croisement autoroutière est 	Difficulté d'interconnexion, à moins d'un complexe système de liaisons. En alternative, on devrait hypothiser une nouvelle gare avec le risque d'augmenter le nombre ou de reconfigurer toutes les programmations actuelles.	Dans tous les trois cas, le contexte décisionnel voit à comparaison : <ul style="list-style-type: none"> tous les communes intéressées par le potentiel passage du couloir 24 ; la mairie de Novare ; les organismes sovra locaux, en particulier la province de Novare et la Région ; même le niveau national est intéressé, vu et considéré le coût des oeuvres ; les opérateurs ferroviaires ; la société de gestion du CIM et les opérateurs de la logistique ; les stakeholders locaux et provinciaux. 	
	L'interconnexion des deux couloirs "marchandises"	À travers un nouveau CIM l'interconnexion pourrait se produire à travers une articulation des espaces fonctionnels plus organique, tenant compte des perspectives stratégiques aussi.	L'interconnexion est plus complexe et peut faire lève seulement sur un nouveau CIM placé à ouest, avec une conséquente perte de fonctionnement de celui à est		
	Le positionnement du CIM	Le CIM viendrait ri colloqué à ouest, avec une configuration nouvelle et plus organique. Possibilité d'exploiter des espaces vastes non urbanisés et non caractérisés par sensibilités environnementales comme ceux de l'emplacement actuel du CIM	Haut consommation du sol et nécessité de reconvertir l'actuelle aire CIM		
	La connexion avec Malpensa	Tout dépend de la configuration des noeuds d'interchange. Le rôle central resterait à l'aire du Boschetto	Interconnexion complexe avec la traite de FNM. Les risques de plus de gares à l'intérieur et dans les environs de l'aire urbaine de Novare augmentent.		
	Consommation-récupération du sol	Possibilité de potentiel l'aire Est de la ville, assez vulnérable du point de vue environnementale. La nouvelle ligne pourrait être construite avec le trait de tangential encore à réaliser, avec la possibilité d'articuler un couloir complexe et intégré, sans adaptations forcées	Haut consommation de territoire, en particulier pour : <ul style="list-style-type: none"> le tracé de la nouvelle ligne à Ouest et de la tangential adjacente l'éventuel nouveau CIM et les fonctions annexes la nouvelle gare 		
Le passage à Est	L'interconnexion des deux couloirs "passagers"	Majeure facilité d'interconnexion entre les deux lignes HV dans une gare unique (Novaring), à partir du quelle faire partir une unique bretelle de liaison avec la gare centrale	Complications techniques pour la haute densité d'infrastructures dans la zone. Un autre facteur de criticité est donné du fait que le déplacement des marchandises et celui des passagers insistent pratiquement sur la même aire, avec une mineure distinction fonctionnelle.	Dans tous les trois cas, le contexte décisionnel voit se comparer : <ul style="list-style-type: none"> tous les communes intéressées du potentiel passage du couloir 24 ; la mairie de Novare ; les organismes sovra locaux, en particulier la province de Novare et la Région ; même le niveau national est intéressé, vu et considéré le coût des oeuvres ; les opérateurs ferroviaires ; la société de gestion du CIM et les opérateurs de la logistique ; les stakeholders locaux et provinciaux. 	
	L'interconnexion des deux couloirs "marchandises"	Les aires sont toutes plus contiguës et il y a la possibilité d'articuler un système intégré avec une relative consommation du sol réduite	La haute densité des infrastructures de l'aire comporte des différentes complications techniques et la nécessité de reconfigurer une bonne partie des oeuvres déjà réalisées.		
	La collocation du CIM	Le CIM pourrait être reconfiguré, en s'agrandissant et en se diversifiant selon l'aire destinée aux activités logistiques. Il y a la possibilité de construire un système intégré et organique sur le territoire qui met à système l'aire du Boschetto, l'actuel CIM et l'éventuelle expansion à nord au-delà de l'autoroute.	Les difficultés majeures sont représentées par les aspects techniques et par la nécessité de reconfigurer une bonne partie des oeuvres (infrastructurelles et non) déjà réalisées.		
	La connexion avec Malpensa	La connexion avec Malpensa est facilitée du fait qu'on pourrait faire converger les deux couloirs dans le noeud dont la ligne pour l'aéroport international part. Peu de consommation du sol et possibilité d'activer des formes de gestion à haute intégration sont les vrais points de force de cette solution.	Difficultés techniques de passage des lignes		
	Consommation-Recuperation sol	La ligne du couloir 24 passerait en proximité à la tangentielle existante, en insistant donc sur une trace infrastructurelle déjà présente.	La haute présence d'infrastructures comporte des différents problèmes techniques, qui généralement demanderaient de reconstruire une bonne partie des infrastructures présentes, en particulier celles liées à la tangentielle et aux différents sur pas		

Le passage souterrain à travers le centre ville historique	L'interconnexion des deux couloirs "passagers"	Excellente connexion entre le couloir 24 et le réseau historique, faisant référence à l'actuelle gare centrale. La connexion avec le couloir 5 serait demandé à la connexion entre la gare centrale et Novaring (ou simple gare en ligne de haute vitesse)	Il pourrait y avoir quelque problème technique dans l'organisation des ramifications ferroviaires autour de l'aire de la gare centrale. On demande une redéfinition importante de la zone de la gare en termes de fonctionnalité ferroviaire	<p>Dans tous les trois cas, le contexte décisionnel voit se comparer :</p> <ul style="list-style-type: none"> • tous les communes intéressées du potentiel passage du couloir 24 ; • la mairie de Novare ; • les organismes sovra locaux, en particulier la province de Novare et la Région ; • même le niveau national est intéressé, vu et considéré le coût des oeuvres ; • les opérateurs ferroviaires ; • la société de gestion du CIM et les opérateurs de la logistique ; • les stakeholders locaux et provinciaux.
	L'interconnexion des deux couloirs "marchandises"	L'interconnexion marchandises passerait à travers une déviation de la ligne dans l'aire du Boschetto, avec un bas impact et consommation du sol. Soit les marchandises du couloir 24 que celles du couloir 5 feraient référence à l'aire du Boschetto et moins aux aires potentiellement utilisables aux bords de la ville	La zone du Boschetto fortement surchargée, avec conséquente difficulté à gérer les opérations de logistique, surtout en prévision d'une augmentation de flux. Difficultés techniques à faire lève sur les aires limitrophes et sur les nouvelles zones de possible expansion du CIM. Aire de la logistique avec des racines fortes dans le centre ville.	
	La collocation du CIM	Les aires resteraient substantiellement inchangées	Difficultés techniques à développer les aires pour la logistique en prévision d'un développement des flux et de l'importance du noeud	
	La connexion avec Malpensa	La solution adresse les flux du couloir 24 sur la gare centrale, en renforçant le bipolarisme entre gare centrale et gare en ligne de la haute vitesse (ou projet intégré Novaring) En général la connexion avec Malpensa vient préservée et, pour la traite nord sud, est facilitée à travers le noeud de la gare centrale	Il pourrait y avoir quelque problème technique dans l'organisation des connexions physiques entre gares différentes. On demande une redéfinition importante pour la zone de la gare en termes de fonctionnalité et continuité des espaces.	
	Consommation-Recuperation du sol	C'est la solution qui permet moins de consommation du sol, en réutilisant les tracés historiques. Au contraire, en faisant descendre la ligne du fer, il est possible de récupérer les fractures qui pour ans ont divisé des portions contiguës de la ville.	La mise en souterrain du plan binaires comporte un effort économique considérable et une gestion des oeuvres très soignée.	

la région et du Nord de l'Italie inséré dans son cadre méditerranéen. De plus, compte tenu des opportunités offertes par la dimension transeuropéenne, le nœud de Novare constitue un cas territorial central pour la programmation territoriale européenne. Il s'agit d'une réalité urbaine de 100 000 habitants à peine, située au cœur d'une macro-région (MEGA). Ce cas apparaît à certains comme étant extrêmement original (les Corridors transeuropéens dessinent comme un H dans le Nord de l'Italie et Novare se trouve à l'intersection ouest, alors que Vérone se trouve à l'intersection est). Par ailleurs, par d'autres aspects, ce nœud est en revanche très semblable à d'autres réalités urbaines méditerranéennes.

Si le territoire de Novare possède un potentiel suffisant pour devenir un nœud européen important du transport ferroviaire et de la logistique, il n'en est pas moins une ville de taille moyenne, comme il y en a tant d'autres dans le bassin méditerranéen.

Conclusions

Le tableau ci-dessus résume l'effort fait pour réaliser l'articulation de trois grands projets d'aménagement à partir d'une analyse de différents documents stratégiques récemment produits au niveau local et supra-local. Toutefois, un travail sur le

concept de la bonne gouvernance ne pouvait rester sans suivi en retour. L'interprétation donnée aux opportunités et aux menaces apparaîtra-t-elle correcte aux décideurs et bailleurs de fonds de la Novare ? Différentes raisons ont rendu infaisable l'idée initiale d'organiser un Atelier de travail réunissant différents acteurs concernés, on s'est donc replié sur un simple travail propédeutique d'entretien avec des élus. De toutes les personnes rencontrées, M. Debbiaggi (architecte) est celui qui a démontré le plus d'intérêt pour notre travail. M. Debbiaggi est responsable des questions de développement infrastructurel du territoire de Novare. L'entretien a eu lieu à la mairie de Novare, le 28 septembre 2007, jour où différents journaux locaux consacraient leurs titres à la rencontre du Ministre italien des Infrastructures et des Travaux publics et du Maire de Novare: "Grande Vitesse: Novare aura sa gare!". Le premier commentaire de M. Debbiaggi sur notre tableau faisait référence à ce titre. Pendant l'été 2007, de nombreux efforts avaient été faits pour qu'un protocole d'accord resté trop longtemps sur la table soit adopté. L'attitude des politiciens locaux (activisme au niveau de la mairie) peut faire très vite accélérer le rythme décisionnel des ministères. M. Debbiaggi a approuvé notre travail de synthèse. Il nous a fait remarquer une importante lacune qu'il nous faudra combler à l'avenir. Au

THEME	La transformation urbaine du cadran Nord Est	Echelle territoriale	Dimension urbaine / de quartier	
Variables indépendantes	Interrelations avec autres thèmes	Opportunités et effets synergiques	Criticités	Contexte décisionnel
La liaison entre les deux gares et les modalités de gérer le trafic multimodale	<p>Le système de gestion du trafic influence la stratégie intégrée d'organisation du cadran nord est, soit en termes fonctionnels, soit en termes d'organisation des espaces :</p> <ul style="list-style-type: none"> • emplacement du bus ; • centres d'échange ; • routes d'entrée en ville ; • configuration des espaces autour de la gare centrale. <p>En outre la reconfiguration stratégique de l'ex terminal central de l'autoroute pourrait étendre les interventions même en position nord.</p>	<p>Une vision intégrée et stratégique du thème permet de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • définir un centre d'échange en occasion du terminal de l'autoroute est et de la gare en ligne HV et FNM ; • évaluer l'opportunité de placer là un terminal des bus ; • déplacer sur gomme publique et sur fer les flux d'entrée et de sortie ; • redéfinir la gare centrale avec un movicentro qui se pose le problème de décourager l'arrivée avec la machine privée jusqu'au centre et garantir un efficace système d'échange. 	<p>Distance entre les deux gares et collocation du nouveau pôle (le projet Novaring) dans une aire non urbanisée. Il est donc difficile convaincre les gens à laisser la bas leur voiture privée, à moins de leur garantir un efficace système de transports publics.</p> <p>L'aire de la gare est complexe et des solutions de transformation pourraient sortir des effets contraires.</p> <p>Entre toutes, la réalisation de gros parkings autour de la gare pourrait provoquer une forte augmentation des flux d'auto jusqu'au centre.</p>	<p>Le contexte décisionnel prévoit la présence de la mairie de Novare comme sujet principal, avec la société de gestion du transport public, les deux chemins de fer appelés en cause, les stakeholders locaux et de secteur.</p> <p>Dans ce cas c'est fondamentale une vaste campagne de sensibilisation et d'implication de la population dans les décisions à adopter, à travers laquelle connaître les exigences plus spécifiques. Une intéressante stratégie pourrait prévoir une enquête dans les lieux de travail et peut être la création d'un Plan des Temps.</p>
Le Movicentro	<p>Le projet intéresse l'entière aire et est étroitement connecté avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'entière opération immobilière de la STU qui prévoit le reclassement des aires à nord est de la gare ; • le re-dessin du système de transport public et d'accès au centre historique. 	<p>Le projet offre l'opportunité de réaménager l'entier secteur en donnant une nouvelle fonction à l'entière gare qui doit pouvoir intégrer des différentes fonctions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la connexion entre FNM et RFI ; • l'éventuelle connexion avec le couloir 24 ; • le rapport avec le centre historique et les aires situées derrière la gare ; • la perméabilité physique entre centre et aires à nord est (S.Rita et S.Agabio) ; • en outre le projet prévoit l'emplacement d'aires parques et des centres commerciaux ; • les aires situées derrière la gare ont un fort rôle et un rôle potentiel d'élément scénographique de la nouvelle configuration des aires STU 	<p>La complexité des thèmes et la forte intégration entre thèmes différents impose une approche stratégique intégrée, de façon trile de ne pas perdre les valeurs synergiques mais même de ne pas rendre vain les résultats avec des mesures en conflit</p>	<p>Le contexte décisionnel est de type local, et est complémentaire au contexte qui concerne la constitution de la STU (Société de Transformation Urbaine).</p> <p>En plus, le niveau provincial et régional peuvent être appelés en cause respectivement pour le rôle de coordination des transports publics et pour le financement de l'initiative Movicentro.</p>
La qualité urbaine	<p>Le projet de STU prévoit un re-dessin de l'entier secteur nord ouest, qui pèsera de façon significative sur l'imaginaire collectif qui, jusqu'à présent, voit comme aire de bas valeur le secteur au-delà de chemin de fer</p>	<p>Le projet prévoit un mix de fonctions, où aux activités de recherche et de production on appuie des aires résidentielles et des structures à des services de nouvelle formation.</p> <p>Le plan masse introduit en outre des vastes aires à vert public avec une générale amélioration de la qualité urbaine.</p>	<p>Le plan masse de la STU prévoit une radicale transformation qui, pour dimension et complexité gestionnaire, prévoit des temps longs. Les temps dilatés et allongés dans le temps sont toujours ennemis des projets de qualité.</p>	<p>Le projet, en concernant une portion importante de la ville, a deux niveaux de référence :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le premier, celui opératif, concerne la partnership public-privé qui est à la base de la Société de Transformation Urbaine, à sa fois insérée dans le plus complexe iter décisionnel qui va du PRUSST au PRG ; • à un deuxième niveau, vu que le projet concerne le patrimoine urbain collectif, se pose la nécessité de faire partir des formes de consultation pour partager les choix avec les citoyens à travers des modalités innovatrices mais consolidées (es. à travers les initiatives d'un urban center)
Le déséquilibre immobilière vers nord est	<p>Le projet encouragé par la STU, l'emplacement de la gare en ligne en proximité du croisement est de l'autoroute, l'agrandissement de l'aire du CIM sont toutes initiatives qui montrent un croissant intérêt et une augmentation des pressions inséparables dans la zone nord est de Novare</p>	<p>L'attention vers nord est implique la possibilité de réaménager une zone urbaine historiquement dégradée, en la faisant retourner une zone trainante de l'économie urbaine à travers un parque technologique où cohabitent des fonctions productives, logistiques, de recherche, résidentielles et des aires publiques. À celles-ci on somme un pôle infrastructurel d'échelle internationale et une zone environnementale positive, douée au même temps d'une excellente accessibilité aux infrastructures de transport.</p>	<p>Le risque majeur est l'élévée consommation du sol, surtout dans la perspective d'un déplacement du barycentre urbain. L'emplacement du pôle de la gare et des fonctions productives et de la recherche, ainsi que la présence d'aires avec accessibilité extrêmement élevée aux infrastructures de transport, déterminent un déplacement des fonctions primaires de la ville vers nord-est complémentaire à centre historique. De la même manière on peut vérifier des phénomènes expansifs de Cameri vers la zone du projet Novaring. Le résultat est un scénario qui voit les deux centres urbains tendants à la soudure, en perdant ainsi la structure policentrique du territoire.</p>	<p>Le contexte décisionnel concerne les organismes députés à la gestion territoriale, avec majeure importance au rôle sovra locale, en particulier pour éviter que soient poursuivies des logiques myopes de consommation du sol à niveau local, par exemple avec des fonctions de basse qualité inséparables. En outre, sont appelés en cause les grands investisseurs immobilières, les responsables de la structure logistique de la ville et les opérateurs du réseau ferroviaire.</p>

niveau de la programmation, tout le monde a compris l'aspect quantitatif: un nouveau système de gares donnera à la ville une énorme opportunité. Même chose ne peut se dire pour l'aspect qualitatif: 1) qualité du nœud en soi; 2) qualité du nœud pour la ville et pour son système de mobilité; 3) qualité du nœud dans le cadre élargi du territoire et du réseau des transports.

En perspective, ce cadre dépendra de la future capacité de bonne gouvernance. Il peut vite évoluer. Par exemple, le Novaring cité à la première ligne du tableau est une hypothèse déjà dépassée, les acteurs publics et privés ne s'étant pas trouvés d'accord. Par contre, un thème comme le Movicentro, en termes de mobilité et d'accès, pourrait devenir un thème privilégié, au niveau de la mairie comme pour les acteurs privés.

3.4 - Regione Umbria: Accessibilité télématique des espaces urbains et ruraux, le territoire du lac de Trasimène

Regione Umbria, Direzione Regionale Politiche Territoriali, Ambiente e Infrastrutture, (Direction régionale des Politiques Territoriales)

La Région Ombrie propose un projet-pilote intitulé: "Accès télématique des espaces urbains et ruraux: la zone du lac de Trasimène", fondé sur les sujets développés dans le cadre des trois Ateliers du Medisdec-Stratmed. Il traite de l'aménagement du territoire dans un cadre de huit communes situées autour du lac Trasimène et de l'accès télématique à l'échelle régionale.

Le polycentrisme, thème traité par l'Atelier n. 3, est sans aucun doute l'épine dorsale de ce projet-pilote, dont l'intérêt principal réside dans la nécessité de mettre en valeur le type d'habitat qui distingue la Région Ombrie, très polycentrique, comptant différentes villes historiques, de beaux sites naturels et de nombreuses richesses historiques et artistiques.

Selon le dernier recensement, la Région Ombrie (comme tant d'autres territoires de l'Italie centrale) se caractérise par la présence de petites communes, dont 50 % ont moins de 3 000 habitants. Environ 37% de la population ombrienne se répartit sur 3 communes de plus de 50 000 habitants, alors que les 62 autres communes (de moins de 5 000 habitants) n'accueillent que 15% du nombre des habitants de la Région (source: ISTAT, Bilans démographiques des Régions, 2004).

La Région Ombrie se caractérise donc par une répartition très diffuse de ses habitants, ce qui comporte des difficultés importantes au niveau de l'organisation des services publics.

Le PUT - Plan d'Urbanisme et Territorial, approuvé par Loi régionale 27/2000, portant qualification des services assurés dans les espaces urbains et ruraux, en tient déjà compte. Sur cette base, le PUT, à l'art. 27, dit que "la qualification des services et des infrastructures est également nécessaires à l'extension de l'utilisation des moyens technologiques informatiques, télématiques et par satellite". En matière d'objectifs à atteindre pour les espaces ruraux, le PUT vise à " ... créer une offre de services et de structures - notamment télématiques - en réseau et en complément des services urbains, afin de garantir aux habitants une qualité de vie et des revenus professionnels satisfaisants ainsi qu'un accès facile aux services offerts dans un cadre urbain" (art. 19).

Ces sujets sont actuellement repris par le PST - Plan

Stratégique Territorial, un instrument conçu par la Région Ombrie pour servir de support au Cadre stratégique national prévu par le ministère italien du Développement économique (Département des Politiques de développement et d'harmonisation). Cet instrument, très utile au niveau régional, constitue son "agenda" stratégique pour une mise en valeur intégrée de ses territoires.

Le Projet-pilote reprend effectivement la mise en valeur intégrée définie par le PST, qui vise à assurer la compétitivité territoriale par la réalisation d'équipements et d'infrastructures nécessaires pour la promotion de politiques innovantes, cette promotion étant associée à une protection de l'environnement et au développement de sites paysagers.

Les problèmes traités par les Ateliers 1 et 2 de Medisdec-Stratmed, concernant respectivement les réseaux d'infrastructures et les réseaux écologiques et culturels, y sont donc impliqués. En ce qui concerne l'Atelier 1 (réseaux d'infrastructures), ce sont les facteurs de faible densité de la population et de moyens insuffisants d'accès physique et de communications qui créent le besoin de réaliser une infrastructure télématique au niveau régional (réseau de télécommunications à bande large) pouvant également supporter l'intermodalité et la logistique.

En ce qui concerne l'Atelier 2 (réseaux écologiques et culturels), le Projet-pilote s'intègre parfaitement au cadre de mise en valeur durable des territoires et reprend les directives de la Résolution de Göteborg, étant donné qu'il crée des effets induits positifs pour la protection de l'environnement: réduction des déplacements au niveau des individus, ce qui entraîne une réduction de la circulation automobile dans les villes et hors des villes; et répercussions importantes au niveau du télécontrôle du territoire (comme, par exemple, le monitoring des déséquilibres hydrogéologiques ou la protection du patrimoine culturel).

Méthodologie

Le Projet-pilote de la Région Ombrie concerne l'aménagement du territoire sous forme d'un processus d'accès télématique au niveau régional. Il peut être considéré comme une référence dans le cadre des scénarios prévus par "Méditerranée 2030" et pour la version finale du projet Medisdec-Stratmed.

Ce projet de câblage régional s'inscrit dans le cadre du PST - Plan Stratégique Territorial adopté par la Région Ombrie (acte N° 1615 du 27/9/2006), lequel prévoit essentiellement un "Agenda" stratégique de mise en valeur intégrée pour les territoires ombriens, visant deux objectifs principaux:

- résoudre certains problèmes territoriaux afin d'obtenir une meilleure compétitivité de la structure régionale en mettant en place des processus permettant de mieux exploiter les différen-

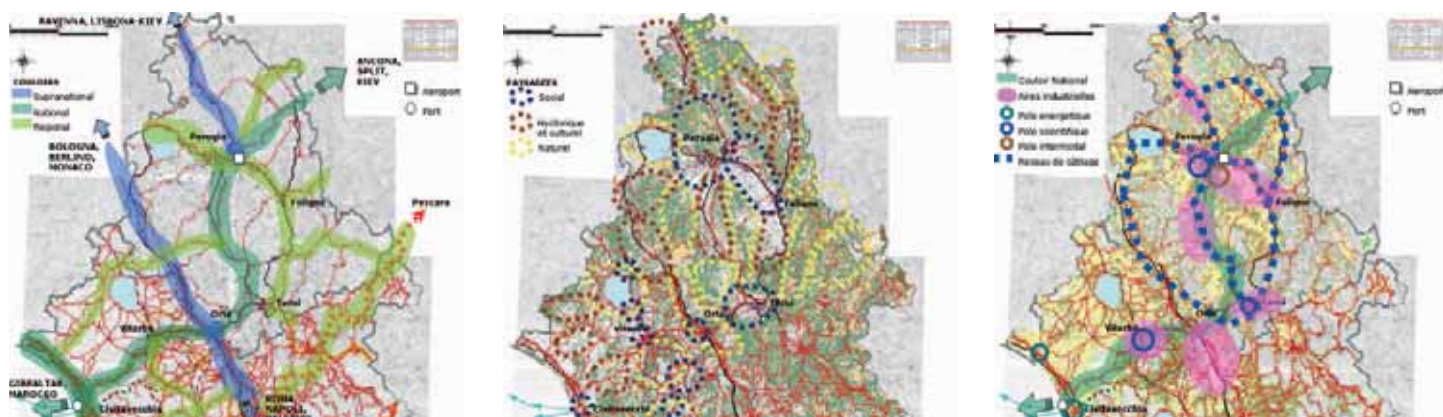
ces du contexte, par la promotion de leur compétitivité et le renforcement de liens d'harmonisation;

- déterminer une configuration-type de développement territorial, pouvant s'appliquer à d'autres contextes territoriaux, supportée par un système de projets intégrés pour une mise en valeur concrète et durable.

En outre, le PST entend définir, au moyen de différents instruments, une méthodologie de convergence destinée aux pouvoirs publics, pour contrôler, aux différents niveaux, les choix effectués et l'échange de méthodes d'intervention.

Les études territoriales préliminaires du Projet-pilote (fig. 1), réalisées conjointement avec la Région Latium, se sont fondées sur tous les aspects des trois Ateliers: Infrastructures (Atelier 1); Environnement (Atelier 2) et Polycentrisme (Atelier 3).

Fig. 1 - Etudes préliminaires: Régions Latium et Ombrie



Atelier 1 - Infrastructures

Atelier 2 - Environnement

Atelier 3 - Polycentrisme

Diagnostic territorial

L'Italie semble s'orienter vers un nouveau rôle, qu'elle assume et pratique à vrai dire depuis longtemps, de "système-pays" de la région méditerranéenne. Dans ce cadre, l'Italie centrale se distingue par sa fonction de liaison entre les systèmes infra-structuraux de la vallée du Pô et de l'Adriatique supérieur (plateforme logistique par excellence) et la plateforme transnationale de la macro-zone Sicile-Calabre-Basilicate-Pouilles. Elle fait également fonction de tissu connectif entre le couloir Tyrrhénien et le couloir Adriatique. Par son degré de développement et par le caractère complémentaire de ces systèmes

infra-structuraux et de leurs connexions respectives, elle se présente comme un territoire de liaison qui trouvera de nombreuses et avantageuses possibilités de développement du fait de sa proximité avec d'autres zones territoriales italiennes ayant un poids économique et compétitif plus important.

Cette fonction de territoire de liaison est interprétée au sens large afin de valoriser la capacité réactive globale de la zone qui doit, en retour, profiter de ces opportunités logistiques pour ses villes, ses productions et pour valoriser ses sites touristiques et son environnement.

Le rôle spécifique d'un territoire de liaison consiste à mettre en communication les zones vitales du "système-pays", en déve-

loppant un système d'habitat et de production permettant d'équilibrer ses territoires et de supporter leurs rôles les plus importants.

Pour compléter ce système, on prévoit également des actions innovantes et de qualification pour les processus d'organisation et de gouvernance, dans le respect d'une longue tradition de bonne gestion et de compétence se traduisant par un haut niveau de qualité de la vie.

Le PST relève certains problèmes particuliers:

- accès insuffisant au niveau physique et des communications;
- dispersion territoriale du système de production;

- faible densité de la population et polycentrisme, également vus en tant que facteurs positifs;

- fragilité du tissu connectif vu en tant que support des services spécialisés et de qualité, des réseaux et du partenariat inter-institutionnel.

Toute vision future de la Région doit tenir compte d'un renforcement de l'harmonisation et d'un développement compétitif des principaux systèmes territoriaux. Ce renforcement doit cependant s'accompagner d'une intensification des interdépendances, en développant des réseaux thématiques s'appuyant sur les excellentes compétences acquises par les acteurs économiques locaux afin d'éviter les risques d'une désarticulation croissante dans le temps, induite par des pressions centrifuges



Fig. 2 - La zone étudiée par le projet-pilote de la Région Ombrie

gravitationnelles vers l'extérieur de la Région (vers la Toscane, le Latium ou les Marches). Par contre, il convient de valoriser le rôle-charnière des territoires limitrophes avec les Régions voisines, en renforçant leurs capacités d'attraction, en termes de services et d'opportunités de travail.

La vision en perspective de la Région Ombrie, dont le territoire est appelé à s'exprimer explicitement par la participation active des acteurs internes et extérieurs impliqués dans cette transformation, se présente sous forme de réseaux modernes d'infrastructures fonctionnelles de connexion, écologiques, d'inspiration historique ou culturelle, reliés à des systèmes territoriaux locaux présentant une harmonie interne, très compétitifs, parfaitement écologiques et intégrés dans le paysage.

Concrètement, la Région Ombrie est concernée par trois scénarios mettant en évidence les risques menaçant le territoire ombrien ainsi que les opportunités offertes par les nouveaux contextes d'activités projetées: désarticulations progressives, développement auto-centralisé, polycentrisme réticulaire sur plusieurs niveaux. Tous ces phénomènes apparaissent à l'échelle régionale, même s'ils se réfèrent bien évidemment à d'autres scénarios, du niveau national ou du niveau européen. Ils représentent une interaction efficace face à la définition donnée par le Cadre Stratégique National pour la programmation communautaire 2007-13.

Territoire concerné et niveau d'intervention

Le Projet-pilote de la Région Ombrie concerne la zone du lac Trasimène, au nord-ouest de la Région. Il implique huit commu-

nes: Castiglione del Lago, Città della Pieve, Magione, Paciano, Panicale, Passignano sul Trasimeno, Piegaro et Tuoro sul Trasimeno. La population globale concernée est de 54 695 habitants (officiellement présents à la date du 01/01/2005). Jusqu'à la fin de la première moitié des années 70, ces communes ont trouvé leur identité unitaire institutionnelle et programmatique de l'environnement exceptionnel où elles se situent. Cette situation a permis à ces communes de faire preuve d'une grande sensibilité et d'une bonne conscience de l'importance des actions entreprises en commun.

Dynamiques et problèmes

Le territoire ombrien se distingue par une répartition capillaire de petites communes qui, d'une part, ont su assurer une bonne qualité de leurs services publics mais, d'autre part, ont rencontré de grosses difficultés pour supporter les coûts de ces services, au niveau de qualité et de quantité offert actuellement.

Au niveau individuel, les dimensions des villes de la Région Ombrie ne sont pas suffisantes pour se permettre un réseau de télécommunications à bande large. Il faut donc élaborer un système au plan régional où les villes serviront de nœuds.

L'existence de réseaux de télécommunications à bande large est un facteur irremplaçable pour créer une "Société de l'Information" et pour permettre le développement de la Région Ombrie en termes de croissance économique, sociale et culturelle comme pour améliorer la qualité des services offerts au public.

Politiques stratégiques d'aménagement du territoire

Le PST définit la façon d'élaborer la programmation de façon consciente et rigoureuse sur la base de Répertoires, lesquels se décomposent en Actions Stratégiques Thématiques, conformes à celles prévues par la programmation du niveau national ou du niveau communautaire.

Les Actions Stratégiques Thématiques répertoriées concernent:

- le réseau des infrastructures;
- le réseau urbain;
- les sites de production;
- l'espace rural;
- le paysage;
- l'environnement.

Elles traitent de sujets concernant les éléments du territoire servant de base à l'élaboration de la mise en valeur durable du territoire et elle permettent de réaliser des processus de

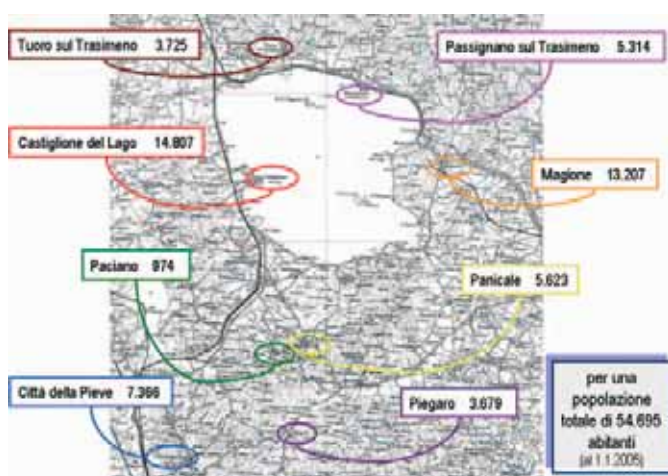


Fig. 3 - La zone du lac Trasimène et les centres habités

conformité territoriale.

Trois Actions Stratégiques Thématiques sont directement influencées par le projet de câblage régional, mais ce sujet possède évidemment un intérêt général puisqu'il concerne tous les éléments du territoire.

Cadre stratégique dans lequel s'inscrit le projet

Les Corridors paneuropéens de transports multimodaux

En 1990, la Commission Européenne a institué une Unité de

corridors de transport vers l'Europe de l'Est, d'une importance stratégique pour le développement du trafic international entre les pays communautaires et les pays de l'Europe de l'Est jusqu'à l'ex-Union Soviétique.

Suite aux Conférences paneuropéennes de Prague (1991), de Crète (1994) et d'Helsinki (1997), dix corridors multimodaux paneuropéens ont été identifiés (voir fig. 6):

I. Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Varsovie et Riga-Kaliningrad-Gdansk

II. Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou-Nizhnij Novgorod

III. Berlin/Dresde-Wroclaw-Lviv-Kiev

IV. Berlin/Nuremberg-Prague-Budapest-Constance/ Salonique/



Fig. 4 - La numérisation du territoire

Coordination du Groupe G24 comprenant les représentants des différents pays communautaires de l'époque et les représentants des pays de l'Est en vue de prolonger vers l'est les réseaux de transport de l'UE.

La Commission Européenne avait pour objectif d'étendre aux pays d'Europe centrale et orientale le réseau de transport à vocation communautaire, en privilégiant le transport par chemin de fer et en le renforçant.

En août 1991, le Groupe G24 a présenté un Rapport sur l'évaluation des besoins de transport pour la mise en valeur et le développement de l'Europe centrale et orientale. Ce Rapport, établi avec le concours des Nations Unies et de la Commission Economique pour l'Europe, a permis d'identifier les principaux

Istanbul

V. Venise-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv

VI. Gdansk-Grudziadz/Varsovie-Katowice-Zilina; Branche A: Katowice-Ostrava-Corridor IV

VII. Danube

VIII. Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna/Burgas

IX. Helsinki-SaintPetersbourg-Moscou/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucarest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli

X. Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Belgrade-Nis-Skopje-Veles-Salonique

Les Corridors V et VIII concernent directement l'Italie.

ACTIONS STRATEGIQUES	A) LE RÉSEAU DE VILLE	B) LES SITES DE PRODUCTION	C) L'ESPACE RURAL
CHAMPS NECESSITANT UNE ATTENTION SPECIFIQUE	CABLAGE	EQUIPEMENT TECHNOLOGIQUE D'INFRASTRUCTURES	ACCESSIBILITÉ AUX INFRASTRUCTURES ET A LA TÉLÉMATIQUE DES SITES EXISTANTS
PROBLEMES	<ul style="list-style-type: none"> - Absence de connexions au réseau à large bande. - Absence d'équipements urbains modernes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Système de câblage à large bande peu diffuse. 	<ul style="list-style-type: none"> - Défaut de connexions au réseau à large bande. - Faible niveau d'information et de référencement.
OBJECTIFS	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la finition du réseau local à large bande. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rationalisation et optimisation des infrastructures existantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en réseau des sites existants.
POLITIQUES	<ul style="list-style-type: none"> - Aide aux Communes pour la connexion au réseau à large bande et pour la fourniture de services novateurs. 	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la qualité des services rendus et leur accessibilité par le développement des réseaux technologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser la mise en réseau des sites existants.
TYPE D'INTERVENTIONS	<ul style="list-style-type: none"> - Travaux de connexion au réseau à large bande. 	<ul style="list-style-type: none"> - Encourager la diffusion de la couverture du câblage à large bande et le développement du réseau à fibre optique. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation des connexions au réseau à large bande.

Tab. 1 - Extrait des tableaux du Plan Stratégique Territorial



Fig. 5 - Extrait des cartes du Plan Stratégique Territorial

Le Programme S.I.S.Te.M.A.

Vu ce scénario, le Programme S.I.S.Te.M.A. (Développement Intégré des Systèmes Territoriaux Multi-Actions) facilite le développement du polycentrisme par le renforcement des connexions entre les structures territoriales, les systèmes urbains et les réseaux d'infrastructures. Il mentionne quelques plates-formes nationales qui constituent des liaisons entre les corridors transeuropéens et les systèmes territoriaux au niveau national.

En particulier, la ligne transversale Tyrrhénienne-Adriatique concerne principalement les Régions Latium, Ombrie et Marches. Elle est stratégique pour l'Italie centrale et pour le bassin méditerranéen.

Le Cadre Stratégique National (CSN)

La politique régionale de développement peut contribuer fortement à une relance de la compétitivité et de la productivité de tout le pays et à la réduction d'une sous-utilisation persistante des ressources du Mezzogiorno par l'amélioration des services publics et des compétences, par une concurrence plus ouverte



Fig. 6 - Les corridors paneuropéens de transport multimodaux

des marchés de services d'utilité publique et de capitaux, par des mesures d'encouragement favorisant l'initiative publique ou privée.

Le CDN - Cadre Stratégique National, officiellement prévu par l'art. 27 du Règlement Général des Fonds structurels européens, a été formulé à la suite d'un grand parcours en partenariat. Il est destiné à transposer ces indicateurs en orientations stratégiques et en certaines orientations opérationnelles.



Fig. 7 - Le Programme S.I.S.Te.M.A

En 2005, sur la base de ces orientations et selon des spécifications prises de commun accord, les Administrations centrales, les Régions et les Provinces autonomes ont mis au point, avec leurs aides institutionnelles et leurs partenariats économiques et sociaux, les documents stratégiques préliminaires suivants: DSPN - Document Stratégique Préliminaire National pour lequel le partenariat économique, social et institutionnel a déclaré vouloir instaurer "une collaboration de principe pour l'instauration de la méthode de comparaison adoptée", le DSM - Document Stratégique Mezzogiorno et les DSR - Documents Stratégiques Régionaux.

Les choix stratégiques, les priorités d'intervention, les conditions de mise en œuvre du CDN viennent donc d'un processus d'exploration et de collaboration ayant impliqué tous les services régionaux, différents ministères, les représentants du partenariat économique et social présents au Forum des parties économiques et sociales et des représentants de la Commission Européenne. Ils ont été pris dans les délais et dans les conditions requises.

Face au CSN qui préconise l'objectif d'une "Compétitivité régionale et emploi", les Régions de l'Italie centrale et du Nord présentent une urbanisation de plus en plus étendue, dense et irrégulière alors que la capacité d'accès et de mobilité, pour les personnes et pour les marchandises, n'est que médiocrement satisfaite par des infrastructures et des services fortement défi-

citaires en qualité et quantité, aussi bien au niveau des connexions "long réseaux" (corridors européens, lignes aériennes, lignes maritimes, etc.) qu'au niveau de la mobilité interne (saturation élevée des territoires régionaux et des systèmes urbains).

Le Plan Stratégique Territoriale (PST)

En élaborant le CSN, le Ministère italien des Infrastructures a décidé d'établir des conventions avec les Régions afin de répartir, par sujets et par territoires et dans un esprit de solidarité, toutes les priorités stratégiques à mettre en œuvre pour améliorer la compétitivité et atteindre les objectifs de mise en valeur durable du territoire national.

Par conséquent, en fonction de ces dispositions et de celles du Document Stratégique Régional approuvé préalablement par la Junte régionale d'Ombrie (acte N° 1532 du 26 septembre 2005), des propositions ont été élaborées en vue de résoudre les problèmes territoriaux au niveau de la Région afin d'aider le "système régional" à devenir plus compétitif.

Le développement d'un réseau de télécommunications à bande large est l'un des objectifs de base des autorités régionales dans leurs programmations du fait que la disponibilité de

réseaux de télécommunications à bande large est vu comme un facteur incontournable de développement aussi bien pour la croissance économique, sociale et culturelle que pour la qualité des services offerts au public.

Les réseaux de télécommunications sont une clé essentielle pour le développement économique et social d'un territoire. La Direction générale Innovation de l'UE a publié, en juin 2005, une étude sur la diffusion des réseaux de télécommunications à bande large sur l'ensemble du territoire de l'UE, en faisant une distinction entre les zones urbaines (60% de la population de l'UE) et les zones extra-urbaines ou rurales (40% des habitants de l'UE). L'Italie se situe assez bien pour ses zones urbaines, mais elle est parmi les plus retardataires pour ses zones rurales ou extra-urbaines, dont notamment l'Ombrie.

Le dernier DAP 2007-2009 juge la question de la réalisation d'une infrastructure télématique régionale particulièrement urgente puisque l'un de ses objectifs stratégiques concerne les "Infrastructures pour le développement de la société de l'information".

Des résultats positifs sont attendus de l'internationalisation des villes, des réseaux urbains et des centres de recherche scientifique et technologique car il en découlera, du moins en partie,

Priorités	Objectifs spécifiques du CSN pour la coopération territoriale	Type de coopération territoriale européenne		
		Transfrontalière	Transnationale	Interrégionale
4. Insertion sociale et services pour la qualité de la vie et l'attractivité territoriale	Viser à augmenter les possibilités d'accès à la connaissance, au travail et à toutes les opportunités contribuant à réduire les inconvénients territoriaux et la médiocrité des services existants, en favorisant l'intégration des réseaux et des systèmes d'information et en améliorant l'accessibilité aux services ainsi que leur qualité.	En ce qui concerne la réduction de l'isolation par un meilleur accès aux services d'information, de communication, du développement de la collaboration, de la capacité et de l'utilisation conjointe des infrastructures pour la santé, la culture et l'éducation, également en tant que support de promotion de l'intégration des marchés du travail transfrontalier, des initiatives locales en faveur de l'emploi, de la parité homme/femme et des mêmes opportunités, de formation et d'intégration sociale.		

Tab. 2 - Extrait du tableau synoptique de comparaison entre les priorités CSN: objectifs spécifiques du CSN pour la coopération territoriale et interventions par type de programme de coopération territoriale européenne

de meilleures liaisons télématiques permettant des échanges d'informations et des communications plus rapides, et de meilleure qualité, notamment au niveau des administrations publiques locales.

La réalisation du projet régional de câblage permettra donc de favoriser l'innovation, la qualité et l'harmonisation, ce qui permettra de mieux faire face aux éventuelles crises et aux défis de la globalisation.

En outre, la Région Ombrie s'est fixé, à moyen terme, l'objectif de numériser l'ensemble du territoire régional afin de pouvoir mieux exploiter les opportunités offertes par la technologie sans fil et son exploitation, notamment dans les zones peu peuplées du territoire régional.

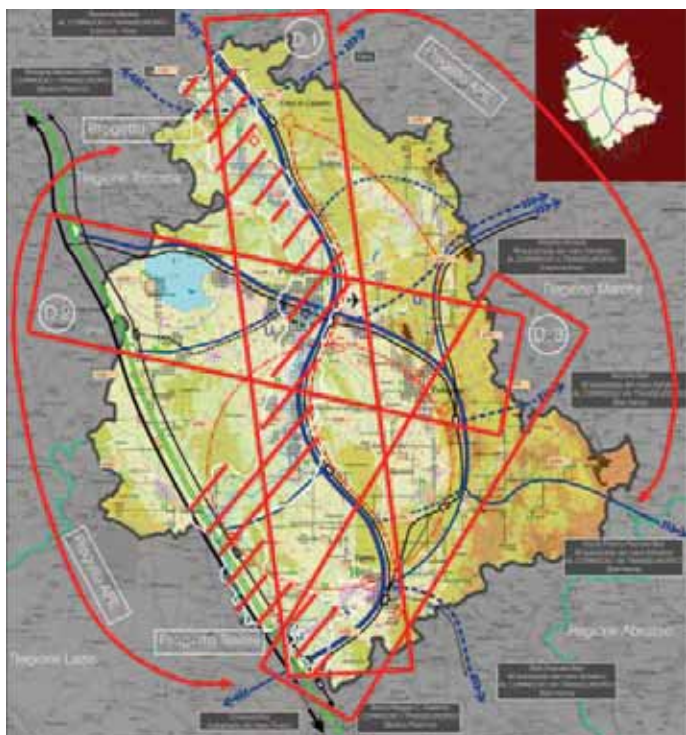


Fig. 8 - Carte schématique du Plan Stratégique Territorial

Pour atteindre cet objectif, le Plan Télématique à réaliser se fondera sur les éléments suivants:

- analyse de la couverture actuelle à bande large du territoire, en qualité et quantité (où et quand?);
- définition, sur les 3 à 5 prochaines années, des besoins en infrastructures et en services télématiques en fonction du nombre de résidents, des activités de production locales et des initiatives prévues;
- indication générale des infrastructures nécessaires pour

étendre la couverture à bande large, en termes de caractéristiques spécifiques et de coûts;

d) définition des priorités de mise en œuvre des programmes de réalisation des infrastructures;

e) repérage des équipements urbains permettant la fourniture de services hauts-de-gamme pour le public et pour les entreprises, dans une logique de réseaux de télécommunications utilisés conjointement en vue d'assurer une mise en valeur durable du territoire.

Description des actions novatrices du projet pilote

En ce qui concerne l'utilisation des infrastructures de câblage régional, le Projet-pilote prévoit de créer, de développer et de renforcer très prochainement les services suivants:

- le télécontrôle du territoire, permettant de:
 - garantir un meilleur niveau de sécurité publique;
 - assurer une meilleure protection des monuments et des œuvres d'art;
 - prévenir les incendies de forêts dans les zones rurales;
 - la télémédecine (dite e-health), visant à améliorer la qualité des services médicaux, surtout en zones rurales, pour permettre à tous les habitants de bénéficier de diagnostics fournis en ligne ou de recevoir leurs résultats d'analyses médicales sans avoir à se déplacer;
 - projets de formation à distance (dits e-learning), au niveau de l'alphabétisation comme des cours universitaires, fournis par des universités classiques ou télématiques;
 - la communication vidéo, qui permet notamment de fournir des services utiles du point de vue social comme, par exemple, la télémédecine ou le télétravail;
 - projets dits e-government et e-mountain, qui permettront de résoudre les problèmes créés par la nature du territoire ("digital divide");
 - le commerce électronique (dit e-commerce), en tant que support d'activités commerciales, de sites industriels et de sites touristiques;
 - le développement de la logistique de proximité, en appliquant ses principes aussi bien en milieu urbain qu'en zone rurale, dans le but de compléter le rôle des bases logistiques en cours de réalisation, en leur permettant d'étendre leurs capacités fonctionnelles à des zones difficiles d'accès.
- Parallèlement au concept, déjà bien acquis, de la logistique de proximité en milieu urbain (qui prévoit, comme on l'a vu, des micro-équipements de dégroupage en exploitant, par exemple,

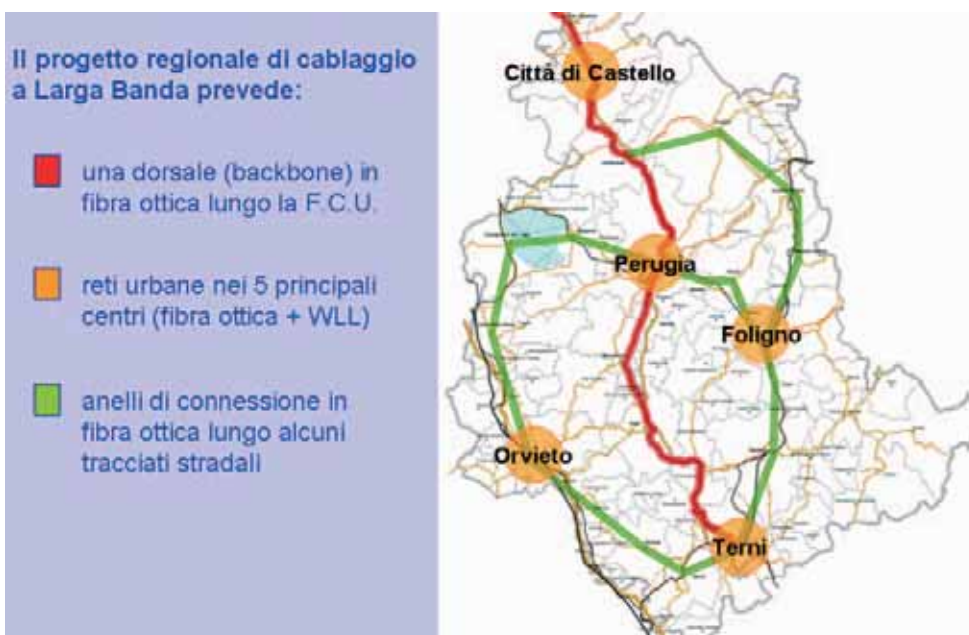


Fig. 9 - Projet régional de câblage

les aires de stationnement gardées des villes; des services de distribution utilisant des moyens de transport non polluants; le développement du e-commerce et celui des PME), il faudra développer un autre concept pour le monde rural, où le facteur "distance" est plus sensible alors que le facteur "utilisateurs" s'amenuise, afin de transformer ces facteurs en un avantage, en raccourcissant par exemple les filières de distribution.

En ce qui concerne la logistique, le Projet-pilote se fixe d'atteindre les objectifs suivants:

- incitations à rationaliser l'offre logistique et de transport;
- renforcement des équipements télématiques;
- diffusion de la culture logistique et alphabétisation informatique;
- réalisation d'un portail télématique de filières;
- réalisation d'un portail télématique de services logistiques et de transport.

Projet pilote et Agenda Territorial

Parmi les principaux objectifs du "Territorial Agenda" de l'UE figure l'intégration des territoires par la réalisation d'une structure urbaine polycentrique, afin d'améliorer la qualité de la vie au niveau des Régions, des villes et des pays. Compte tenu du fait que les besoins des gens changent continuellement, il semble nécessaire de promouvoir des actions permettant de construire en Europe une constance culturelle, sociale, écologique, économique et une harmonisation territoriale.

Stratégies du projet pilote et Agenda Territorial : perspectives et propositions en vue d'un développement durable

Il apparaît, en premier lieu, que les objectifs du Projet-pilote sont cohérents par rapport aux objectifs généraux de l'espace Medocc (amélioration de la mobilité et de l'accès - voire immatériel - des territoires) et, en second lieu, par rapport aux stratégies transnationales du développement polycentrique et intégré. En ce qui concerne la gouvernance territoriale, le Projet-pilote entend favoriser également la collaboration entre les systèmes territoriaux des différents niveaux (villes, monde rural, territoires isolés) afin d'améliorer la mise en réseau des services et promouvoir des stratégies d'actions communes destinées à optimiser les courants économiques, administratifs et financiers.

En référence à la Stratégie de Lisbonne, il convient de souligner qu'il y a convergence avec les objectifs d'aide au développement d'une économie numérique capable d'augmenter la compétitivité des territoires, d'améliorer la qualité de la vie, de favoriser la reformulation du développement urbain et régional et de promouvoir les techniques compatibles avec la protection de l'environnement.

Le Projet-pilote proposé est également cohérent avec les directives fixées par la Résolution de Göteborg, la création de points publics d'accès au réseau de câblage permettant de réduire les déplacements et donc de réduire la circulation automobile urbaine et extra-urbaine.

Enfin, on constate des points de concordance avec les trois principaux objectifs du "Territorial Agenda" (développement d'un système urbain équilibré et polycentrique et nouveau rapport ville-campagne; garantie d'un accès paritaire aux infrastructures et au savoir; développement durable et gestion intelligente de la nature et du patrimoine culturel). En effet, il prévoit que les villes coopèrent au développement de ces infrastructures modernes destinées à favoriser le polycentrisme et l'innovation.

Projet pilote et perspectives Méditerranée 2030

Le Projet-pilote de la Région Ombrie, déjà considéré comme l'un des projets stratégiques du PST, s'intègre également très facilement dans le CSN du fait qu'il cible 4 des dix objectifs spécifiques qui concernent la coopération territoriale (voir extrait du tableau synoptique du CSN).

En ce sens, il rentre dans le cadre prévisionnel de l'étude Méditerranée 2030 en ce qui concerne les aspects suivants:

Scénario 1 - Capacité d'adaptation

Le Projet-pilote comprend des éléments utiles permettant d'élaborer une capacité d'adaptation économique:

- le développement de canevas économiques diversifiés et flexibles (logistique);
- la mise en œuvre de petits circuits de production et de commercialisation (contact direct entre les opérateurs commerciaux et les usagers), en particulier dans les espaces ruraux;
- des stratégies d'encouragement pour les décisions prises aux différents niveaux national, européen et global (Projet S.I.S.Te.M.A.: ligne directrice Civitavecchia-Ancône et Corridors 1 et 8).

Par ailleurs, il comporte également des éléments utiles pour prévenir et gérer les risques et pour procéder à des réhabilitations par les effets induits pouvant se répercuter positivement sur certaines stratégies:

- prévention des risques (par exemple: diminution des déplacements en voiture);
- gestion des risques (par exemple: monitoring hydrogéologique);
- réhabilitation des conditions de vie dans les territoires frappés de calamités naturelles (gestion des alertes sismiques, etc.).

Scénario 2 - Gestion de la sécurité

En ce qui concerne l'aménagement des territoires selon un modèle de gouvernance sécuritaire, le Projet-pilote s'harmonise avec les stratégies territoriales de compétitivité au niveau régional afin d'obtenir des retombées positives en termes de:

- augmentation de la circulation des informations sur les réseaux, ce qui permettra une plus grande sécurité;
- contrôle télématique et automatisé de "zones de circulation limitée" dans le centre des agglomérations urbaines;
- surveillance vidéo du patrimoine culturel.

Scénario 3 - Etude Méditerranée décomposée

La stratégie du Projet-pilote, en matière de développement national de référence, est représentée par le projet S.I.S.Te.M.A. qui apporte des éléments de liaison entre le territoire étudié et les autres territoires du pays.

Des facteurs de cohérence et d'inter-relation sont également établis avec les stratégies de développement européen par la priorité donnée au développement des axes de transport et de communications du niveau transeuropéen, constitués par les Corridors 1 et 8.

Des stratégies transfrontalières de développement apparaissent, indirectement, dans les priorités accordées au renforcement des rapports avec les pays de l'Est, grâce à la liaison transversale Ancône-Civitavecchia. Par ailleurs, il convient de rappeler que la Région Ombrie a participé au programme de coopération italienne dans les Balkans (financé sur des fonds débloqués par la Loi italienne N° 84/2001, art. 7/POI) et que des réunions intervenues avec les représentants officiels de la province autonome de Vojvodine (niveaux régional et local) ont permis de préciser l'intention réciproque d'intensifier les rapports culturels, sociaux et économiques avec ces pays.

Scénario 4 - Etude Méditerranée mondiale

Les stratégies de développement mondial (coopération bilatérale avec des territoires d'autres continents et promotion internationale du territoire) peuvent s'appliquer, par l'intermédiaire de l'Internet, à tous les pays et à tous les domaines.

Ces dernières années, une collaboration s'est intensifiée entre certaines Régions italiennes et différents organes brésiliens

(villes, Etats, établissements publics ou privées, universités, organismes non gouvernementaux). Cette collaboration a donné lieu à des projets de coopération et d'échange d'expériences, plus particulièrement dans les différents domaines du développement local régional.

Conclusions

L'initiative "i2010" précise que "les TIC - Techniques de l'Information et de la Communication sont également un instrument au service de la protection de l'environnement". Ils sont donc conformes aux dispositions du PST qui prévoient que la configuration-type du développement territorial soit supporté par un système de projets intégrés en vue d'assurer une mise

Priorités	Objectifs spécifiques du CSN pour la coopération territoriale	Type de coopération territoriale européenne		
		Transfrontalière	Transnationale	Interrégionale
6. Réseaux et liaisons concernant la mobilité	Promouvoir le développement de plateformes territoriales et stratégiques qui valorisent les capacités compétitives locales, en renforçant les corridors transeuropéens et les nœuds d'infrastructures, en garantissant la fiabilité des réseaux et des nœuds aptes au développement, à inciter au reclassement stratégique des ports, des aéroports et des services annexes, à développer des nouveaux segments de marché dans les secteurs italiens qui se révèlent compétitifs mais conditionnés par des carences logistiques, à améliorer la sécurité et l'intermodalité, l'intégration et la synergie entre les réseaux, le développement des services et des plateformes ICT concernant le système économique et social.	En ce qui concerne la réduction de l'isolation par un meilleur accès aux réseaux et aux services de transport.	En ce qui concerne l'amélioration de l'accès et de la qualité des services de transport et de télécommunications présentant un net caractère transnational.	
8. Compétitivité et attractivité des villes et des systèmes urbains	Favoriser un plus grand attrait, la relance et le repositionnement objectif des villes italiennes sur des marchés spécifiques. Favoriser une croissance économique équilibrée des villes situées dans les zones transfrontalières, par la mise en réseau de structures et de services (pour la connaissance, l'innovation, la culture, l'accueil) permettant d'atteindre des niveaux de qualité plus élevés à l'échelle européenne et internationale et de faire obstacle à l'exclusion et à la gêne (présence d'hôpitaux de proximité, transport intégré, centres multiservices, etc.).	En ce qui concerne le renforcement des liaisons entre les zones urbaines et les zones rurales, le développement de la collaboration, la capacité et l'utilisation conjointe des infrastructures de santé, culturelles, touristiques, éducatives, ainsi que la promotion d'une utilisation conjointe des ressources humaines et des structures destinées à la R&ST.	En ce qui concerne la promotion du développement urbain durable.	En ce qui concerne l'extension de bons procédés pour le développement urbain durable.
10. Gouvernance, capacités institutionnelles et marchés concurrentiels et efficients	Viser à accroître les capacités des Administrations pour la programmation et la gestion de la politique régionale, par l'extension et l'échange de bons procédés.	En ce qui concerne le support de la promotion de la coopération juridique et administrative.		En ce qui concerne l'extension de bons procédés pour l'innovation et l'économie, la connaissance, l'environnement et la prévention des risques, sur le développement urbain durable.

Tab. 3 - Cadre récapitulatif des perspectives entre le Projet Pilote et l'étude « Méditerranée 2030 »

en valeur aussi concrète que durable.

L'initiative "i2010" parle également d'un point important: "25% de l'augmentation du PIB et 40% de l'augmentation de la productivité de l'UE vient des TIC. Les écarts constatés entre les résultats économiques des pays industrialisés s'expliquent, en grande mesure, par la différence entre leurs niveaux d'investissement et de recherche en matière de TIC et leurs utilisations".

Le Projet-pilote met en évidence le concept selon lequel la numérisation est la base nécessaire pour mettre en œuvre un processus de réalisation d'infrastructures territoriales visant à atteindre un développement durable de l'environnement et de l'économie, se traduisant notamment par une réduction des déplacements et par une augmentation des facteurs de compétitivité. Il indique en effet la liste des services susceptibles d'être fournis par l'utilisation d'un câblage régional, et plus précisément:

- le télécontrôle;
- la télémédecine (e-health);
- les projets de formation à distance (e-learning);
- la communication vidéo (télémédecine et télétravail);
- le e-government et le e-mountain ("digital divide");
- le commerce électronique (e-commerce);
- le développement de la logistique de proximité.

Dans le cadre de cette étude, le câblage devrait engendrer d'importantes retombées économiques. Bien qu'il n'existe pas de véritables indicateurs de ces effets, il est aisé de prévoir que différents aspects connaîtront un important développement:

1. En ce qui concerne les entreprises et leur capacité créative:
 - amélioration du rapport entreprise/clientèle fidélisée;
 - réduction des espaces (échantillons et catalogues en ligne);
 - diminution des frais de déplacement;

- possibilité de démarcher une clientèle potentielle;
 - introduction du phénomène de concurrence "diffuse";
 - solution des problèmes d'isolation territoriale physique.
- Ces phénomènes peuvent favoriser les entreprises les plus zélées ainsi que les consommateurs.

2. En ce qui concerne les acteurs de la filière Tourisme-Environnement-Culture:

- avantages pour les activités d'hébergement grâce à l'introduction de services en ligne de réservation;
- meilleure connaissance du territoire;
- facilitation des courants d'accès;
- amélioration globale induite pour les services de transport, d'accueil et pour l'artisanat;

3. En ce qui concerne les administrations publiques:

- développement des "services destinés au public";
- introduction de conseils et de noms de clients dans un réseau d'informations;
- réduction des distances et des délais pour les usagers;
- diminution des coûts d'interaction;
- rapports plus faciles à analyser et pouvant être consultés immédiatement.

L'élément le plus significatif du câblage est la possibilité de mettre en réseau et en synergie différents services publics et/ou privés, depuis l'origine de la fourniture du service jusqu'à sa réception (services intégrés pour déplacements; transactions économiques des entreprises (notamment services bancaires, possibilité de payer les taxes de timbre de façon virtuelle; réception des paiements et règlement des fournisseurs, regroupements des filières).

3.5 - Regione Siciliana: Mise en œuvre d'un procès de gouvernance territoriale multi - niveau et confrontation avec les objectifs du SDEC, l'aire de Syracuse

Regione Siciliana, Assessorato del Territorio e dell'Ambiente, Dipartimento Urbanistica. Servizio 1 DRU - Pianificazione Territoriale Regionale.

Le projet prévoit la construction d'un cadre institutionnel, structurel/stratégique et multi niveaux de la planification territoriale à la lumière:

- a) du retour probable de l'Etat comme acteur de la Planification
- b) de la nécessité de mettre en place des processus de coplanification à l'intérieur du système régional/local pour vérifier les

tation des utilisations du sol, les choix et les indications du Plan Territorial Provincial (PTP) et en assure la mise en œuvre Les contenus du PUC auraient un caractère obligatoire et produiraient des effets directs sur le régime juridique des sols. La "co- planification" constituerait la condition fondamentale pour le raccordement avec les planifications "séparées"



Fig. 1 - Contexte morphologique et territorial

hypothèses figurant dans le Projet de loi de réforme de l'urbanisme sicilien qui prévoit trois niveaux institutionnels de planification:

- Le Plan Territorial Régional (PTR) qui prendrait essentiellement la forme d'un instrument de nature stratégique définissant les objectifs généraux, les orientations et les choix en matière de gouvernement du territoire à l'échelle régionale; à travers cet instrument la Région abandonnerait son rôle de simple contrôleur des choix des communes, pour devenir un sujet actif de la planification.
- Le Plan Territorial Provincial (PTP) qui en tant qu'instrument de nature essentiellement structurelle qui définirait - aussi en termes de réglementation des utilisations du sol - les directions et les orientations stratégiques du Plan Territorial Régional (PTR), ainsi que les choix et les indications nécessaires aux actions concrètes de transformation et de gouvernement du territoire à l'échelle de la région large.
- Le Plan d'Urbanisme Communal (PUC) en tant qu'instrument de caractère opérationnel qui spécifie, en terme de réglemen-

(Instituts parc, Autorités de bassin, Consortiums ASI, Direction set autres sujets qui sont aujourd'hui dotés de pouvoirs de planification) qui conflueraient dans un processus de planification unique ayant pour objectif de coordonner, à travers des sièges de codécision et d'ententes, les contrôles de secteur avec les actes de planification, y compris ceux découlant de "programmes de développement" de divers types et à des échelles territoriales différentes.

Les Grands scenarios

- 1) MIT - DICOTER
Le "Couloir Méridien" dans le scénario d'un Plan Stratégique Méditerranée
- 2) MIT - DICOTER
La plate-forme stratégique ionienne
Scénarios pour une stratégie territoriale régionale
- 3) REGIONE SICILIANA
Schema du Plan Territorial Régional - Hypothèse de réequili-

brage territorial

4) PROVINCE DE SYRACUSE

Schéma du Plan Territorial Provincial

Le cadre des projets locaux

5-6) Commune de Syracuse - Plan de développement durable

- Hypothèse de réaménagement de la bande côtière

Méthodologie

La méthodologie est décrite dans le schéma suivant qui résume les étapes du parcours qui aurait dû s'achever par la définition d'un agenda territorial partagé par les partenaires choisis dès la première phase:

Traduction des légendes:

de gauche à droite:

Phase préliminaire - Détermination de la région et encadrement territorial Décembre 2006 - Document régional « Proposition de cas pratique sicilien la zone urbaine de Syracuse - 1 détermination des partenaires - Janvier 2007 - Province de Syracuse - Commune de Syracuse - GAL Val d'Anapo - Université de Catane - 1. Rencontre avec les partenaires - 24 janvier 2007 - Collecte des documents de programmation des partenaires - Février 2007

Analyse de la cohérence interne et externe des objectifs Avril 2007 - Concertation analyse SWOT et définition des objectifs Mars avril 2007 - proposition analyse SWOT 15 mars 2007 -

PHASE D'ORIENTATION

PHASE DE PROJET - Définition des scénarios - Baseline - Volontaire - AGENDA TERRITORIAL Juin 2007 - Coordination entres les acteurs (publics et privés) déjà sur le terrain dans le cadre de projets, plans et programmes achevés - Mise e système des projets plans et programmes - Construction partagée d'un cadre de directives, finalités et techniques de mise à jour ou d'implémentation des instruments de planification territoriale et urbaine à différentes échelles

Durant la période qui a suivi la formulation des documents préparatoires de la part du Service 1 "Planification Territoriale Régionale" du Département d'Urbanisme de la Région Sicile, un certain nombre de rencontres ont eu lieu à Palerme au cours desquelles on a tenté de construire un réseau de rapports avec différents organes que l'on voulait impliquer dès le début du processus de planification (Commune de Syracuse, Province de Syracuse, Consortium des Communes du Val d'Anapo, Université).

Ces rencontres ont fait émerger les difficultés structurelles et les obstacles qui s'opposent à toute tentative de mettre en route, au niveau régional ou local sicilien, un "agenda" territorial clair, cohérent et accepté par tous:

- La non-approbation de la "Réforme de l'urbanisme", laquelle aurait légitimé le rôle du Département Régional de l'Urbanisme dans les processus de gouvernance territoriale, alors qu'il est actuellement relégué à une mission de simple contrôle des activités des organes locaux, ce qui contribue à attiser la méfiance entre le niveau régional et le niveau local;
- La difficulté que connaissent les provinces siciliennes depuis

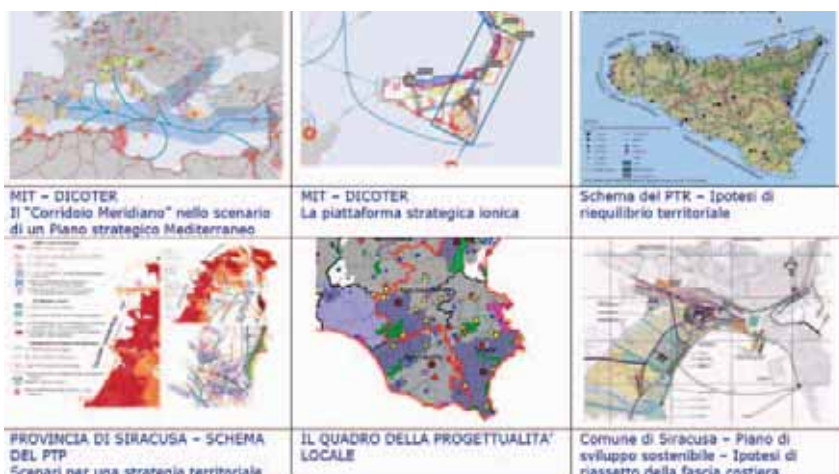
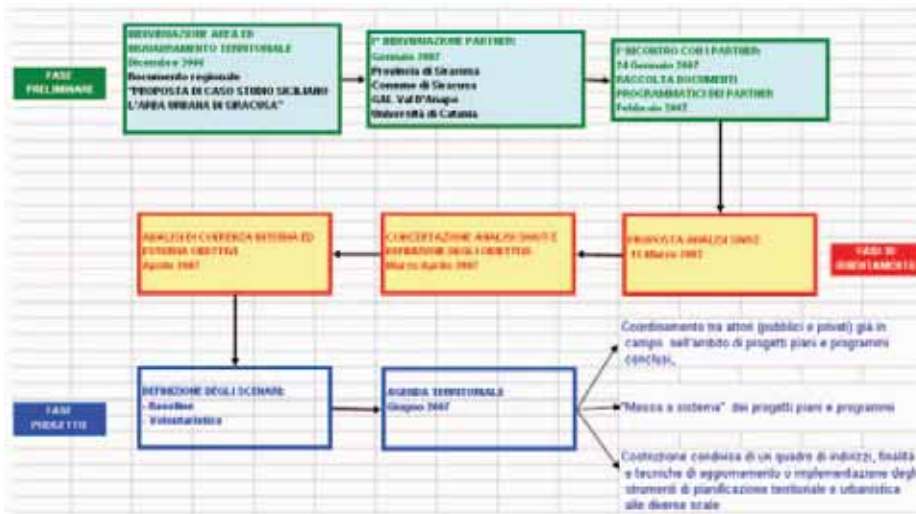


Fig. 2 - Différentes hypothèses "stratégiques" (peu coordonnés entre elles)



Tab.1 - Méthodologie du projet

déjà plusieurs années à effectuer leur mission de coordination territoriale, par manque d'instruments techniques à jour;

- la difficulté, pour les communes, à outrepasser leur logique de simple réglementation de l'utilisation du sol;

Et, plus généralement encore:

- L'absence de coordination dans les politiques (économiques, sociales, territoriales, de l'environnement);

- la faible progression d'une "culture des résultats" parmi le personnel technique ou administratif du secteur public;

- la faible participation de la société civile dans les initiatives financées sur des ressources publiques, et moins encore sous forme de contribution ou d'échange.

Le territoire - Encadrement

De Syracuse à Taormine, le fait qu'infrastructures et implantations urbaines suivent le littoral de la mer Ionienne font que ce littoral soit l'acteur-phare du tissu fonctionnel et de la densité démographique de cette zone.

Le système urbain de la Sicile orientale s'étend sur tout le versant ionien, notamment le long de la zone concernée par le volcan Etna, avec un intérêt touristique significatif autour de Taormine.

Du point de vue démographique, on constate une tendance au déclin des centres urbains principaux au profit de la croissance des communes de la "couronne verte". Ce comportement, qui annonce une tendance à la sub-urbanisation, se retrouve également au niveau des villes de taille moyenne situées au nord de Catane (Acireale et Giarre) ou au niveau de Syracuse.

L'arrière-pays présente des facteurs territoriaux de valorisation importante: faisceau d'infrastructures côtières (autoroute, voie



Fig.3 - La zone du Projet-pilote dans le contexte régional: le littoral ionien

ferrée, aéroport; système portuaire fondé sur les ports de Catane, Syracuse et Augusta, système qui pourrait être mieux exploiter si son potentiel était mieux intégré). L'arrière-pays possède également son économie propre du fait qu'il s'agit d'une vaste plaine côtière, où l'agriculture est en mesure de créer des processus de filières en réseau, et qu'il accueille des pôles d'industrialisation parmi les plus importants de la Région.

Pour étendre et renforcer le système urbain ionien, il faudrait potentialiser les communications avec la zone de Messine, au nord, avec celle d'Enna, à l'ouest, et avec celles de Raguse et Gela, au sud.

Catane, de moindre importance démographique que Palerme, présente toutefois une organisation complexe et un fonctionnement qui lui sont bien supérieures. Différents motifs, dépendant principalement de la structure géomorphologique du territoire,

ont fait que la croissance démographique de Catane se doit essentiellement au développement de la production et du commerce. Dès la seconde moitié du XXe siècle, ce développement a profité à un grand nombre de communes situées aux nœuds du dense réseau routier du littoral oriental du grand cône volcanique de l'Etna.

Contrairement à Palerme, qui a gardé vis-à-vis de ses communes avoisinantes une individualité urbaine assez marquée, la croissance urbaine de région de Catane a créé une continuité géographique qui a provoqué des phénomènes de diffusion territoriale ayant totalement privé de signification les limites administratives communales d'origine. Il en résulte une zone urbaine soudée de 700 000 habitants qui s'étend, sans solution de continuité évidente, sur presque 1 000 km² d'un territoire partiellement en collines.

En ce qui concerne les processus d'évolution économique, on constate la croissance du secteur tertiaire mais aussi du secteur industriel, notamment des activités ayant une forte valeur ajoutée. Les activités de recherche et développement sont d'un assez bon niveau et un pôle technologique est en train de se créer.

La spécialisation tertiaire concerne le commerce (à l'exception du commerce de détail), les transports et les assurances. Parallèlement aux activités de recherche et développement, la spécialisation des services offerts par les PME et par les techniciens professionnels privés assure à la zone de Catane un rôle de matrice technologique important, premier signe de ce qui sera le pôle technique régional.

A l'intérieur de l'aire métropolitaine de Catane, les zones de développement industriel de Pantano d'Arce et Tre Fontane sont susceptibles d'ultérieures utilisations. Il s'agit de zones qui, après réhabilitation et démantèlement sélectif, peuvent retrouver une importance en les orientant vers les secteurs de techniques avancées.

Catane et sa périphérie semblent représenter la seule agglomération présentant des phénomènes de diffusion commerciale reproduisant le modèle d'implantation résidentielle.

On y voit un net processus de localisation implanté sur la base de la structure urbaine de l'Est de la Sicile, laquelle implique la région métropolitaine proprement dite, mais aussi son contexte provincial (équivalent du contexte départemental français) et supra-départemental.

Dans le cadre de la complexité urbaine de Catane et de sa périphérie, les communes situées autour du volcan Etna ont un rôle bien différent des usuelles communes montagnardes. C'est d'ailleurs ce qui différencie le Parc de l'Etna des autres

parcs régionaux.

A la différence des autres communes du centre sicilien, les communes de l'Etna, malgré leur altitude parfois élevée, bénéficient d'une bonne facilité d'accès grâce notamment à la route qui en fait le tour, la "Circumetnea". Elles offrent ainsi de nombreux centres de travail, ce qui renforce l'hypothèse qu'il s'agit là d'un système autonome, organisé sur des pôles qui se distinguent des autres pôles du système urbain sicilien en général.

Bien que d'une densité de population assez peu élevée, ces communes croissent en habitants. Leur indice de vieillissement est relativement bas.

Du point de vue économique, le bâtiment, l'agriculture, l'industrie lourde et l'industrie manufacturière traditionnelle sont parmi les secteurs en développement. Cela montre que la situation économique y est en fait moins statique que dans d'autres communes montagnardes.

Plus au Sud, Syracuse, très liée à Catane, présente d'importants problèmes au niveau des communications et de l'environnement (estuaire du Simeto, raffineries de Priolo et d'Augusta). Syracuse et sa périphérie ont toujours été le siège d'activités industrielles qui, encore aujourd'hui, ont une certaine importance, comme le montre leur forte spécialisation.

La Zone de développement industriel est l'une des plus importantes de la Région. Elle possède ses propres infrastructures et est très bien située par rapport aux immobilisations du niveau territorial.

Le secteur tertiaire, déjà très spécialisé, est en ultérieure expansion. Sa spécialisation concerne notamment la vente de voitures, le commerce en gros, les services auxiliaires du transport et différents services informatiques, professionnels, de recherche et développement ou financiers.

En conclusion, on peut dire que la zone de Syracuse est particulièrement spécialisée dans la mesure où elle offre des quotients de localisation élevés dans un certain nombre de secteurs. Ses spécialisations soulignent sa forte vocation industrielle, notamment dans les activités liées à l'industrie pétrolière, sans oublier pour autant ses capacités dans le domaine de la mécanique. A noter également sa spécialisation agricole, liée à une industrie alimentaire spécifique.

Dans le domaine du secteur tertiaire, les transports maritimes et leurs activités connexes sont particulièrement importantes. Les ports industriels y ont connu un développement plus important que les ports commerciaux et sont des lieux d'échanges de rapports avantageux entre le sud de la Sicile et les pays arabes. Les PME sont plus particulièrement spécialisées dans le

secteur tertiaire. Enfin, la zone de Syracuse est un des rares exemples où une faible production se fait le promoteur de nouvelles spécialisations qui sont importantes pour de nombreux secteurs: l'analyse menée sur les seules PME montre une vocation tertiaire encore au stade de développement à côté de spécialités consolidées dans le secteur des transports, dans les spécialisations commerciales, dans les assurances et dans le tertiaire avancé.

Le domaine

Le système de la zone de Syracuse a pour données de base:

- une population résidente totale de 357 193 habitants en 1999, répartie sur 16 communes, soit 14,04% de la population de l'ensemble de la Région;
- une surface totale de 2 044 km².

Les rapports internes se fondent sur des courants existants et sur des rapports potentiels, stimulés par les services de zone élargie. Ils montrent que le pôle principal d'attraction est Syracuse et qu'il est en train de se former deux sous-pôles, à Lentini et au système urbain local de Noto et Avola.

En revanche, les rapports extérieurs montre un certain nombre de connexions, au nord vers Catane et au sud vers l'extrémité sud du système de Raguse.

Évaluation synthétique des pôles

La population de l'ensemble du territoire se concentre sur 7 pôles multi-niveaux, lesquels représentent 76,34% de la population totale et 43,75% des communes. Cet état de choses fait apparaître une structure démographique fortement concentrée sur Syracuse, laquelle se situe alors comme seconde ville de la zone concernée (importance de sa population résidentielle, disponibilité de services, activités de production, conditions d'emploi et enseignement secondaire).

L'excès et la diffusion de l'urbanisation indiquent qu'il existe des problèmes entre ces pôles multi-niveaux et même entre les communes qui ne font pas partie de ces pôles.

En particulier, les communes côtières concernées représentent 77,8% du total. Il faut donc affronter le problème de la mise en valeur durable du territoire et de l'environnement au niveau du système côtier. Le PTCP devra en tenir compte et faire les approfondissements nécessaires, dûment coordonnés et dans le respect des directives régionales, pour évaluer l'importance réelle de la transformation urbaine, notamment du point de vue



Fig. 4 - Structure territoriale de l'aire d'étude

du tourisme, et déterminer son impact sur la production agricole et sur les ressources naturelles.

Les services dits "de grande région" pris en considération pour les évaluations fonctionnelles et relationnelles, ainsi que pour en évaluer le nombre, peuvent se classer comme suit (par ordre décroissant), en tenant compte d'une valeur moyenne régionale de référence de 6,72:

- au premier rang: Syracuse 2,71
- au deuxième rang: Lentini et Florida 3,00; Melilli 3,50; Augusta et Noto 3,90 et 4,50.

Pour les communes qui n'intègrent pas les pôles, on remarque Solarino (3,00) et Palazzolo Acreide (4,50).

Le territoire dispose de 43 catégories de services "de grande région", dont 65,12% sont concentrées sur les pôles.

Dans le cadre de la formulation du PTCP, ou lors de sa vérification, il conviendra de s'interroger sur:

- les problèmes de coordination, de rationalisation et de spécialisation, par fonctions, du système global des offres de services "de grande région" au niveau des pôles comme au niveau des communes qui n'en font pas partie, pour éviter le gaspillage de ressources et la réduction de la qualité fonctionnelle de celles-ci. Du point de vue du niveau d'emploi des pôles multi-niveaux, on observe que Syracuse, Noto et Lentini se situent au premier rang, qu'Augusta se situe au second rang et qu'il existe une certaine divergence entre la valeur moyenne globale des activités secondaires et tertiaires des pôles, soit 2,6, et celle des autres, soit 3,1.

Les communes de Ferla, Francophone et Buscemi présentent des valeurs supérieures à la moyenne alors que, parmi les pôles, seule Augusta est dans ce cas.

Pour le secteur secondaire, les pôles d'Augusta et de Melilli sont au premier rang, de même que Priolo Gargallo pour les communes ne constituant pas des pôles.

Les deux indicateurs de la condition socio-économique situa-

tion de l'emploi, âges d'activités et renouvellement de la force de travail / scolarisation et croissance culturelle montrent qu'il y a une convergence substantielle entre les pôles (valeur moyenne 2,1) qui n'existe pas pour les communes ne constituant pas des pôles (2,6). Ceci indique une homogénéité générale qui diverge toutefois au niveau de l'indicateur de l'emploi (2,4 dans les pôles contre 3,2 dans les communes ne constituant pas des pôles), cet indicateur se différenciant ultérieurement à l'intérieur des pôles (Syracuse: 1,0; Augusta: 1,0; Melilli: 2,0) et au sein des communes ne constituant pas des pôles (Priolo Gargallo, Carlentini, Palazzolo Acreide et Solarino dont les valeurs sont supérieures à la moyenne).

On peut en conclure que les différences au sein du territoire sont dues à certaines spécialisations de la production.

Le contexte

La zone côtière de Syracuse est, avec celle de Palerme, la région côtière où s'est exercée la plus forte pression anthropi-



Fig 5 - Réseau des infrastructures de l'aire d'étude

que. Les conséquences en ont toutefois ici été aggravées par l'existence d'un grand domaine industriel qui, en s'inscrivant dans un contexte fortement urbanisé, a provoqué un risque très important pour l'environnement, ce qui est désormais très visible et constaté.

Parfois favorisé par une réglementation d'urbanisme par trop permissive (cas d'Augusta), mais le plus souvent dû à des abus tolérés (cas de Noto), le bâtiment a surtout consisté à réaliser des résidences secondaires. Ce n'est que grâce à des actions de protection de l'environnement que les extraordinaires paysages côtiers de l'île de Vendicari, et sa vaste zone humide, ou l'estuaire du Ciane, ont pu être préservés. Pour le reste, en particulier au sud de la zone urbaine de Syracuse et jusqu'à Noto, il ne s'agit que d'une succession monotone de villages qui ne s'espacent que lorsqu'on s'approche du cap

Passero, qui conserve encore sa beauté sauvage.

Le littoral a une morphologie assez variée, présentant une alternance de côte rocheuse découpée et de côte basse sablonneuse et blottissant au fond d'anses naturelles.

L'existence de nombreuses implantations urbaines ou industrielles ont rendu cette zone côtière particulièrement vulnérable à l'érosion.

On a relevé des zones particulièrement critiques le long du littoral: à Marina di Melilli, au sud de Capo Murro di Porco, autour de Fontane Bianche et dans les communes d'Avola et de Noto.

Les problèmes constatés sont des phénomènes d'érosion de la falaise, comportant des chutes de pierres, et des phénomènes plus sérieux de déchaussement du pied de la falaise, au sud de Syracuse, entre Porto Grande et la péninsule de La Maddalena et de Contrada Falconara à Noto Marina. Cette partie du littoral est très exposée aux vents et aux marées.

Dynamiques et problèmes

L'analyse des scénarios présentés dans le tableau de synthèse ci-dessous (analyse SWOT) montre les points d'intersection entre les objectifs stratégiques du SDEC et les principales faiblesses et potentialités de la région pilote, à l'échelle régionale, locale, nationale et transnationale.

La comparaison entre les objectifs stratégiques du SDEC et les tendances actuelles montre que les éléments de faiblesse et de risque prévalent sur les aspects favorables:

- incertitude quant à la réalisation de programmes d'intérêt national et transnational concernant le sud méditerranéen;
- difficulté de sortir de l'ancien modèle ancien pour résoudre les graves problèmes d'environnement qui ont découlé;
- manque de coordination et d'intégration, à tous les niveaux;
- marginalité substantielle de la Méditerranée et impossibilité effective, actuelle et dans un futur immédiat, de représenter un contrepoids face au "Pentagone", comme le confirment les dernières études ESPON.

Projet pilote et Perspectives Méditerranée 2030

Malgré l'impossibilité de conclure le Projet-pilote selon un "agenda" territorial local engageant les différents acteurs pour

une durée raisonnable, on n'a pas renoncé à placer les quatre scénarios du Projet-pilote dans la perspective "Méditerranée 2030", par une série de plans et de programmes théoriquement convergents concernant, à des titres différents ou à des échelles différentes, la zone du Projet-pilote sicilien:

Au niveau national:

1. le Cadre Stratégique National 2007 - 2013

Au niveau régional:

2. le Programme Opérationnel FESR 2007-2013

3. le Plan de Développement Rural de la Région Sicile 2007-2013

Au niveau local "grande région":

4. le Document de Programmation préliminaire du Plan territorial de la province de Syracuse.

Les plans ou programmes ont été examinés du point de vue de chaque mesure et/ou de chaque objectif pour les comparer aux critères d'analyse des quatre scénarios méditerranéens, pour en souligner les cohérences dans des cadres adéquats. D'une manière générale, on constate que tous les documents de programmation offrent de nombreux points de convergence avec les perspectives des deux premiers scénarios, mais que ces points de convergence se réduisent par rapport au

troisième scénario et deviennent pratiquement inexistantes vis-à-vis du quatrième scénario.

Ceci pourraient avoir différentes significations, ce qu'il faudrait approfondir dans un cadre plus vaste et avec des délais plus longs que ceux dont on dispose.

D'une manière plus générale, on observe que tous les plans ou programmes examinés ont des objectifs trop amples et qu'ils n'affrontent pas le problème fondamental des instruments, pas plus qu'ils n'affrontent le problème des priorités avec suffisamment de réalisme. On se retrouve donc dans une position de devoir affronter trop d'objectifs, tous considérés comme stratégiques; on y perd donc en efficacité et en efficience.

OBJECTIFS SDEC	POINTS DE FORCE OPPORTUNITÉS	POINTS DE FAIBLESSE- MENACES
OBJECTIF 1: DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL POLYCENTRIQUE ET NOUVEAU RAPPORT VILLE/CAMPAGNE	<ul style="list-style-type: none"> - Système urbain local potentiellement polycentrique et dense - capital fixe social riche - tendance à la diversification du système de production et importance croissante du tourisme - présence importante de projets en réseau - bonne utilisation du patrimoine d'habitation - revenu par habitant plus élevé par rapport à la moyenne régionale. 	<ul style="list-style-type: none"> - marginalité des noyaux urbains régionaux par rapport à l'armature urbaine européenne - faible pourcentage de population en âge de travailler - faible niveau de capacité d'entreprendre - faible présence de travailleurs étrangers - faible niveau d'emploi - faible niveau de tertiarisation - faible niveau d'employés dans les entreprises - dynamiques de polarisation sur le périmètre côtier - faible intégration du système ville/campagne - indice de vieillissement élevé dans les régions internes
OBJECTIF 2: PARITÉ D'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES ET AUX CONNAISSANCES	<ul style="list-style-type: none"> -Position géopolitique de la Région potentiellement favorable au développement d'une plate-forme logistique complète - Riche concentration dans la Région d'infrastructures portuaires et aéroportuaires -Le Projet SISTeMa, mis en œuvre par le Ministère des Infrastructures et des Transports peut constituer Un instrument d'intégration des instruments en vigueur et des actions mises en œuvre dans les territoires - potentialité élevée du port d'Augusta en termes de dotation, de caractéristiques et de déplacement des Marchandises et bonne possibilité d'intégration avec le terminal de Catania-Bicocca - Projets de renforcement du réseau (achèvement de l'autoroute Catane-Syracuse-Gela, à relier à l'autoroute Messina-Catania et au pôle industriel d'Augusta) - Présence d'Université et de centres de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> -Conflictualité des systèmes urbains et du patrimoine naturel et culturel avec les plateformes de transport - Nombreuses solutions de continuité du réseau routier, en particulier pour la Catane- Syracuse Gela. -Faible prise en compte dans les routes maritimes par les compagnies nationales et étrangères pour ce qui concerne le trafic marchandises. -Aéroport de Catane: Saturation des niveaux de service -Absence d'un réseau d'infrastructures logistiques (interports et centres marchandises) dans le cadre desquelles assurer l'intégration entre les modes de transport ainsi que tous les services complémentaires. - fort déplacement de marchandises seulement pour les produits pétroliers
OBJECTIF 3: GESTION PRUDENTE DU PATRIMOINE NATUREL ET CULTUREL	<ul style="list-style-type: none"> -Forte concentration de biens culturels -Indices élevés et/ou moyens du patrimoine culturel, des produits typiques et de la capacité d'hébergement - Présence de composantes structurelles du réseau écologique - Bonne conservation des habitats dans les zones SIC et ZPS 	<ul style="list-style-type: none"> - Surface importante de côtes interdites à la baignade -augmentation progressive de la production des déchets urbains - Faible pourcentage de tri sélectif - Phénomènes accentués de sprawl urbain - Pourcentage élevé du territoire sujet à un risque élevé de désertification - Dépassement des valeurs limites de la qualité de l'air. -Zone à risque élevé de crise environnementale - Augmentation de la surface artificielle au détriment des surfaces agricoles et des environnements semi-naturels (années 1990-2000)

▮ Avec la collaboration de Mario Pantaleo et Vincenzo D'Alberti

Tab. 2 - Comparaison entre les objectifs du SDEC et les points de force et de faiblesse de la zone du Projet-pilote, à l'échelle régionale, locale et transrégionale (collaboration de Mario Pantaleo et Vincenzo D'Alberti)

3.6 - Generalitat Catalunya: Nouvelles géographies de la production et la consommation dans le domaine de la région métropolitaine de Barcelone

Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques), Institut d'Estudis Territorials, Universitat Politècnica de Catalunya (Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès)*

Le Projet-pilote proposé par la Région Catalogne se propose d'analyser les zones de production et de consommation de la zone métropolitaine de Barcelone (RMB - Región metropolitana de Barcelona) dans le contexte de ses transformations urbaines les plus récentes et la façon dont ces zones contribuent à former sa structure spatiale, fonctionnelle et paysagère. L'analyse de ces zones vise à montrer les modalités de leur localisation par rapport au système des villes et infrastructures existantes, leurs différentes utilisations et aussi leurs modèles morphologiques et typologiques. L'objectif est de contribuer à la révision de l'aménagement métropolitain et, plus particulièrement, à planifier ces zones de façon adéquate.

Les sujets de cette étude se rapportent aux trois Ateliers du projet MEDISDEC:

- Atelier 1 (Réseaux d'infrastructures et corridors): le Projet-pilote aborde les relations existant entre ces nouvelles zones de production/consommation et les réseaux d'infrastructures (mobilité individuelle et transports en commun). Il examine le degré d'autonomie ou de complémentarité de ces zones et, pour chaque infrastructure, il évalue sa place dans la hiérarchie routière, les espaces de stationnement. Le degré d'accès de ces zones aux grandes infrastructures est également étudié, puisque leur zone d'influence est définie en fonction de cette possibilité d'accès.

- Atelier 2 (Réseau écologique et culturel et utilisation efficace et durable des infrastructures): le Projet-pilote aborde la relation qui existe entre la formation de ces espaces de production/consommation et l'aménagement en cours et le marché foncier. C'est cet aménagement qui devrait protéger les réseaux écologiques et les réseaux culturels contre une excessive croissance des espaces de production/consommation qui, souvent, ont tendance à se développer plus en fonction des exigences de marché que d'un souci de préservation des autres réseaux ou activités. Le Projet-pilote analyse aussi les tendances récentes et historiques de l'occupation et de l'utilisation du sol en RMB.

- Atelier 3 (Polycentrisme fonctionnel des systèmes territoriaux

et spécialisation fonctionnelle des villes de la Méditerranée, urbanisation/périurbanisation): le Projet-pilote aborde la localisation de ces nouveaux espaces et leurs relations avec les zones urbaines existantes et les infrastructures et donc leur position par rapport aux pôles d'un réseau polycentrique et aux zones de service ou d'influence des territoires métropolitains. L'étude entend montrer les relations qui existent entre zones en développement et politiques municipales d'aménagement urbain. Dès qu'elles prennent de l'importance, ces zones peuvent en arriver à jouer un rôle non négligeable dans la structure urbaine polycentrique, en y faisant fonction de nouveau pôle. Enfin, le Projet-pilote essaye de faire la comparaison de ces phénomènes entre la RMB et d'autres zones urbaines polycentriques de l'Europe méridionale.

Méthodologie

Ce travail, qui fait l'objet d'une convention entre le Generalitat de Catalunya et l'Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), entend étudier les espaces spécialisés de production et consommation et leur contribution à la structuration spatiale, fonctionnelle et paysagère de la métropole régionale, dans le contexte des récentes transformations urbaines de la RMB. L'analyse de ces espaces vise à montrer leurs modalités de localisation par rapport au système urbain et aux infrastructures existantes, leurs types d'utilisation, aussi leurs modèles morphologiques et typologiques dans le but d'actualiser le projet métropolitain et de contribuer à la bonne gestion de ces zones.

La relative nouveauté de certaines formes spatiales de production et de consommation, leur intégration usuelle et la diversité des activités et des modalités morphologiques et typologiques font qu'il n'est pas facile de les classer.

Dans le but de délimiter le domaine de l'étude, une première distinction est proposée:

* Groupe de travail constitué par l'UPC par Antonio Font Arellano, Lorena Vecslir Peri, Silvia Mas Artigas, Lorena Maristany Jackson, Josep Solé Mateu, Alejandro Cuesta Hidalgo. Groupe de travail constitué par l'Institut d'Estudis Territorials par Sergi Lozano Solé et Josep Prat Roura.

Nouveaux espaces de la production

Par rapport aux formes traditionnelles de l'industrie, aux bureaux, aux services à l'entreprise et au stockage:

- parcs d'activités
- parcs scientifiques ou technologiques
- zones logistiques
- centres de R&D, etc.

Nouveaux espaces de la consommation

Par rapport aux formes traditionnelles du commerce, aux services personnels, à la culture, au loisir et à l'épanchement:

- centres commerciaux, hypermarchés, discounts, outlets
- surfaces spécialisées (des sports, des jouets, garden center, automobile, meuble, du bricolage)
- nouveaux services hôteliers, de restauration, du sport individuel
- installations pour le loisir (multicinémas, video-jeux, karting indoor, bowling, etc.)
- grandes dotations métropolitaines (circuit de courses, parcs d'eau, terrains de golf, etc.)
- grands équipements culturels (auditoriums, musées, etc.)

Comme contenus pertinents de l'étude, il convient de citer :

Localisation des nouveaux espaces de la production et la consommation.

- Rapports avec les installations urbaines et les infrastructures de la mobilité individuelle ou du transport collectif.
- Degrés d'autonomie ou complémentarité.
- Rapports avec l'aménagement du territoire en vigueur et le marché foncier.

Occupation et consommation de sol.

- Variation quantitative des différentes modalités et tendances récentes.

Aspects fonctionnels des nouveaux espaces.

- Synergies entre les activités.
- Degrés d'accessibilité aux infrastructures de transports et aux systèmes d'accès.
- Domaines de service ou d'influence sur les territoires

métropolitains.

Caractéristiques morphotypologiques des nouveaux espaces.

- Modèles d'organisation spatiale. "Îles" projetées ou groupements "spontanés".
 - Formes et mesures de l'agrégation des bâtiments.
- Mécanismes de signalisation et publicité.
- Espaces ouverts publics, collectifs et privés.
 - Hiérarchie routière, accès et espaces pour le stationnement.

Les nouveaux espaces et la planification en vigueur.

- Rapport des pièces résultantes avec l'aménagement urbain municipal et dérivé (régime du sol, zonification, paramètres normatifs).
- Identification de quelques lignes force pour la reconsidération des différents niveaux de l'aménagement général ou planification sectorielle (Plan d'Équipements Commerciaux, Infrastructures, etc.).

Les nouveaux espaces de la production et de la consommation dans le Sud de l'Europe

- Comparaison entre la situation de la région urbaine barcelonaise et d'autres contextes européens méridionaux (Lisbonne, Madrid, Milan). Structure spatiale, modalités, tendances.

Territoire concerné et échelles d'analyse

L'étude se développe sur trois échelles d'analyse:

- échelle globale, au niveau de l'ensemble de la RMB et ses zones périphériques (au 1:50.000);
- échelle des Corridors ou des principaux axes polarisateurs d'activités (au 1:25.000);
- échelle de détail pour les fragments territoriaux ou échantillons significatifs (au 1:10.000 ou 1:5.000).

Le changement d'échelle et l'actualisation sur carte des douze Corridors relevés ont permis de réaliser une première identification des "paquets" ou "fragments" correspondants aux nouvelles formes de production et consommation nées de l'aménagement en cours.

A l'échelle des fragments, des thèses de maîtrise et de doctorat ont servi de base à des études ensuite complétées et systématisées pour permettre l'exploitation et la comparaison de leurs résultats. Cela a permis d'établir un total de 15 fiches incluant 20 fragments ou échantillons représentatifs dûment sélectionnés.

On a aussi analysé attentivement 10 cas de transformations urbaines internes destinées prioritairement à la production et à la consommation, ce qui complète la vision de ces nouvelles opérations.

Diagnostic territorial

L'étude de la distribution spatiale urbaine de l'utilisation du sol et des bâtiments a permis d'élaborer une représentation synthétique et puissante permettant d'approcher la compréhension de leur structure fonctionnelle.

La géographie de la production et de la consommation dans la RMB en 1977 montre un territoire récemment concerné par un processus d'industrialisation (mi-décennie des années 1950 à mi-décennie des années 1970, avant l'arrivée de la crise énergétique mondiale) où commence la construction de grandes infrastructures, notamment routières. On y voit également que les activités industrielles se concentrent principalement dans le centre-ville de Barcelone (y compris la zone franche "Zona franca"), dans les zones industrielles de Sant Andreu de la Barca et de Martorell (RN 11), dans les villes de Sabadell et de Terrassa, dans la Baix Vallès (Mollet, Montmeló, Barberà et Polinyà) et le long de la route RN 152, à Granollers. La seule grande surface commerciale du territoire (le Baricentro) est une première manifestation de la croissance des activités tertiaires dans la structure économique métropolitaine et de leur substitution aux activités de production traditionnelles qui avaient jusqu'alors une position prédominante.

Consolidation de zones industrielles existantes

Avec le développement du réseau métropolitain d'autoroutes et de routes, les espaces consacrés aux activités industrielles ou en cours d'urbanisation en 1977 s'agrandissent ou se consolident entre 1977 et 2004, et notamment les zones industrielles de:

- Martorell et Sant Andreu de la Barca, le long de la RN 11;
- Viladecans et Gavà, sur la RC 245;
- Can Parellada et Santa Margarida, au sud de Terrassa;
- Polinyà et Mollet;
- etc.

Nouvelles surfaces et activités tertiaires

Entre 1977 et 2004, de nouvelles surfaces d'activités tertiaires apparaissent:

- dans le système urbain du Delta du Llobregat, plusieurs zones industrielles se transforment en zones consacrées aux activités tertiaires: Sant Boi, Gavà et Viladecans, le long de la RC 32;
- sur le tronçon central de l'A 7 / RB 30: Sant Cugat et Cerdanyola;
- dans le secteur Est de la ville: Santa Coloma de Gramenet), zones industrielles de Batllòria et de Montigalà; etc.

Grands équipements et dotations

Un élément notable est la construction d'importants équipements métropolitains, au niveau territorial ou urbain, en partie dus aux Jeux olympiques de 1992.

- au long de la RB-30: TVE (télévision espagnole), "Centre d'Alt Rendiment", "Universitat Autònoma";
- dans la ville centrale: "Ronda de Dalt";
- en rapport avec la RC 17: circuit grande vitesse de Montmeló;
- canal olympique d'aviron et campus de l'UPC à Castelldefels;
- aménagements privés: terrains de golf, équipements de loisirs et le relax;
- etc.

Parmi les aspects spécifiques de cette période étudiée, il faut remarquer la contribution des pouvoirs publics dans la création de nouveaux équipements urbains (équipements, parcs et jardins, services techniques), depuis toujours responsabilité du secteur public. Si cet aspect a été adopté comme critère cohérent avec le profil territorial de l'étude (prendre en considération des parcelles de grande taille, de un hectare ou plus), les résultats obtenus montrent l'important travail développé, tant au niveau municipal comme au niveau territorial.

Nouveaux espaces productifs

Les nouvelles zones industrielles (peu nombreuses par rapport à la période antérieure d'industrialisation) s'ajoutent aux zones et urbanisations existantes en 1977, formant ainsi des "corridors" ou axes d'activité:

- nouveaux parcs d'activités ou parcs technologiques de Sant Joan (Rubí), Via Augusta (Sant Cugat), Mas Blau (Prat del Llobregat);
- aires logistiques (CIM, ZAL);
- nouvelles zones industrielles de Caldes de Montbui, de Castellar del Vallès et de Sentmenat; etc.

L'installation d'entreprises le long de ces corridors répond à dif-

férents critères, dont notamment:

- recherche d'une facilité d'accès et d'une bonne position (grandes artères);
- lien avec les infrastructures de service (technologie, télécommunications, équipements et services généraux de support, proximité des centres de R&D);
- valeur du sol et, dans une moindre mesure, qualité de l'environnement et du paysage, image du territoire;
- proximité du marché de référence et synergie avec d'autres entreprises.

Évolution de la consommation de sol entre 1997 et 2004

Dans l'ensemble de la région métropolitaine, il faut souligner la contribution du Vallès Occidental dans la production de nouveau sol, suivi de celle du Baix Llobregat et du Vallès Oriental. Le Maresme et l'Alt Penedès sont loin de ces niveaux et, dans le cas du Barcelonès, on identifie un changement d'usage du sol sur quelques zones industrielles antérieures (Port-Zone Franche, Sants-Hostafrancs, Poble Nou, Sant Andreu...). Des municipalités de l'Aire Métropolitaine de Barcelone (AMB), Castellbisbal, Barberà del Vallès, dépassent Montcada i Reixac et le Prat de Llobregat.

Par rapport aux grands équipements et dotations

Dans l'ensemble de la RMB, l'accroissement des grands équipements et de sol d'usage collectif a été de 75%, ce qui a com-

porté la création de 3.499 hectares de sol d'usage collectif. Par régions métropolitaines, il faut souligner la création de nouveaux équipements dans les « comarques » du Vallès Occidental, le Baix Llobregat, le Vallès Oriental et le Maresme.

Par rapport au sol industriel

La croissance est de 52%, ce qui représente passer de 7 566 à 11 483 hectares. Si on regarde les variations de chaque régions métropolitaines, on constate que la plus grande croissance absolue se produit sur le Vallès Occidental, Baix Llobregat, Vallès Oriental et Alt Penedès, tandis que sur le Barcelonais on détecte une significative décroissance de 10% de la surface industrielle.

Par rapport aux infrastructures

Par rapport aux infrastructures de premier ordre, en excluant le réseau routier local, l'augmentation de sol pendant la période d'étude peut être évalué autour du 49%, avec un total d'environ 6 529 ha au niveau de la région métropolitaine. L'accroissement le plus fort en valeurs absolues se produit dans le Vallès Occidental, Baix Llobregat, Barcelonès et Maresme.

Principaux axes ou corridors métropolitains

En synthèse, on propose douze "corridors" ou axes principaux de localisation d'activités économiques du point de vue des infrastructures de transport. Une analyse plus détaillée de ces axes, comportant une identification de fragments correspondant aux nouveaux espaces de production, de loisir et de con-

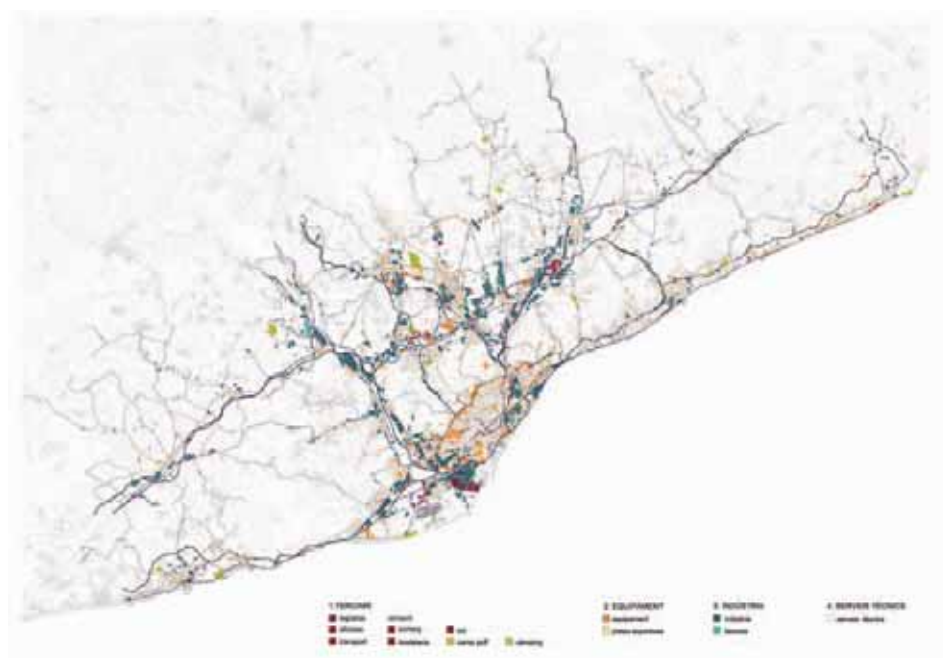


Fig. 1 - Types de fonctions urbaines

sommation, permet d'identifier quatre types de situations territoriales:

Le premier type groupe les axes manquant d'indice particulier, comportant peu de zones innovantes, où les activités tertiaires et les services aux entreprises ne sont que faiblement présentes (corridors de Cubelles -Sitges - RC 31/RC 32-, de Vilafranca-Castellví de Rosanes - AP7/RN 340 et chemin de fer). Ce dernier corridor offre un important espace pour les activités industrielles.

Le deuxième type se caractérise par sa continuité et par le développement de nouveaux espaces ouverts aux activités tertiaires comme aux activités de production. Ces espaces accueillent des activités fortement innovantes rayonnant au niveau métropolitain (corridors Castelldefels-Sant Boi - RC 32/RC 245/chemin de fer; El Prat-l'Hospitalet-Gran Via, RB 20/RC 31, Castellbisbal-Cerdanyola - AP7/RB 30/chemin de fer; et Sant Joan Despí-Molins de Rei - RN 340a/RB 23/AP 2/chemin de fer).

Le troisième type accueille les axes qui traversent des villes ayant une grande tradition industrielle (Sant Andreu, Martorell,

Granollers, etc.), comportant de grandes entreprises (SEAT, Gec-Alsthom, Circuit de Catalunya, La Roca Outlet, etc.). Il se caractérise par un processus graduel de reconversion d'anciens hangars ou d'anciennes routes pour une nouvelle utilisation à des fins logistiques ou commerciales. Il se caractérise également par l'apparition de petits espaces d'activités tertiaires sur les accès urbains (corridors Sant Andreu de la Barca-Esparraguera - RN 11a/A-2/chemin de fer; Barberà-Sant Celoni - AP7/RC 251/chemin de fer; et Montcada-La Garriga - RC 17/RN 152a/RC-33/chemin de fer).

Le quatrième type se caractérise par des zones où les activités de consommation prédominent sur les activités de production. Ces activités s'installent le long des axes routiers, exclusivement près des nœuds ou près des accès aux villes. L'utilisation du sol est essentiellement consacré à de nouvelles formes de commerce et de loisirs. Des zones commerciales, au niveau local ou métropolitain, s'installent de façon prioritaire au niveau des carrefours (corridors Viladecavalls-Montcada - RC 58/RN 150; Poble Nou-Malgrat - C 32/RN 11/chemin de fer; et Santa Coloma-Badalona - RB 20 Pota Nord).

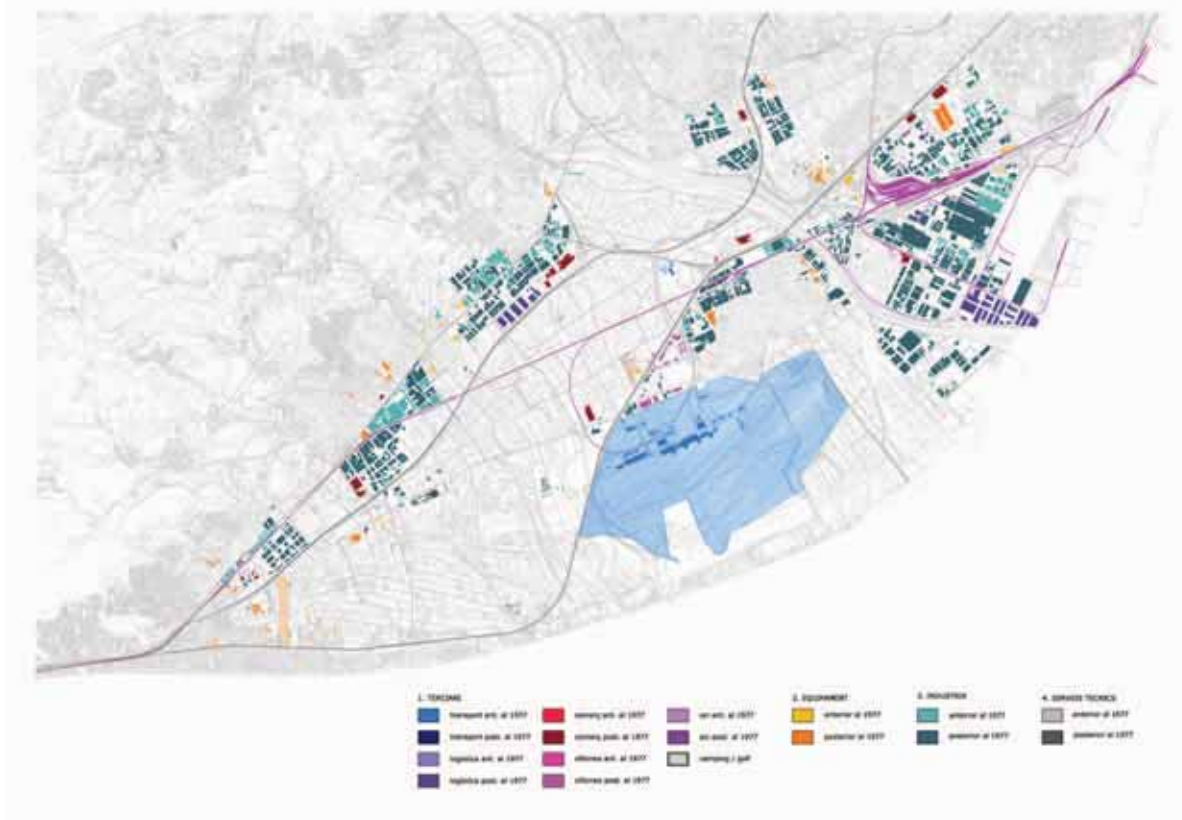


Fig. 2 - Croissance des activités tertiaires et industrielles

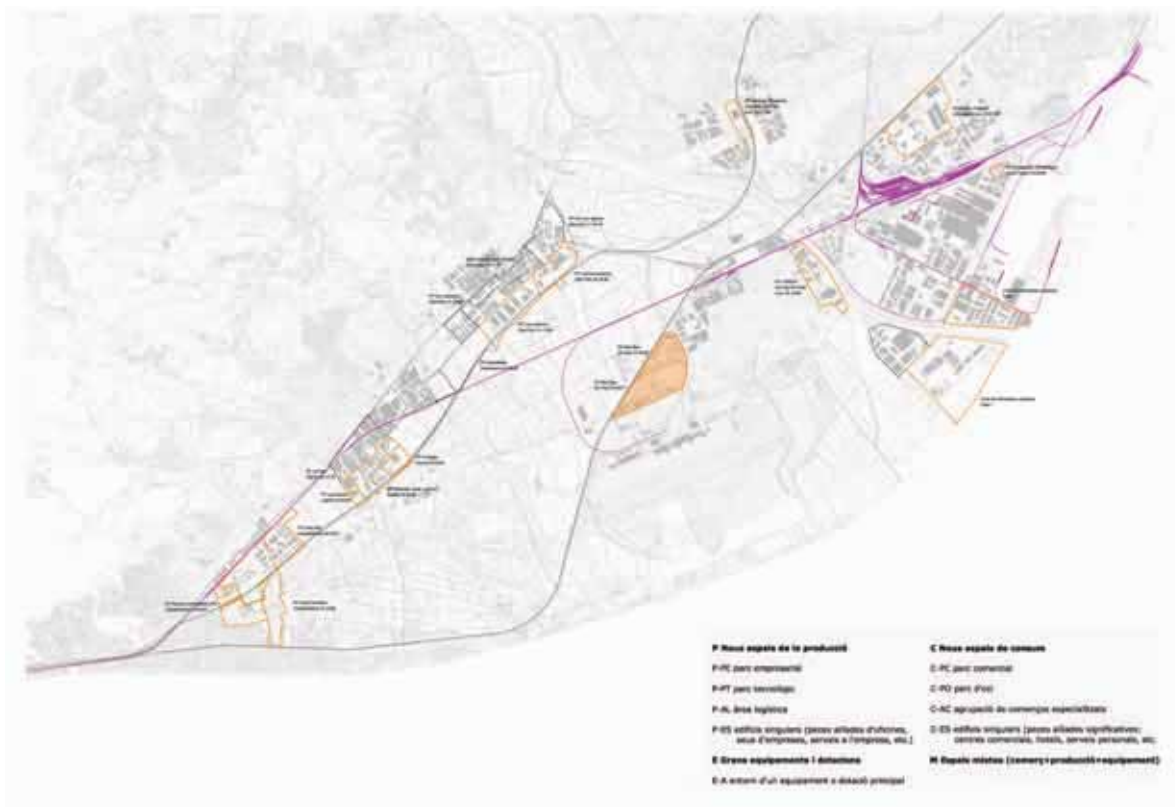


Fig. 3 - Nouveaux espaces de production

Dynamiques et problèmes

Les nouveaux espaces de la production (tertiaires ou industriels) ont pour traits caractéristiques généraux trois éléments:

- osmose croissante entre une partie des activités tertiaires et l'industrie;
- régionalisation toujours plus forte de la structure de production;
- profonde transformation de l'organisation des entreprises.

Localisation des nouvelles activités tertiaires:

Un premier contexte est évidemment représenté par les "Rondas" (grands boulevards) de Barcelone où se concentrent une bonne partie des services destinés aux entreprises importantes ou innovantes et les activités quaternaires.

- Un deuxième contexte est représenté par les villes de taille moyenne. Elles accueillent de façon croissante des services destinés aux entreprises, traditionnels mais éventuellement aussi innovants. Ces villes sont étroitement intégrés aux activités de production et de gestion.

Localisation de l'industrie:

Un premier contexte d'implantation est celui des entreprises industrielles multinationales, il présente un évident caractère de discontinuité spatiale. Le désir de s'organiser en fonction des marchés intérieurs ou régionaux conduit à une décentralisation des équipes de direction. Le développement d'un type de production "just in time" et le rôle non négligeable de la recherche pour ces entreprises font partie des motifs de la remarquable persistance de ces activités industrielles sur le territoire métropolitain régional.

- Un deuxième contexte est constitué par les aires suburbaines ou intra-régionales de relocalisation et/ou de décentralisation des activités de production. Ces relocalisations sont le fait d'un processus de reconversion technologique et de réaménagement de l'organisation de l'entreprise, ou dépendent simplement d'un processus de diversification des activités de production.
- Dans différents contextes territoriaux, on voit apparaître un type d'implantation distinct, appelé "district industriel", qui se fonde sur le développement de formes de production "non fordistes". Enfin, un quatrième contexte est représenté par les zones indu-

strielles urbaines, lesquelles sont en déclin constant.

Ainsi, pour résumer les principaux résultats de recherches faites sur le thème de la transformation de la production industrielle et des activités tertiaires, on peut identifier les phénomènes urbains suivants:

- récupération des zones industrielles urbaines: reconversion des zones industrielles à l'abandon;
- nouveaux bâtiments isolés accueillant des activités tertiaires ou de production;
- constitution de voies industrielles;
- aménagement de nouvelles zones modulaires pour accueillir les activités tertiaires et industrielles;
- réforme des textures urbaines mixtes (résidentielle et de production);
- bâtiments interstitiels pour activités tertiaires.

Quant aux activités commerciales et de consommation, certaines de leurs transformations ont affecté l'organisation physique et fonctionnelle des espaces de vente et leur logique de localisation:

- modification de l'unité de distribution, la distinction entre l'unité "moderne" et l'unité "traditionnelle" est en passe de disparaître;
- réduction des espaces commerciaux généraux au profit d'espaces commerciaux spécialisés;
- nouvelle localisation des unités commerciales: émergence d'une configuration réticulaire tendant à s'organiser autour des principes de complémentarité et de synergie, ce qui donne un réseau se composant d'éléments plutôt différenciés par la configuration spatiale (aux croisements de parcours piétonniers, à l'emplacement de sites particuliers) et par l'environnement physique ou fonctionnel (points de vente, condensations linéaires, etc.).

Parmi les principaux aspects qui se dégagent de cette nouvelle configuration des activités commerciales et de consommation, on peut citer:

- croissance des voies commerciales dans les villes;
- création de rues "marchandes";
- création de nouvelles galeries commerciales;
- transformation de bâtiments commerciaux de taille moyenne en entrepôts ou supermarchés;
- création de grandes aires commerciales périphériques: grandes surfaces et hypermarchés;
- création de centres commerciaux intégrés.

Enfin, à titre purement informatif, les principaux lieux urbains où

l'on trouve des éléments innovants du point de vue des activités de consommation et de loisirs sont:

- les équipements de loisir interstitiels, dispersés dans la texture urbaine, en général isolés les uns des autres et de petites dimensions;
- la requalification des centres-villes;
- les "grands ensembles", bâtiments de vastes dimensions, offrant plusieurs utilisations et se caractérisant par une grande complexité typologique;
- la configuration de parcours ludiques et/ou commerciaux dans les villes;
- la configuration de différents centres-villes de la RMB intéressants du point de vue historique pour en faire un parcours intégré;
- les nouvelles "cathédrales" des loisirs (parcs thématiques);
- les possibilités d'excursion dans les environs des villes.

Politiques stratégiques d'ordre territorial

- Modérer l'utilisation du sol;
- Favoriser la cohésion sociale du territoire et éviter la ségrégation spatiale des différentes zones urbaines;
- Favoriser la cohabitation d'activités et de logements dans les zones urbaines et rationaliser l'implantation des zones réservées aux activités industrielles ou tertiaires;
- Renforcer la structure nodale du territoire et le caractère compact et continu de la croissance urbaine;
- Renforcer l'efficacité des transports publics par une polarisation et un compactage des implantations;
- Veiller aux voies qui structurent les développements urbains au niveau territorial.

Cadre stratégique et description d'actions innovatrices du PP

Dans le cadre stratégique dans lequel s'inscrit le Projet-pilote, et compte tenu du Plan Territorial Métropolitain de Barcelone (en cours d'élaboration), le Projet-pilote entend faire les apports suivants:

- Une vision globale permettant d'intégrer les processus de création des nouveaux espaces de production et de consommation et le développement d'infrastructures de mobilité. L'articulation de ces deux processus devrait permettre la définition de nouvelles stratégies territoriales, pour assurer que les

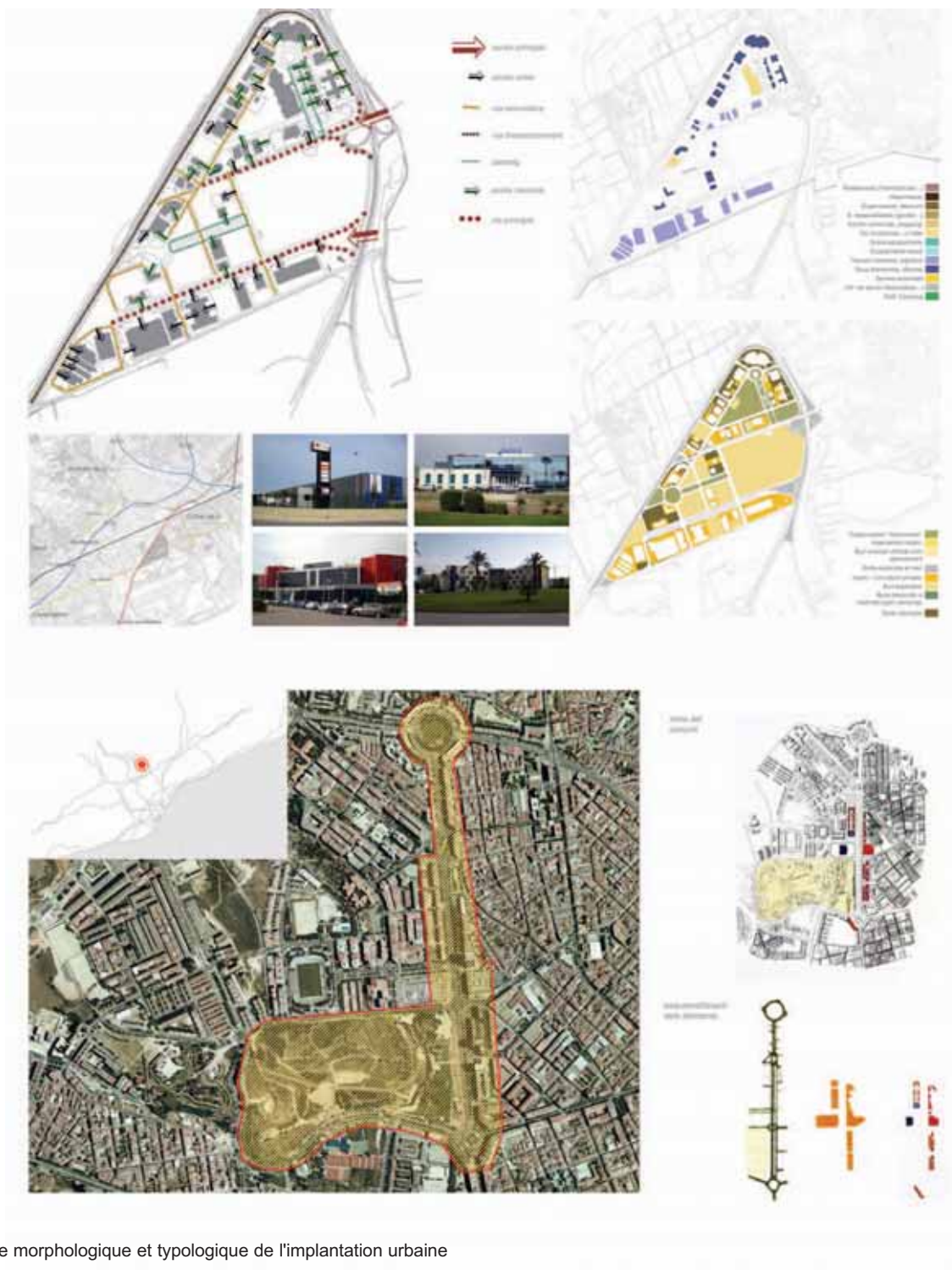


Fig. 4 - Analyse morphologique et typologique de l'implantation urbaine

activités innovantes de nouvelle localisation puissent avoir un accès facile au transport ferroviaire (passagers et marchandises) et n'aient pas à dépendre du système routier métropolitain par trop congestionné.

- Evaluation de la localisation actuelle des zones de production et de consommation existantes par rapport aux infrastructures de mobilité afin de proposer des politiques de développement,

de réduction ou de requalification qui soient cohérentes avec le respect de l'environnement.

-Définition de modèles de structuration des zones de production reposant sur l'intégration des activités tertiaires et industrielles afin d'éviter les inconvénients provenant d'une ségrégation spatiale de fonctions qui devraient être parfaitement compatibles.

- Intégration dans le Plan Territorial de la RMB de niveaux supra-municipaux (corridors ou axes métropolitains d'activités) pour mieux appréhender les différents éléments de la structure économique, de la production, de la distribution et de la consommation.
- Adoption de nouveaux modèles spatiaux permettant l'implantation d'activités de production et de consommation fondées d'une bonne gestion au niveau local, national et international.

Projet-pilote et le "Territorial Agenda"

Dans ses deux premières parties, le "Territorial Agenda" de l'UE (Leipzig, mai 2007) propose de renforcer la dimension territoriale de sa politique de cohésion et se propose, comme nouveaux défis, de garantir les identités régionales et de mieux utiliser les diversités territoriales.

En ce sens, le travail présenté montre l'impact ou les effets qu'exercent les nouvelles modalités de production et de consommation sur le territoire de la RMB en cherchant, aux fins du Plan Territorial Partiel de la RMB, de mieux exploiter les avantages et les caractéristiques géographiques de chaque territoire pour mieux répondre à ses nécessités.

La description faite de la localisation et des processus à l'échelle de la RMB, par domaines d'activité, montre une croissante intégration entre les villes et leurs territoires environnants. L'analyse des activités économiques fait ressortir l'effet territorial de la globalisation économique, des changements démographiques, des migrations internes et extérieures en fonction des marchés du travail sur l'offre de services d'intérêt général, sur le développement de la structure d'implantation et sur la façon dont les gens bougent, cohabitent, travaillent et utilisent le territoire (énoncés du point II.7 du "Territorial Agenda").

A partir des six priorités territoriales établies par le "Territorial Agenda", on souligne:

- La concordance existant entre le travail présenté et l'idée de renforcer le développement polycentrique et l'innovation par la création de réseaux, non seulement à échelle européenne mais également à l'échelle intra-régionale. Dans le cas de la RMB, il s'agirait de s'appuyer sur le modèle de ses corridors métropolitains, en exploitant leurs potentialités et en corrigeant leurs défauts, dans le cadre d'une vision globale et non d'une mosaïque de plans municipaux simplement juxtaposés, comme c'est le cas actuellement.
- En ce sens, la proposition de "l'agenda" territorial de créer de nouvelles formes d'association et de gouvernance territoriale

serait d'un grand intérêt dans le cas de la RMB, du fait qu'elle permettrait de traiter ensemble les problèmes communs, d'élaborer des stratégies conjointes, de mettre au point des politiques supra-municipales (en se répartissant les coûts et les avantages) et d'établir des mécanismes de collaboration entre secteur public et secteur privé pour les décisions concernant les investissements.

- L'idée d'encourager la formation de groupements (clusters) pour améliorer la compétitivité et les idées innovantes en Europe, serait particulièrement favorable à notre Région. Il existe déjà des embryons de groupements innovateurs, au sein desquels la communauté patronale, la communauté scientifique et les administrations travaillent ensemble; ces embryons de groupement sont identifiés dans l'étude, il s'agit de parcs technologiques, de centres R&D, etc..

- La mobilité et la facilité de l'accès sont vus comme des conditions essentielles pour assurer le développement économique dans toutes les régions de l'UE. Cet aspect constitue un point critique dans le cas de la RMB du fait qu'elle dépend encore fortement du transport routier et qu'il serait opportun de renforcer le transport ferroviaire, l'intermodalité, les réseaux télématiques, etc.

- Enfin, l'étude confirme qu'il faut renforcer les structures écologiques et les ressources culturelles à titre de valeur ajoutée du développement. Même si les nouvelles formes de production et de consommation (concept de "parc"; respect de la nature; plus d'attention réservée à l'urbanisation et aux paysages urbains) sont plus respectueuses de ces aspects, la vision d'un système d'espaces libres reste prioritaire pour la RMB. Le contrôle du développement urbain fait également partie des priorités pour éviter son expansion sauvage et une perte de la biodiversité, au profit des spécificités géographiques et des identités culturelles locales.

Projet-pilote et perspectives Méditerranéennes 2030

Le Projet-pilote analyse les activités économiques les plus récemment implantées dans la RMB. Elles apparaissent souvent sans planification fonctionnelle préalable, dans un contexte où il appartient au marché d'imposer ses lois. Les résultats obtenus font émerger des modèles que les différents territoires méditerranéens peuvent prendre comme exemples, positifs ou négatifs. Les exemples positifs se distinguent par:

- une bonne liaison avec les infrastructures de transport, ce qui permet, voire favorise, l'utilisation des transports en commun;
- une bonne proximité des centres R&D (ce qui, dans le scénario

- 1, est un argument en faveur de l'économie immatérielle globale);
- des synergies entre les différentes activités économiques;
 - une utilisation du sol respectant un modèle d'utilisation durable.

Toutefois, on trouve souvent dans les zones d'activités:

- qu'elles ne sont accessibles que par la route et, pire encore, uniquement par transport individuel car les transports en commun n'y arrivent pas souvent, cela implique donc un modèle de mobilité peu compatible avec les objectifs de Kyoto;
- qu'il y a un important gaspillage dans l'utilisation du sol.

Le Projet-pilote se fonde donc sur ces modèles positifs ou négatifs pour déterminer les orientations à suivre pour une bonne ou mauvaise gestion du territoire.

Scénario 1

Dans le scénario 1, la réduction de la consommation d'énergie et de la pollution est très importante, les territoires doivent donc essayer de diminuer l'importance de secteurs comme le tourisme de masse ou l'agriculture dans l'adaptation de leurs activités économiques.

Dans ce contexte, il existe une caractéristique régionale qui prend beaucoup d'importance: c'est la bonne répartition sur le territoire des activités économiques, des zones urbaines et des infrastructures. Le Projet-pilote a relevé de nombreuses implantations qui se situent dans des zones qui sont éloignées des villes et qui sont très difficilement accessibles au moyen des transports en commun, notamment par train. Il a également relevé des exemples de bonne gestion qui peuvent servir d'exemples pour instaurer un modèle territorial mieux adapté, desservi par une mobilité intelligente permettant de réduire les déplacements au minimum. Il s'agit d'un modèle de ville ayant un développement urbain compact, offrant une pluralité d'activités ce qui en ferait un pôle autosuffisant (dûment doté des services nécessaires et présentant un équilibre entre le nombre des postes de travail et le nombre de logements), bien desservi par des transports ferroviaires, etc.

Dans ce contexte, il est très important de disposer d'activités industrielles fortes et de services efficaces, projetés vers une dimension internationale, en mesure de substituer le déclin du tourisme de masse et de l'agriculture en termes de PIB. Pour ce scénario, les pôles d'activités liés à l'innovation et à la recherche universitaire ont un rôle très important. Le Projet-pilote relève quelques exemples de pôles d'activités spécialisés

et de pôles d'innovation liés à des centres universitaires mais, au niveau de la RMB, ces pôles sont rares et de petites dimensions.

Selon le Projet-pilote, il serait bon de prévoir les développements urbains en fonction d'un modèle territorial durable et d'encourager la création de pôles d'activités ayant une importance internationale.

Scénario 2

Dans le scénario 2, la conséquence qui serait la plus importante pour la RMB serait une généralisation de la fuite des activités industrielles liées à la production de biens à faible valeur ajoutée, ne nécessitant qu'une main d'œuvre peu qualifiée. Pour contraster ce phénomène, il faudra soutenir le développement d'activités innovantes à forte valeur ajoutée, ayant besoin de main d'œuvre très qualifiée. La Catalogne possède déjà cette main d'œuvre, notamment dans la RMB. Les dernières décennies ont produit une génération de travailleurs qualifiée comme jamais auparavant dans son histoire et l'offre actuelle du marché de l'emploi n'est pas en mesure de tous les absorber. Pour favoriser ces développements d'activités innovantes à forte valeur ajoutée, il faut renforcer ou créer des pôles d'activités spécialisées susceptibles de produire des synergies entre entreprises, et entre entreprises et universités.

De même que pour le scénario 1, le Projet-pilote relève quelques exemples de pôles d'activités spécialisées et d'innovation, mais ils sont encore très minoritaires et il faudrait qu'ils acquièrent une dimension internationale, ce qui n'est pas vraiment le cas actuellement. Le fait que les activités sont réparties sur le territoire sans planification empêche la création de synergies suffisantes. Il faut donc prévoir de nouveaux parcours qui permettront de créer de nouveaux pôles et de les promouvoir à l'échelle européenne et à l'échelle mondiale.

Scénario 3

Dans le scénario 3, l'accès aux ressources énergétiques est une priorité essentielle et la mondialisation de l'économie nuit aux économies peu innovantes à faible valeur ajoutée, qui sont celles les plus fréquentes dans de nombreuses Régions du sud de l'Europe.

Dans ce contexte, les thèmes du Projet-pilote ayant le plus d'importance sont la réduction de la consommation d'énergie et l'internationalisation des activités économiques à forte valeur ajoutée. Comme pour le scénario 1, le Projet-pilote a relevé que l'utilisation du sol faite par les nouvelles zones de produc-

tion et de consommation manque, d'une manière générale, d'une caractéristique de durabilité, ce qui comporte un important gaspillage énergétique provoqué par une nécessité de mobilité. Il a également relevé certaines bonnes gestions du territoire proposant une répartition des zones de production et de consommation mieux appropriée. Il relève encore des exemples de pôles d'activités spécialisées et d'innovation, mais ils sont peu nombreux et manquent de rayonnement international. Il faudrait corriger ceci au moyen des nouveaux processus de planification.

Scénario 4

Dans le scénario 4, l'internationalisation de l'économie des Régions souffre de la diversification des priorités retenues au niveau de chacune d'elles, la collaboration entre Régions est donc essentielle.

Le Projet-pilote ne traite pas directement de thèmes comme les migrations ou les collaborations entre Régions. Parmi les thèmes traités en fonction du scénario 4, la création de pôles d'activités spécialisées et d'innovation n'est pas aussi prioritaire comme dans le cas des trois autres scénarios, mais il n'en reste pas moins un facteur favorable pour le développement régional. C'est également vrai au niveau de la planification territoriale de nouvelles implantations d'activités ou de consommation, laquelle doit se fonder sur des critères de durabilité et de réduction de la mobilité, ces aspects étant toujours favorables même s'ils ne sont pas aussi indispensables que pour les trois autres scénarios.

Conclusions

On présente ici quelques aspects particuliers du processus d'élaboration du Projet-pilote ainsi que ceux qui sont susceptibles d'être transférés dans d'autres contextes:

- Le Projet-pilote a montré l'utilité d'une approche par une lecture morphologique du territoire et de ses transformations. Cette approche s'est fondée sur une interprétation des corridors et des axes métropolitains le long desquels se développent les nouvelles activités de production ou de consommation. Cette vision synthétique a permis de faire une corrélation entre les caractéristiques géographiques, les processus économiques et les caractéristiques du territoire.
- L'étude des rapports existant entre les infrastructures de mobilité et l'implantation des activités de production ou de consommation a porté à définir un modèle de ville compacte et de

territoire de type "fordiste" pour lutter contre les formes spontanées d'agglomérations urbaines éparses et de territoire de type "postfordiste".

- Le Projet-pilote a également relevé le changement intervenu dans le contenu des activités économiques, notamment un rapport croissant entre les activités industrielles et tertiaires, ainsi que les synergies permettant une utilisation diversifiée d'équipements spécialisés pour la distribution et la consommation.
- Il a également montré la difficulté qu'il y a à gérer des processus relevant d'actions supra-municipales ou régionales. A l'échelle municipale, l'aménagement urbain demeure essentiellement une question purement technique et administrative. En Catalogne, ce n'est que très récemment qu'un important processus d'adaptation des décisions concernant l'aménagement territorial a été entrepris, alors qu'il est indispensable quand on veut traiter ce genre de problème avec profit.
- Au manque d'efficacité de l'organisation municipale au niveau de la gestion des nouveaux processus d'implantation des activités de production ou de consommation s'ajoute l'absence de mécanismes juridiques permettant de répartir entre les communes les coûts et les avantages qui y sont associés alors que cela permettrait d'en optimiser la répartition sur le territoire.
- Enfin, le Projet-pilote souligne l'intérêt que pourraient avoir, dans d'autres contextes, les stratégies socio-économiques envisagées pour l'aménagement de la zone métropolitaine de Barcelone ("Pacte Industriel Métropolitain" ou l'"Plan Stratégique de l'Aire Métropolitaine de Barcelone"). Il souligne également l'intérêt de certaines expériences de création, de rénovation ou de requalification de zones urbaines de production ou de consommation.

3.7 - Ministère de la Mer Egée: Valorisation urbaine, promenade multi - culturelle dans la ville de Kos

Ministère de la Mer Egée*

L'organisation compétente pour la gestion du patrimoine culturel de la Région Mer Egée est la Direction de l'Environnement et de la Culture de ministère de la Culture et du Ministère de la Mer Egée et de la Politique Insulaire.

Cependant, le manque de coordination existant aujourd'hui dans la mise en œuvre des politiques et des mesures de gestion du patrimoine culturel de la Mer Egée conduit à une fragmentation dans la réalisation des travaux de protection et de valorisation du patrimoine culturel. Ainsi, la "perception globale" de l'histoire et du patrimoine culturel de chaque île, mais aussi de la Mer Egée dans son ensemble, semble s'être perdue.

Le Ministère de la Mer Egée et de la Politique Insulaire recherche à affronter ce défi par ce Projet-pilote. L'objectif est d'améliorer la coordination des actions de valorisation et de protection du patrimoine culturel de la Mer Egée.

Comme on l'a vu dans la première phase du projet MEDISDEC - STRATMED, l'existence de cette coordination est une dimension essentielle des politiques visant à la gestion créative des paysages (point 3.4.4 du SDEC) et du patrimoine culturel (point 3.4.5 du SDEC).

Le Ministère de la Mer Egée veut assurer ce rôle de planification des ensembles culturels, de la croissance créative des paysages culturels et de la gestion intégrée du patrimoine culturel affecté par les interventions humaines.

Ceci peut s'obtenir par la coopération et la coordination des politiques en matière de protection et de valorisation du patrimoine culturel mises en œuvre, d'une part, par le ministère de la Culture et par le Ministère de la Mer Egée et, d'autre part, par les autorités locales.

Une diversité de procédures de participation permettront de faire en sorte que chaque projet de valorisation du patrimoine culturel puisse s'appuyer sur des acteurs locaux sensibilisés, notamment au vu des générations futures.

La coopération des organisations de promotion du patrimoine culturel qui constitue un des avantages de l'espace insulaire est incontournable pour une bonne planification intégrée venant "du bas", c'est-à-dire des utilisateurs de l'espace eux-mêmes.

On obtiendra ainsi une valorisation du patrimoine culturel mieux intégrée dans l'histoire du territoire. Ces procédures de

participation permettront en outre aux individus de mieux vivre l'histoire de leur territoire et de le transmettre à leurs enfants, sans quoi on pourrait craindre qu'il ne se produise un oubli progressif de la signification historique et culturelle des sites et monuments.

Méthodologie

Le choix stratégique fait par le ministère de la Mer Egée et de la Politique insulaire pour promouvoir le patrimoine culturel de la Région Mer Egée porte sur une valorisation de la richesse culturelle de son territoire et donc des îles de d'archipel de la Mer Egée et de leurs villes.

La valorisation du patrimoine culturel de la Mer Egée utilisera une méthodologie permettant d'analyser l'environnement urbain et de définir l'itinéraire le plus approprié pour repérer et mettre en valeur la richesse culturelle de chaque ville. L'environnement social de cet itinéraire sera également pris en compte par l'adoption d'un dispositif de gouvernance urbaine adaptée à sa réalisation.

L'itinéraire de cette visite culturelle est conçu comme un outil pédagogique. Il répond au besoin d'une lecture intégrée du patrimoine historique et culturel d'un territoire, en particulier lorsque celui-ci se caractérise par sa dispersion dans le temps. En d'autres termes, l'objectif du Projet-pilote est d'établir une méthodologie permettant une intégration dynamique du patrimoine culturel de la Région Mer Egée au patrimoine culturel plus global de la Méditerranée, sous un angle de valorisation de sa continuité et de son caractère constant.

En particulier, cette visite culturelle renforcera l'identité urbaine de chaque île. L'itinéraire ainsi défini permettra de visiter les sites et monuments les plus importants. On améliorera ainsi la compréhension de l'histoire et de la stratification culturelle et donc la perception globale de l'évolution historique d'un territoire donné. En même temps, cet itinéraire culturel permettra d'apprendre "sur le vif" l'histoire des sites, des monuments et des périodes historiques.

Par ailleurs, la méthodologie utilisée pour définir cet itinéraire culturel aura entend avoir vocation d'être appliquée dans d'au-

* Groupe de travail constitué par: Ministère de la Mer Egée et de la Politique Insulaire: Nikos Zartamopoulos, Mina Kourti, Stella Ladi, Melissa Selevista, Katerina Fotiadou, Efi Anagnostidou, Aggeliki Giannikouri. External Consultants: Euroconsultants S.A. (www.euroconsultants.gr), Eurotec S.A. (www.eurotec.com.gr)

tres territoires que celui de Kos, l'objectif étant de sortir le patrimoine historique de la mer Égée de son isolement culturel et de le rattacher au patrimoine culturel de la Méditerranée. Cet itinéraire culturel sera ainsi un "outil de lecture" permettant de renouer avec la connaissance de l'histoire et du patrimoine culturel méditerranéen.

Diagnostic territorial

Le bassin de la Méditerranée est le berceau de nombreuses cultures et religions antiques. Nombreux sont les peuples qui ont laissé leurs traces sur ses côtes: les Babyloniens, les Assyriens, les Phéniciens, les Égyptiens, les Grecs, les Etrusques, les Romains, les Arabes, les Turcs, les Slaves. Ces peuples ont fait de la Méditerranée un carrefour de cultures. Ses routes maritimes ont servi à des conquêtes et à des colonisations, mais aussi à des échanges commerciaux et à des échanges culturels.

La mer Méditerranée a mis en relation la Crète et l'Égypte, léguant aux Minoens des influences égyptiennes en matière de religion, d'art et de vie quotidienne. La Crète a également bénéficié d'influences phéniciennes. Après une période de conflits, l'île a accueilli de grands empires, l'empire perse d'Alexandre-le-Grand et l'Empire romain. L'Empire Romain considérait la Méditerranée comme le "mare nostrum", un espace de conquête qui créait une étendue qui le protégeait contre les risques d'invasions extérieures.

Les colonies de Phéniciens en Afrique, les colonies de Grecs en Asie Mineure, en Italie, en Espagne et en Libye, les colonies romaines installées dans tous les pays de la Méditerranée et les conquêtes arabes poussées jusqu'en Afrique et dans la péninsule Ibérique ont favorisé la circulation et l'assimilation de différentes traditions et l'intégration de cultures diverses. Ces différentes influences se retrouvent dans tous les domaines culturels: l'alphabet grec comporte des éléments d'alphabet phénicien; l'art roman grec rappelle par certains éléments l'art grec ancien, l'art ecclésiastique byzantin utilise des éléments du Fayoum égyptien. Partout, le patrimoine architectonique témoigne de cette succession d'influences diverses.

Le climat méditerranéen, les activités de production, les produits méditerranéens et l'alimentation de type méditerranéenne constituent aujourd'hui des éléments d'identité et de culture en commun.

L'histoire a légué à la Grèce, et notamment à ses espaces insulaires, un patrimoine historique et architectonique très riche:

- des sites où s'exerçait le pouvoir (palais, agoras, forum);
- des lieux de célébrations religieuses (temples, sanctuaires, lieux de pèlerinage);
- des ouvrages de protection (châteaux et murailles de différents âges);
- des espaces commerciaux
- des lieux résidentiels;
- des bâtiments ou constructions liées aux transports (portes, ports, centres commerciaux, auberges et tavernes).

En raison de sa situation géographique, la Région Mer Égée est pourtant considérée comme "culturellement isolée" par rapport au reste de la Méditerranée: a) "système territorial fermé", constitué d'îles, situé entre la Grèce continentale et les côtes turques; b) caractère insulaire requérant de gros efforts de connexion. Toutefois, puisque la Mer Égée possède un riche patrimoine culturel fait d'une multitude de vestiges importants s'étalant sur une très longue période historique (de 1500 av.J.-C. à 300 av.J.-C.), il est indispensable d'inscrire ce riche patrimoine culturel dynamiquement dans l'histoire globale de la Méditerranée. C'est dans cette perspective que s'inscrit le Projet-pilote proposé dans le cadre de MEDISDEC-STRATMED.

Il ne faut pas oublier que les conclusions du Rapport de convergence de l'Atelier 2 du projet MEDISDEC-STRATMED montrent bien que, alors même que le patrimoine culturel fait l'objet de mesures de protection étroites dans l'ensemble des Régions partenaires, l'espace MEDOCC est loin d'être exempt de menaces de décomposition de son caractère culturel et de son histoire (infrastructures, tourisme, commerce, expansion résidentielle, destructions naturelles, isolation des sites ou monuments isolés, etc.). Il faut donc y renforcer durablement les réseaux culturels et mettre en œuvre des projets ou des programmes de protection et de mise en valeur.

Territoire concerné et échelle d'intervention

La Mer Égée constitue le lien d'eau qui unit la Grèce continentale avec l'Asie Mineure (la Turquie), la Crète, la Méditerranée du Sud-Est et l'Afrique du Nord. Elle relie également la Grèce du nord aux Balkans du sud et à la Mer Noire, l'Europe à l'Asie. Chaque île a sa propre histoire et sa propre physionomie, qu'elle partage en large mesure avec les autres îles. Sur le plan géographique et culturel, les Cyclades et le Dodécanèse constituent deux unités distinctes, chacune comprenant de nombreuses îles qui diffèrent toutefois des îles du Nord-Est de la Mer Égée, plus grandes et plus isolées. Elles ont toujours

entretenu d'étroites relations avec les côtes de l'Asie Mineure, et pratiqué le commerce avec la Turquie.

Kos se situe à l'est de Mer Égée, en position sud-ouest par rapport à la Turquie. Elle compte 30 947 habitants (recensement 2001). Elle est la troisième île du Dodécanèse en étendue, après Kárpáthos, et la deuxième en population, après Rhodes. Sa surface est de 295 km² et son littoral s'étend sur 112 km. Sa ville principale est Kos, qui est également le principal port de l'île, que 200 NM séparent du Pirée. C'est une des destina-

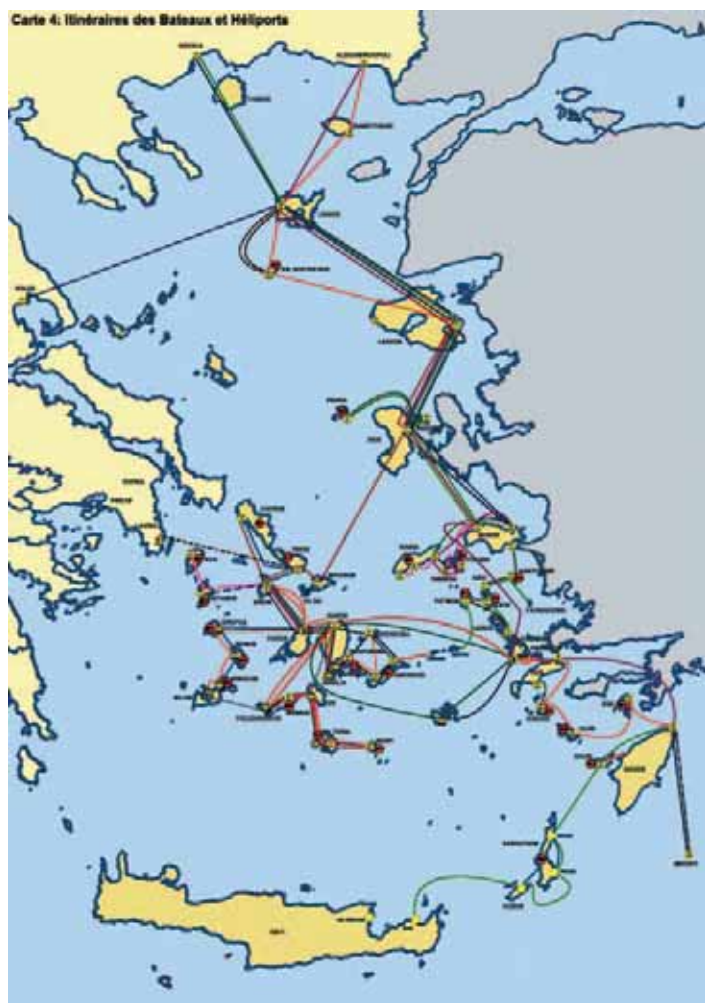


Fig. 4 - Structure territoriale de l'aire d'étude

tions touristiques les plus célèbres de la Mer Égée.

L'île a une croissance stable grâce à ses sols riches, à son commerce et à la navigation. Les lettres, les arts, les sciences et notamment la médecine y ont fleuri. C'est à Kos qu'est né l'ancêtre de la médecine, Hippocrate (460-377 av.J.-C.), c'est là qu'il a créé la première faculté de médecine où il a enseigné son art. Ses ouvrages scientifiques sont encore étudiés aujourd'hui ("Collection Hippocrate"). Les sites et monuments les plus

importants de l'île sont son agora (de plus de 300 m de long), les murailles de la ville, le platane d'Hippocrate (considéré comme l'arbre plus ancien d'Europe), l'Asklépion, l'ancien Stade, le Conservatoire de musique et la basilique Saint-Stéphane (datant des V et VIe siècles).

Autrefois, la ville de Kos était protégée par une haute muraille, construite conformément à un plan d'aménagement (l'Ippodameio). De fréquents séismes ont donné lieu à des reconstructions continuelles. Les matières utilisées lors de ces reconstructions permettent de distinguer les différentes époques: au IIe siècle, on construit en pierre "amande" (sorte de calcaire) et les fondations sont en pierre "vert-fritte"; après, on utilise plus fréquemment le marbre. C'est au IIe siècle qu'ont été construits les bâtiments qui donnent son aspect grandiose à la ville.

Le port de la ville de Kos sert de porte vers le monde grec (l'Hellade) et vers l'Asie. La ville accueille environ la moitié de la population de l'île. Son "caractère" lui vient de la coexistence de bâtiments ottomans, vénitiens et italiens qui caractérisent une ville qui a maintenu ses traditions et sa vocation de centre de commerce et de services pour l'ensemble de l'île. Aujourd'hui, toutefois, l'économie de l'île est très centrée sur le tourisme.

Les zones archéologiques de Kos occupent 10% de son espace urbain. Elles se situent essentiellement sur le pourtour du centre-ville. Le Projet-pilote propose de créer une promenade archéologique qui partirait de l'agora, traverserait les différents sites archéologiques de la ville en décrivant un parallélogramme, et se terminerait au château. Cette promenade comprendrait notamment les étapes suivantes: marché ancien (agora), partie du sud du marché ancien, autel de Dionysos, villa romaine, conservatoire romain, espace archéologique occidental, lycée hellénistique, sources chaudes, stade, musée archéologique, château. Le site du marché ancien est encore vivant et actif et constitue sans doute un point central de la ville, après la place de Liberté.

Les raisons qui ont conduit au choix de l'île de Kos pour la réalisation du Projet-pilote sont les suivantes:

A) L'île dispose d'un riche patrimoine culturel, héritage de diverses périodes historiques. On trouve ainsi des sites, des monuments et des constructions datant de l'antiquité classique, de la période hellénistique, de l'époque romaine, byzantine, vénitienne ou ottomane et de la période, plus contemporaine, de l'occupation italienne (1912-1943). Ces différentes époques côtoient les bâtiments de la ville moderne. Ceci permet d'envisager la possibilité de reproduire le Projet-pilote de Kos dans d'autres

contextes urbains, riches en patrimoine culturel, de la Mer Égée ou, plus généralement, de la Méditerranée, sans doute avec plus de succès que dans d'autres îles de la Mer Égée ou dans d'autres territoires dont le patrimoine culturel remonte à des périodes historiques plus isolées ou ayant connu une rupture historique. Kos pourrait être considéré comme un "échantillon représentatif" du patrimoine culturel de la Mer Égée, mais aussi de la Méditerranée du fait qu'elle est une destination touristique prisée et reconnue au niveau international.

B) Du point de vue du polycentrisme (Atelier 3), l'île de Kos a été considérée comme le choix plus approprié pour valoriser un autre "centre" de la Région Mer Égée. Les îles de Rhodes, Syros, Chios et Mytilène ont déjà mis en place des initiatives de valorisation de leurs ressources culturelles ou d'implantation de sièges administratifs: Rhodes a ses monuments inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO; Mytilène est le siège du ministère de la Mer Égée et de la Politique insulaire et accueille également l'Université de la Mer Égée; Syros est la capitale (Ermouópolis) de la Région Mer Égée-Sud. Le but principal du Projet-pilote est donc sa reproduction dans d'autres villes de la Mer Égée, ayant des profils culturels pouvant être très différents.

A cet égard, les villes de Syros, Mytilène et Chios pourraient représenter des choix très pertinents du fait qu'elles ont de nombreux bâtiments néoclassiques remarquables, mais aussi un patrimoine byzantin important (fortifications de Mytilène et de Chios). Le choix de Rhodes se justifierait avant tout par ses antiquités classiques et sa ville médiévale.

C) Malgré sa petite taille, l'île de Kos dispose d'un aéroport international où le trafic est essentiellement saisonnier. Kos dispose également d'un port d'importance régionale, qui s'articule avec le port de Rhodes (port d'importance nationale) pour former un dipôle, Rhodes- Kos (voir Atelier 1). La présence de ces infrastructures font de Kos un

Dynamiques et problèmes

Le contexte du projet pilote dans la Mer Égée et, par extension, en Méditerranée, se caractérise par l'existence d'une multitude de monuments et d'espaces, impliquant de forts besoins de gestion intégrée du patrimoine culturel. Sur ce point, il faut souligner que la dispersion géographique de la Mer Égée du fait de son caractère insulaire, laquelle, se traduit par une gouvernance morcelée (co-existence de nombreux organismes au niveau local) du patrimoine culturel. Ce contexte institutionnel fait du projet pilote un défi spécifiquement méditerranéen.

Concernant les deux autres ateliers, la gestion créative du patrimoine culturel de la Mer Égée conduira au renforcement de l'identité locale ainsi à la création d'une région plus attractive comme lieu de destination touristique, mais aussi pour les habitants. Le caractère unique des monuments de la Mer Égée en fait également un site d'intérêt scientifique pour la recherche internationale. De plus, l'attraction d'un nombre grandissant de visiteurs contribue à renforcer l'extraversion de la Mer Égée et contribue à améliorer le revenu de ses habitants. L'amélioration de l'attractivité d'un lieu résulte d'une combinaison de qualités diverses qui contribuent à inciter les habitants ou les visiteurs à prolonger leur séjour dans ce lieu. Améliorer l'attractivité contribue donc à lutter contre le déclin démographique de la Mer Égée, en assurant une condition indispensable pour l'accomplissement d'une croissance territoriale polycentrique (atelier 3).

Politiques stratégiques d'aménagement territorial

Les questions auxquelles nous voulons nous confronter dans le cadre du projet pilote à Kos sont les suivantes:

A. valorisation du patrimoine culturel

1. La fragmentation qui caractérise la projection et la valorisation du patrimoine culturel de la Mer Égée conduit à la perte de mémoire de l'histoire de chaque lieu, de chaque île, mais aussi de l'espace dans son ensemble, au détriment d'une culture méditerranéenne riche.
2. L'absence de politiques coordonnées pour le renforcement de la sensibilisation du citoyen en ce qui concerne la gestion du patrimoine culturel de son territoire et le transfert de celle-ci aux générations futures.

B. gouvernance urbaine

La participation limitée et non systématique de la société civile locale dans la définition des normes de qualité de vie urbaine, mais aussi dans la définition des règles de mise en œuvre et de contrôle de ces normes.

C. croissance urbaine - qualité de vie

3. La lutte contre la transformation des sites archéologiques en ruines et leur conversion en vides urbains.
4. L'absence d'actions pour l'organisation des mouvements des visi-

teurs (piétons, véhicules) qui s'intéressent au patrimoine culturel.

5. L'insuffisance de politiques et de mesures ayant pour objectifs le renforcement de l'identité de la ville.

D. croissance économique

1. La compétitivité limitée d'une forme de tourisme qui s'appuie sur des prix bas et sur le tourisme. Ce produit a bénéficié à des opérateurs touristiques internationaux mais les retombées économiques pour la société locale sont restées limitées. L'attractivité touristique de l'île repose avant tout sur ses beautés naturelles et sur son patrimoine culturel. Toutefois, celui-ci est consommé comme une image et rien d'autre. La différenciation des deux éléments d'attraction offrira des opportunités de revalorisation du produit touristique.

2. Le caractère fortement saisonnier du tourisme en Mer Égée. Le tourisme est développé particulièrement pendant la période de vacances estivales entre le mois de juin et le mois de septembre. Cette saisonnalité est défavorable aux investissements privés.

D. protection de l'environnement naturel

1. Le modèle du tourisme de masse pèse sur l'équilibre environnemental dans la mesure où il s'appuie sur la spéculation immobilière et les travaux d'infrastructure à grande échelle.

Les objectifs stratégiques du projet pilote à Kos sont les suivants:

1. L'exploitation du patrimoine culturel comme avantage comparatif de l'île de Kos.

2. La valorisation et la promotion de politiques intégrées pour la protection et la valorisation du patrimoine culturel dans la Mer de la Mer Égée.

3. La promotion d'un produit touristique revalorisé, plus qualitatif, et le renforcement de l'économie locale, en particulier lorsque celle-ci dépend à degré important du tourisme.

4. La sensibilisation du public aux sujets de protection de l'environnement culturel.

5. La promotion des procédures de participation des citoyens et aussi des nombreux organismes publics dans la mise en valeur dans la mise en réseau de l'environnement culturel. La recherche de méthodes de participation de la société locale sera aussi favorisée dans le projet pilote.

6. La revalorisation de la qualité de vie dans les villes, qui sont caractérisées par la grande richesse du patrimoine culturel, tant en termes quantitatifs qu'en termes qualitatifs.

Cadre stratégique dans lequel s'inscrit le projet

Le Projet Opérationnel de la Municipalité pour la gestion rationnelle des espaces publics et l'amélioration paysagère de la ville de Kos.

La Municipalité de Kos, visant à l'amélioration de la qualité de vie dans la ville de Kos a élaboré en avril 2007 un "Projet Opérationnel pour la gestion rationnelle des espaces publics et l'Amélioration d'Aspect de la ville".

Ce projet opérationnel comprend quatre unités thématiques (a) Gestion de l'espace publique commun (b) Revalorisation d'environnement urbain - Amélioration de l'aspect de la ville, (c) Revalorisation - Amélioration des fonctionnements de la ville, (d) Valorisation - Protection de Patrimoine Architectural.

Le plan d'action est proposé comme principe d'un processus d'extension continu selon les besoins qui émergeront au cours de la gestion et du développement de la ville de Kos. La stratégie qui est proposée en vue l'acceptation sociale du programme, comporte des méthodes de consultation avec les citoyens.

La décision du Parlement Européen pour la protection de patrimoine naturel, architectural et culturel à la campagne et des régions insulaires (2006/2050/ (INI).

Conformément à la décision précitée, qui a été approuvée en juillet 2006, sont prévues diverses actions pour la protection de patrimoine naturel, architectural et culturel de la campagne et des régions insulaires.

Cette décision prend en compte la Convention de l'UNESCO sur la Protection du Patrimoine Culturel et Naturel Mondial (1972), la Convention du Conseil de l'Europe sur la Protection du Patrimoine Architectural (Grenade, 1985), la Convention du Conseil de l'Europe sur la Protection du Patrimoine Archéologique (Valeta, 1992), la Convention du Conseil de l'Europe sur la Protection du Paysage (Florence, 2000), la Convention-Cadre du Conseil de l'Europe sur la Valeur du Patrimoine Culturel pour la Société (Faro, 2005), la mise en place du programme "Culture 2007-2013".

Le PO d'Iles de la Mer de la Mer Égée et de Crète

Le projet pilote peut constituer une motivation importante pour le renforcement d'un avantage comparatif important de la Mer

d'Égée, qui est son riche patrimoine culturel dans le cadre du Programme Opérationnel 2007 -2013 de Crète et des Îles de la Mer Égée.

Il est reconnu que le patrimoine culturel de la Mer de la Mer Égée, combinant des éléments culturels divers, constitue un pôle d'attraction touristique important. De plus, il est reconnu que "le degré de maintien, de protection, d'identification et de visite des éléments et des ensembles varie, principalement à cause des faiblesses d'organisation et des faiblesses économiques de l'administration autonome locale ainsi que du mode d'organisation et de fonctionnement des services compétents du Ministère de la Culture". Pour cette raison, la planification en vue de la valorisation du patrimoine culturel de la Mer Égée devra être fondée (a) sur le renforcement de l'innovation, de l'économie de la connaissance et de l'esprit d'entreprise et (b) sur l'amélioration de l'efficacité de l'administration.

La loi d'investissement 3244/2004 subventionne des projets d'investissement de transformation des bâtiments traditionnels en des logements hôteliers trois étoiles.

Les documents nécessaires sont les suivants :

- pour des bâtiments traditionnels, certification par le Comité compétent de Contrôle Architectural (EPAE) du domicile de Préfecture que le bâtiment a des éléments remarquables d'architecture traditionnelle,
- pour des bâtiments classés, (a) Décision d'approbation du Ministère de l'Environnement, d'Aménagement du Territoire et de Travaux Publics sur la caractérisation du bâtiment comme "classé" et (b) Décision d'approbation du Ministre de la Culture sur la caractérisation du bâtiment comme "monument" en raison d'importance architecturale, urbaine, nationale, folklorique, technique, industrielle, artistique ou historique (Loi 3028 /2002, ar.6).

Décision du Ministère d'Environnement, d'Aménagement du Territoire et de Travaux Publics en coopération avec le ministère de l'économie

Conformément à l'annonce du 12 juillet 2007 du Ministère de l'Environnement, d'Aménagement du Territoire et de Travaux Publics, a été approuvée, avec la coopération du Ministère de l'Economie, une subvention pour la prise en charge, à hauteur de 50% et jusqu'à une somme de 100.000 Euros, des intérêts à verser dans le cadre du remboursement d'emprunts contractés pour la réhabilitation de bâtiments classés. Le but de cette action est d'éliminer le phénomène d'abandon des bâtiments classés.

Description des actions innovantes du Projet Pilote

Action 1: "Promotion de la gouvernance urbaine dans la ville de Kos et renforcement des procédures participatives pour la réalisation du travail pilote"

L'objectif de l'action 1 est la promotion de la gouvernance urbaine dans la ville de Kos et le renforcement des procédures participatives notamment dans la perspective de la coordination des organismes et de la répartition des compétences.

Action 2: "Développement de méthodologie d'intervention à des environnements urbains culturels"

Le but de l'action est le développement d'une méthodologie qui permettra une valorisation du patrimoine de la Mer Égée. Il contribuera à la redéfinition d'une identité dans les centres urbains les plus importants de l'espace insulaire. Le but secondaire est l'intégration du patrimoine culturel de la Mer Égée à la vie quotidienne de la ville et l'amélioration de la contribution du patrimoine culturel à l'économie urbaine. Le troisième objectif est l'intégration du patrimoine culturel de la Mer Égée dans celui de la Méditerranée.

Action 3: " Réalisation du travail technique : "Promenade culturelle"

L'objectif de cette action est la réalisation du travail technique : "Promenade culturelle", conformément à toutes les conditions posées dans le cadre institutionnel d'exécution de travaux techniques en Grèce et pour l'U.E et la garantie de sa qualité.

Action 4: "Diffusion des résultats du projet pilote et son extension"

Le but de l'action est la diffusion de l'application pilote aux îles restantes de la Mer Égée, ainsi qu'à l'espace méditerranéen en général.

Les clusters qui sont reconnus dans le cadre du projet pilote sont rassemblent des villes et des îles qui comprennent des monuments classés par l'UNESCO.

CRITERES POUR LE CHOIX DU MEILLEUR MULTICULTUREL TRAJET				
	Points	Trajet Alternatif 1	Trajet Alternatif 2	Trajet Alternatif 3
A) Critères de contenu- intéressant historique - architectural - archéologique	50			
1. Importance historique et importance des monuments - de bâtiments sur les trajets	15			
2. Valorisation de la stratification multiculturelle	10			
3. Constitution de façade unique de bâtiments - de monuments culturels - d'historique - d'intérêt architectural (éligibles les façades uniques)	10			
4. Fronts uniques d'espaces archéologiques - monuments parcs archéologiques	5			
5. Gravité d'intervention - de protection directe	10			
B) Critères sociales	25			
1. Accord d'habitants	15			
2. Conformité aux prescriptions de valorisation du trajet et des bâtiments - des magasins commerciales base sur le programme opérationnel sous étude de municipalité de Kos	10			
C) Critères urbains	25			
1. Proximité du monument - de bâtiment aux zones piétonnes ou possibilité de jonction de sa place à réseau proposé de zones piétonnes	10			
2. Situation et fonctionnalité de zones piétonnes existantes	5			
3. Possibilité de configuration d'élargissements aux axes routiers de station des visiteurs - " station au réseau urbain"	6			
4. Possibilité de configuration de places de placement des plaques explicatives et historiques, sans que celles-ci empêchent le mouvement de piétons ou de véhicules	4			
TOTALE	100			

Tab. 1 - Critères utilisés pour choisir le meilleur itinéraire

Projet Pilote et Agenda Territorial

Stratégies du projet pilote et Agenda Territorial: Perspectives et propositions pour un développement durable.

Selon l'Agenda Territorial, le patrimoine culturel de nombreuses régions de l'espace Européen est menacé d'être altéré et même d'être "perdu" pendant les années. Ceci est dû à de nombreuses causes comme l'exode rural, la promotion systématique des moyens d'information de masse, des normes consuméristes de comportement, la destruction du patrimoine naturel, le tourisme de masse, la dévalorisation environnementale continue et la destruction de paysages et de monuments à des seuls fins de spéculation immobilière.

Cependant, le patrimoine culturel de chaque peuple et de chaque nation européenne constitue l'élément essentiel de leur identité et de leur histoire. Le maintien et le respect de l'identité culturelle et de la particularité du chaque peuple constituent des conditions essentielles de la diversité et de la liberté d'esprit. Pour cette raison il est nécessaire que chaque nation européenne protège sa propre identité culturelle, mais aussi la Culture Européenne dans son ensemble, ce qui, dans le cadre de la mondialisation, exige une coordination des politiques

Tableau de Configuration de Scénarios d'Intervention sur la valorisation du Patrimoine Culturel					
	A) «Lecture» du Trajet Multiculturel	B) Information sur la valeur Culturelle et Historique des Monuments - Stations au réseau urbain	C) Valorisation des bâtiments	D) Interventions pour le renforcement du vert au tissu urbain	
1.	Elargissements de pavés	Placement d'info points	Rétablissement d'enduit des façades	Interventions Spéciales pour l'augmentation du vert au trajet	
2.	Création des pavés de dalles et d'espaces protégés	Placement de Placards informatifs	Eclairage	Amélioration des espaces existants de vert (nettoyage, l'élagage etc.)	
3.	Eclairage public		Coloration des façades		
4.	Construction des zones de piétonnes		Rétablissement d'éléments morphologiques des façades		
5.	Amélioration des zones de piétonnes existantes (Accessibilité de handicapés (rampes, etc)		Dissimulation d'équipement- installations mécaniques qui altèrent le caractère du bâtiment		
6.	Panneaux de signalisation du trajet multiculturel		Dissimulation d'équipement arbitraire aux façades		
7.	Elargissement de rues				
8.	Amélioration des rues Amélioration de circulation de véhicules & et de panneaux de signalisation				
9.	Eloignement de constructions - extensions arbitraires à des espaces publics (pavés)				

Tab. 2 - Configuration des scénarios d'Intervention pour la mise en valeur du patrimoine culturel

publiques.

Ceci pourra être obtenu par des règlements juridiques et des coopérations constructives entre les Etats Européens, la Commission Européenne et les Organismes Internationaux. Ces coopérations doivent être développées en mettant un accent particulier sur les questions suivantes:

1. L'élément important de chaque politique de développement territoriale doit être la coopération de toutes les autorités sectorielles compétentes, privé et public, ainsi que de tous les niveaux d'administration. L'objectif est donc la mise en place d'une gouvernance territoriale, en s'appuyant sur des initiatives locales et sur des coopérations horizontales et verticales.

2. Les politiques de développement territoriales, tant au niveau national, que régional doivent se réaliser en profitant des avantages comparatifs du chaque lieu et des dynamiques particulières que celui-ci présente.

3. La croissance de chaque région doit passer par des coopérations et des mises en réseau entre des régions "voisines", grâce à la promotion de méthodes innovantes et compétitives. Ainsi, est renforcée la compétitivité du chaque territoire.

Les questions ci-dessus constituent les principales composantes de la stratégie qui est proposée dans le cadre du projet pilote à la ville de Kos pour la gestion intégrée du patrimoine culturel de la Mer de la Mer Égée.

En particulier:

(a) Dans le cadre de l'action 1: " promotion de la gouvernance urbain dans la ville de Kos et renforcement des procédures participatives pour la réalisation du projet pilote" on recherche

la valorisation du patrimoine culturel de la Mer Égée pour réaliser à travers de procédures de gouvernance, fondées sur des initiatives des autorités locales et en respectant la participation du citoyen.

(b) Dans le cadre de l'action 2: "Développement de la méthodologie d'intervention à des environnements urbains multiculturels" on recherche le renforcement de l'identité culturelle de la Mer Égée, en profitant de l'avantage comparatif de la région que lui prêtera des dynamiques de développement particulières.

(c) Dans le cadre de l'action 4: "Diffusion des résultats du projet pilote et son extension" on vise l'intégration du patrimoine culturel de la Mer Égée au sein du patrimoine culturel de la Méditerranée, en valorisant sa continuité et son unité. Sera favorisé par le développement et me renforcement de "clusters culturels" rassemblant des régions méditerranéennes caractérisées par éléments culturels communs, mais aussi entre des régions qui présentant une continuité et une connexion historique et culturelle.

Toutes les actions ci-dessus visent à l'aide, au maintien, à la protection et à la valorisation de l'identité culturelle tant de la Mer Égée, que de la Méditerranée en général. En outre, elles visent à valoriser un avantage comparatif de la Méditerranée, qui est son patrimoine culturel, à travers la "mise en réseau", la croissance touristique durable respectant de la spécificité et de l'histoire du chaque territoire. L'application pilote à l'île de Kos constituera le début de la réalisation de ce programme.

3.8 - DRE PACA: Plateforme de dialogue pour les projets d'infrastructures

Direction Régionale de l'Équipement PACA*

Contexte et objectif du projet de la DRE Paca

Dans le cadre de coopération trans-frontalière, l'union européenne souhaite faciliter les échanges entre les différents porteurs de projet et réduire au maximum les obstacles d'ordre administratif, juridique, politique et psychologique qui pourraient freiner l'avancement de ces dossiers.

La convention cadre européenne signée à Madrid le 21 Mai 1980 a permis de poser les premières bases d'un cadre juridique pour la coopération trans-frontalière entre des collectivités ou autorités nationales. Des protocoles sont venus compléter le dispositif existant et d'autres sont en cours d'élaboration. L'étude menée par la région DRE Paca et les conclusions du rapport de convergence sont cohérents avec ces principes en prenant comme thème «la coopération trans-régionale dans le domaine des infrastructures».

L'objectif est d'établir une liste de questions ouvertes et de points à aborder dans le cadre de la réalisation d'un projet commun, check liste permettant la concertation et la réflexion. Il ne s'agit en aucun cas de juger de l'opportunité du projet. Ainsi, à partir d'un exemple tel que celui du prolongement de la LGV PACA vers l'Italie, une analyse sur la manière dont pourrait se constituer cette plate forme de dialogue et la constitution d'une liste de problèmes administratifs, financiers et techniques susceptibles d'apparaître lors de la réalisation de projets communs à partir des éléments fournis par la DRE Paca et l'université de Nice sera réalisée.

L'analyse aura une portée générale et adaptable suivant le type de projet et les structures concernées.

La méthodologie est la suivante:

1) A partir des thèmes administratifs (juridiques), financiers et techniques et suivant le type de projet, nous définirons:

- les points de blocage pour chacun des thèmes indiqués à partir des éléments soulevés dans le rapport de convergence.
- les conditions de réussite (préconisations).
- une check liste faisant ressortir les questions à poser au travers de cette structure reprenant les points indiqués ci-dessus. Comment mettre en place le projet sur le plan organisationnel, technique, financier, social?

Il nous est important non pas de répondre aux questions mais simplement de les poser. Quelles sont les questions que l'on doit se poser une fois réunis autour de la table? Cette liste n'a pas pour objet d'être exhaustive et peut être considérée comme adoptable suivant le type de projet proposé.

2) Exemple d'application sur la LGV Paca

Mme Basse Reine Maria, doctorante en géographie à Nice apportera sa connaissance du projet de la LGV Paca. Ce travail est intégré au présent rapport:

- synthèse des éléments de travail de Mme Basse Reine Marie permettant de donner un exemple de montage d'une plate forme à partir du projet LGV Paca et de son éventuel prolongement vers l'Italie: exemple de type de coopération, de structure, de projet, d'organisation au regard des spécificités du projet.
- et recherches complémentaires.

Check - List

Thèmes abordés:

- Le type de projet
- Le management
- Mise en commun de document
- La gouvernance
- Le financement
- La structure
- Mise en place d'une veille juridique
- Le calendrier
- Les outils de pérennisation
- La communication et l'information

Cette liste de points qui devrait être abordée dans le cadre d'un dialogue entre pays partenaires d'un projet est basée sur le «guide pratique de la coopération transfrontalière» réalisé par la Mission opérationnelle transfrontalière pour le conseil de l'Europe en 2006.

* Groupe de travail constitué par Gerald Daude (DRE PACA), André Mériaux, Valérie Buttignol, Olivier Troullioud (CETE méditerranée - DISTOA - Transports Interurbains)

1 Dimension organisationnelle/management/gouvernance	
<p>Management :</p> <p>Désignation du Maître d'Ouvrage</p> <p>Partenaire désigné</p> <p>Mission répartie sur plusieurs partenaires</p> <p>Tierce personne</p> <p>Personne ou structure désignée pour assurer le portage administratif</p> <p>Personne ou structure désignée pour assurer le portage technique</p> <p>Personne ou structure désignée pour assurer le portage financier</p> <p>Délégation de signature</p> <p>Délégation de pouvoir</p> <p>Type d'accord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Négociation d'un accord bilatéral - Quelle convention faut-il passer entre les partenaires concernés? - Mise en place d'une convention de préfiguration (avant projet) - Mise en place d'une convention projet - Adoption d'une Loi - Adoption d'un règlement - Recherche de Partenariat Public Privé ? 	
<p>Communication/information</p> <p>Présentation des éléments indispensables à la prise de décision concernant les différentes variantes ou solutions du projet d'infrastructure :</p> <p>a) aspect réglementaire : Débat public, Concertation, Enquête publique</p> <p>b) moyens de communication : support de communication (média, réunion publique, tract...), communication conjointe, création d'un site spécialisé.</p>	
<p>Calendrier</p> <p>Echéancier.</p> <p>Mise en place de calendrier, planning d'exécution , dates de référence, valider les circuits de validation.</p> <p>Compatibilité des supports informatiques, Par qui, délai de mise à jour.</p> <p>Ouverture d'un site collaboratif, désigner le Maître Ouvrage, le financeur.</p>	
<p>Pérennité</p> <p>Outil d'évaluation du projet</p> <p>Structure à mettre en place après la réalisation du projet</p> <p>Délai de la structure</p> <p>Inscription des stratégies transfrontalières dans les politiques locales, régionales, nationales</p> <p>Appropriation citoyenne</p> <p>Gouvernance politique</p> <p>Légitimité et reconnaissance de la coopération transfrontalière</p> <p>Des moyens techniques pérennes</p> <p>Une culture de travail partagée</p>	
2 Dimension technique	
<p>Type de projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définir le type de projet (territorial, étude, projet d'équipement...) - Définir le territoire concerné : politique, juridique ? - Définir les acteurs du projet (réaliser une liste la plus exhaustive des partenaires du projet). 	
<p>Assistance technique ? Comité scientifique, d'experts ? organes externes</p>	
<p>Création d'un SIG transfrontalier</p> <p>Création d'un observatoire</p>	
<p>Evaluation du projet :</p> <p>Définition des paramètres et accord sur la méthodologie (définition des hypothèses de croissance, des taux d'actualisation, des réseaux de référence,...)</p> <p>attention à l'analyse économique et financière du projet, les partenaires du projet ont ils validé cette évaluation ?</p> <p>y a t il cohérence entre le projet et les impacts sur le territoire et de ses enjeux, documents de planification interne.</p>	

3	Dimension sociale
	Coopération transfrontalière doit impliquer tout au long du projet les acteurs Préciser le rôle et les responsabilités de chacun
	Définir le rôle des collectivités et acteurs Création d'une structure de concertation , réflexion en amont du projet Y a t il une cohérence entre les stratégies des acteurs et le projet
	Mobilisation des citoyens Respect de l'intérêt général et des traditions culturelles Répondre aux besoins et aux attentes des populations
	Besoin d'un diagnostic partagé

4	Dimension financière
	Organisation des co-financements Contribution au budget /Budget apporté par: Partenaires, Europe, Collectivités locales (conseil régional et général), privé, autres Avances de fonds. Recherche de Partenariat Privé Public
	Mode d'attribution Délai
	Compte unique Structure indépendante pour gérer la comptabilité

5	Dimension juridique et administrative
	Respect des engagements internationaux
	Formalisation du partenariat, des engagements réciproques et des objectifs : <ul style="list-style-type: none"> - les compétences, - les éléments de consensus, - les stratégies des différents acteurs Conclusion d'accords : « convention de coopération » Mise en place des organismes transfrontaliers pour surmonter les différences d'organisation administratives et institutionnelles
	Création d'un organisme de coopération transfrontalier (convention cadre de Madrid) : mise en œuvre des démarches et projets Personnalité et autonomie juridique Domaines de compétence des acteurs
	Définition du cadre juridique approprié Dispositif législatif compatible, accords bilatéraux
	Mise en place d'une veille juridique Structure de la veille juridique pour vérification des procédures Contrôle de légalité
	Mise en commun des documents <ul style="list-style-type: none"> - Loi décret d'application, circulaire, le cadre législatif en vigueur dans le domaine des transports - Documents de planification - Mise en commun des études préalables, des données.... - Etudes réalisées et recensement bibliographique Lancement des études, portage, financement, délais, désignation du Maître d'Ouvrage Désigner la personne et le partenaire responsable de cette mise en commun des documents Ratification de la convention de Madrid

6 Structure	
	<p>Quels sont les formes juridiques, faut-il une structure dotée de personnalité juridique? La création d'une structure est elle indispensable?</p> <p>Quelle valeur ajoutée ou quel intérêt apporterait elle par rapport à la mise en place d'organes consultatifs?</p> <p>Durée de vie de la structure, par étape..</p> <p>Quelles parité de la représentation des territoires : présidence tournante entre les territoires ?</p> <p>Définition dans les langues de travail</p> <p>Définir les objectifs</p> <p>Quels types de mission?</p> <p>Quels sont les partenaires du projet, leur nature, leurs compétences</p> <p>Evaluation du projet, préparation des tableaux de bord</p>
	<p>Compétence de la structure présente :</p> <p>Développer l'assistance technique, groupe de travail technique</p> <p>Portage politique et technique</p> <p>Règles de fonctionnement</p>
7 Recommandations/préconisations	
	<p>Evaluation des incidences en matière d'aménagement, d'environnement Suivi.</p> <p>Etudes d'impacts et effets induits par le projet</p> <p>Evaluation financière du projet : taux de subvention, péages, consultation européenne en cas de concession, part des financements entre partenaires</p>
	<p>Attention, le rythme du projet peut être différent du rythme politique (délais de validation par ex)</p>
	<p>Coopération des pouvoirs locaux et régionaux : associer les collectivités/autorités pour permettre la mise en œuvre de la convention cadre de 1980 (convention de Madrid) sur la coopération internationale</p> <p>Mette en place une coopération décentralisée : les pouvoirs locaux possèdent les compétences appropriées en droit interne.</p>
	<p>Renforcer le cadre juridique et les modalités pratiques</p>
	<p>Coopérer dans le respect du droit interne de chaque acteurs et dans le respect des engagements internationaux pris par l'Etat.</p>
	<p>Avoir une vision claire et une interprétation cohérente des dispositions en vigueur</p>
	<p>Identifier les points de blocage, incohérence et freins à la coopération</p> <p>« Recommandations rec. (2005)2 du comité des ministres du conseil de l'Europe » relatif aux bonnes pratiques, 10 janvier 2005</p>

Tab 1-7 - Liste de points à aborder dans le cadre d'un dialogue entre pays partenaires

Application au projet de la LGV Arc Méditerranéen.

Comment répondre aux thèmes précédemment évoqués?.

Dès les années 1990, la SNCF et L'Etat envisageaient le prolongement des LGV vers l'Italie et l'Espagne. Cette démarche a été reprise, après la mise en service, en juin 2001, du TGV Méditerranée, sous forme d'un débat public initié par la loi, sous la responsabilité de RFF. Ce projet répond à un besoin d'équipement et d'aménagement spatial en vu d'une amélioration du maillage du réseau ferroviaire européen. Ce projet n'est pas inscrit aux priorités fixées au RTE.T.

1) Type de projet:

1) Les objectifs du projets

Suivant la région concernée, le type de projet diffère mais l'intérêt du projet existe:

Le projet vu à l'échelle européenne.

- Créer une connexion entre les deux corridors principaux que sont l'axe Nord-Sud vallée du Rhône en France et l'axe nord-



Fig. 4 - Structure territoriale de l'aire d'étude

sud du côté Italien;

- Créer un véritable axe sur l'arc méditerranéen (Barcelone-Marseille et Gènes). Ce projet, qui n'est pas encore décidé, représenterait un maillon manquant du réseau de transport trans européen. Le projet ne serait plus appelé LGV Paca mais LGV Arc Méditerranéen.

Le projet vu du côté français

- Améliorer l'accessibilité de la partie Est de la région Paca au territoire français et notamment la liaison Paris-Nice traversant la région (opération pouvant être qualifiée de projet d'aména-

gement du territoire).

- Réaliser le maillon central de l'Arc Méditerranéen à grande vitesse. Le projet crée ainsi un véritable réseau inter régional et développe un véritable réseau TER.

- Créer une nouvelle ligne à grande vitesse.

Le projet vu du côté italien

- Améliorer l'accessibilité de la région Ligure tant du côté italien que français

- Améliorer le réseau local

- Réutilisation de la ligne existante

La principauté de Monaco devant également profiter de cet équipement pour améliorer son accessibilité ferroviaire aussi bien du côté de l'Italie que de la France. Du côté français, ce projet est plus lié à un projet d'aménagement du territoire que du côté italien. De ce fait les coûts estimés s'avèrent beaucoup plus élevés en France qu'en Italie. Les pays concernés sont l'Italie, la France et la principauté de Monaco. L'intérêt que portent les différents partenaires sert à définir le type de collaboration pouvant s'instaurer au travers de ce projet.

2) Les Institutionnels et les Partenaires

a) Les institutionnels

L'Etat Français, l'Etat Italien et la Principauté de Monaco.

A cela s'ajoutent RFF (Réseau ferré de France), RFI (Réseau Ferré Italien) SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer), FS (Ferrovie della Stato). Région Provence Alpes Côte d'Azur et la Région Ligurie et les collectivités territoriales de ces deux régions. Eurorégion Alpes Méditerranée Groupement européen de coopération territoriale (GECT).

b) Les partenaires techniques et/ou financiers

Des structures pourront apporter une aide au projet

- L'Europe
- Les partenaires privés comme des entreprises
- Les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Italie et de France
- Les organismes économiques syndicaux et consulaires
- Des associations actives dans chaque région
- Les agences d'urbanisme compétentes

3) Gouvernance

Maître d'ouvrage: RFF et RFI (représentant monégasque suivant le tracé).

Maintien de la prérogative de chaque partenaire sur son territoire compte tenu du type différent de travaux. Dans le cas français, d'autres Maîtres d'ouvrage seront sollicités si cela porte sur un aménagement du territoire. En revanche, constituer pour le projet commun: une structure composée de représentants de chaque partenaire pouvant désigner une équipe projet pour les différents aspects: Administratif/Technique/Financier/Communication et information. Compte tenu de l'importance du projet prévu du côté français, le siège de cette structure peut être basé en France. Elaboration de convention (mission de préfiguration) détaillant les modalités de collaboration ainsi que les pouvoirs de chaque partenaire. Donner du pouvoir de décision et de signature au représentant de la structure sur l'aspect technique et communication et les actes

administratifs. Le pouvoir décisionnel d'ordre national reste de la compétence des Etats ou RFF et RFI.

4) Groupes de travail

Mise en place de groupes de travail en phase amont.

- Mise en réseau des associations des différentes régions, ayant pour thème essentiel: l'aménagement de l'arc méditerranéen. Ces associations pourraient, sous forme de cahier d'acteurs, mettre en évidence leurs différents points de vue.
- Mise en réseau des chambres de commerce et d'industrie des différentes régions concernées.
- Mise en place de comité spécial chargé d'évaluer la faisabilité économique et technique du projet. Ce comité doit avoir pour objet de faciliter toutes démarches et actions susceptibles de faciliter et d'accélérer la réalisation de ce projet. Mise en évidence des faiblesses du projet par rapport aux exigences du territoire et des acteurs.

- Organisation dans la structure d'équipe projet. Des réunions spécifiques et générales peuvent être organisées pour évoquer les problèmes tout au long des différentes phases du projet en définissant les rôles de chacun.

Ces structures apporteront leur vision du projet soit en amont, soit tout au long de la procédure. Il faudra prévoir d'informer régulièrement ces structures tout au long de l'opération (périodicité 1réunion par an, au cours d'une réunion publique). Ne pas oublier de reprendre les décisions prises au terme de l'enquête publique.

Indiquer aux différentes associations comment le projet va aborder

- les zones sensibles traversées tout au long du parcours (zones protégées, sensibles, paysages remarquables...)
- Les ouvrages d'art tels que viaducs, tunnels.
- Prévoir un temps de concertation préalable, qui permettra la mise en place de la phase opérationnelle à suivre.

II) Phase opérationnelle

Equipe projet dans le domaine administratif:

- Elaboration de convention définissant l'organisation de mise en place de la mission de préfiguration, des équipes projets, des moyens mis en place (matériel, humain). Préconisations: Ne pas alourdir la procédure et rester dans des proportions raisonnables en nombre de personnes. Ne pas multiplier le nombre de décideur.

- Gestion de tous les actes administratifs émis au titre de cette opération.
- Relation avec les structures institutionnelles. Avoir une articulation entre l'aspect technique et politique. Une personne doit être désignée au sein de cette équipe projet pour jouer l'interface entre le technique et le politique.
- Préparation et suivi des fiches de procédures
- Gestion des dossiers dans le domaine du foncier (Recherche des propriétaires fonciers sur le tracé sur la partie française). Lancement des procédures d'expropriation. Suivi des délais de procédures.
- Gestion des dossiers d'ordre juridique. (contentieux...). Contrôle juridique préalable des actes émis au titre du projet pour éviter tout contentieux et limiter au mieux les retards de procédure.
- Elaboration du calendrier global de l'opération.
- Outil de traçabilité des décisions.

Actuellement, des travaux sont menés sur la partie italienne avec le doublement de voie sur deux secteurs et des améliorations apportées sur des tronçons pour améliorer une vitesse acceptable pour RFF. La partie italienne devrait être opérationnelle vers 2016, alors que la partie française est prévue au mieux vers 2020. D'où les travaux qui apparaissent comme étant deux projets différents bien que ne représentant qu'une opération.

Equipe projet dans le domaine du technique

- Mise en commun des études de part et d'autre de la frontière. Elaboration de données communes (étude de trafic, analyse des services rendus à l'usagers, nombre et type de marchandises échangées...). Diagnostic complet des impacts réciproques sur les deux territoires. Piloter une étude transfrontalière sur les impacts du TGV à court et moyen terme sur ces deux territoires. RFF et RFI se sont respectivement adressés les études réalisées sur ce projet. Une étude serait intéressante de réaliser en matière de « répercussion sur les hinterlands des ports de Gènes, Marseille et Barcelone ». Mise en commun des études techniques et environnementales (avec analyse des risques comme les risques sismiques de partent et d'autres de la frontière.
- Lancement d'études communes avec partage du financement sur les études évoquées ci-avant. Validation des cahiers des charges. Signature du représentant de la structure.
- Consultation conjointe et commission d'attribution, définition de normes techniques communes entre les secteurs français et

italiens (Visite des réseaux par les différents partenaires avec avis de part et d'autre).

- Gestion technique des chantiers
- Elaboration du calendrier d'exécution
- Obligation d'interopérabilité des outils de gestion (service, paiement, contrôle). Trouver des moyens de limiter au maximum le nombre de procédure pour l'usager ou les transporteurs. Il faudra également se rapprocher de Barcelone et avoir une vision d'itinéraire (Barcelone Marseille Gènes.
- Cohérence des outils dans le domaine de l'exploitation ferroviaire, gestion des conflits.
- Attribution des capacités ferroviaires et gestion des sillons.
- Prise en compte des coûts d'interconnexion, de la qualité du maillage.
- Prise en compte des mesures de corrections des nuisances et compensation des préjudices.
- Organisation des séminaires de diffusion de l'information.

Equipe projet dans le domaine du financier

- Recherche de partenariat privé avec l'aide des chambres de commerce. Recherche de partenariat public et notamment européen. Relation avec la nouvelle Eurorégion Alpes Méditerranée créée autour d'un groupement européen de coopération territoriale (GECT). Demander l'aide de la nouvelle structure inter régionale sur le plan décisionnel et moyen.
- Traitement et suivi de la comptabilité (échéance, paiement, bilans financiers...).
- Veille d'un éventuel dérapage. Préparation des rapports. Dans une première approche, le coût total de la LGV Côte d'Azur s'élève de 4,9 à 7,5 milliards d'euros, soit un coût au kilomètre de 22 à 39 millions d'euros. A cela il faut rajouter la partie entre Nice et la Frontière Italienne et la partie Italienne (Restant des travaux à entreprendre). Une démarche est en cours auprès de la commission européenne pour inscrire le projet sur la liste des projets prioritaires, afin d'obtenir des fonds européens. Comment présenter auprès de la commission européenne un projet franco-italien alors que les travaux sont menés de manière distincte et sans structure commune?

Equipe projet dans le domaine de la Communication - Information

- Chargé des dossiers d'enquête publique, de la concertation du public, de l'information auprès des institutionnels, des usa-

gers et des citoyens. Ouverture d'un site Internet ou/et lancement d'une brochure d'information semestrielle.

- Relation avec la presse
- Relation de la communication en interne. Ouverture d'un site intranet pour partenaires.
- Préparation de toute la logistique Préparation des réunions...
- Mise en cohérence des outils de communication (logiciels, information...).
- Création d'un SIG pour faciliter la visualisation des parties nécessitant des viaducs ou tunnels.
- Cartes, données, images en différents formats et édition papier.
- Traduction des documents dans les deux langues.
- Veille de tout ce qui peut toucher de près ou de loin à l'opération dans le monde économique social culturel...
- Préparation des enquêtes après réalisation. Bilan global et définitif du projet et ce dans tous les domaines (demandé dans le cadre de la loi Loti). Retour d'expérience. Quelle répercussion du projet en matière de déplacement local, national ou international (liaison Barcelone-Marseille-Gènes) et dans le domaine de l'aménagement du territoire en particulier du côté français. Respect des objectifs et calendriers initiaux.

Des échanges sont organisés entre RFF et RFI mais chacun sur sa partie et de manière irrégulière, et non formalisés. Toutes ces micro cellules doivent être facilement accessibles et physiquement très proches l'une de l'autre. Ces cellules doivent être de faible importance pour ne pas voir se multiplier le nombre d'intervenants. Rester limité pour ne pas perdre le bénéfice apporté par cette organisation dont l'objectif initial est de mettre de la souplesse en matière de collaboration dans les domaines administratifs, techniques, financiers et de la communication.

En matière de pérennité du projet: Pas de mesure particulière post réalisation. S'agissant d'un projet ferroviaire, les différents partenaires reprennent leurs prérogatives sur le territoire incombant au terme du lancement de la ligne.

Conclusion

Toute coopération internationale doit tenir compte des obligations nationales et internationales existantes et éviter d'entrer en conflit avec. Une solution consisterait à adopter la plus exigeante des normes nationales concernées. De plus, de nouveaux instruments juridiques devraient être rédigés uniquement si tous les autres instruments juridiques apparaissent inappropriés.

Les outils de la coopération transfrontalière et la réussite du dialogue dans le cas de la mise en œuvre d'un projet commun passent par la vérification des conditions au préalable:

- L'assurance de la viabilité et la pérennité de cette coopération,
- Une volonté politique partagée de part et d'autre des frontières,
- Une culture de travail partagée,
- Une relation de confiance.

La convention cadre de Madrid et les accords bilatéraux sont un des outils pour permettre le dialogue et la coopération transfrontalière. Ils permettent de formaliser via des accords de coopération les problématiques, les enjeux et les objectifs communs. Cela suppose la mise à disposition de moyens juridiques, humains et financiers.

L'application au cas du projet de la LGV Arc méditerranéen est une première réflexion sur la forme que pourrait avoir ou comment aurait pu se présenter une collaboration entre partenaires Français, Italiens et Monégasques. On peut imaginer d'autres scénarii. Les partenaires au projet ont été informés de la démarche. Nous avons rencontré des difficultés à obtenir des précisions à ce stade de l'étude mais cette analyse a le mérite de poser le problème et d'y réfléchir.

De manière générale, le principe de collaborer est intégré par les divers partenaires. En revanche, en matière de partage des outils, transfert de prérogatives et mise en commun des moyens, les partenaires restent très prudents notamment du fait des différentes règles qui régissent les procédures propres à chaque pays.

Un des moyens d'y parvenir serait de travailler en partant de la notion d'itinéraire. Quel que soit le nombre de régions ou pays traversés, suivant la nature des travaux, et au-delà d'un certain montant, il faudrait avoir la nécessité ou l'obligation de créer des structures spécifiques à l'équipement réalisé. A ce titre, et pour preuve que cet aspect de la question demeure central, un accord franco-italien est survenu sur un autre projet concernant ces deux pays, et portant sur la réalisation d'une nouvelle galerie du tunnel de Tende, lequel fait l'objet d'un projet de loi prévoyant le transfert possible de la maîtrise d'ouvrage à destination des partenaires italiens.

Un prolongement est donné à cette étude. La question devrait être reprise dans le cadre du projet Interreg appelé ARCOMED, au travers duquel sont traitées les différentes liaisons ferroviaires nouvelles.

3.9 - Region Murcia: évolution territoriale de la zone comprise dans la cuvette visuelle du Mar Menor

Région Murcia*

Le Projet-pilote s'est ici focalisé sur le bassin du "Mar Menor", zone limitrophe typique, caractérisée par un intense processus de métropolisation, notamment au niveau des zones urbaines de Carthagène, San Javier, etc., très proches du littoral. Il s'agit du plus important nœud routier et multimodal de la Région Murcie. On entend donc s'occuper ici des stratégies de développement compatibles.

Le Projet-pilote a poursuivi les objectifs suivants:

- Identifier et analyser les processus de développement territorial récents, en train de se produire dans la zone du Mar Menor;
- Mettre en place une stratégie de développement territorial

durable de cet espace régional, en identifiant les domaines prioritaires de mise en oeuvre et en revalorisant le Mar Menor comme un espace naturel unique en Méditerranée;

- Reporter les résultats du Projet-pilote à l'échelle de l'espace méditerranéen et les considérer comme une contribution à la définition du "Territorial Agenda" de Leipzig.

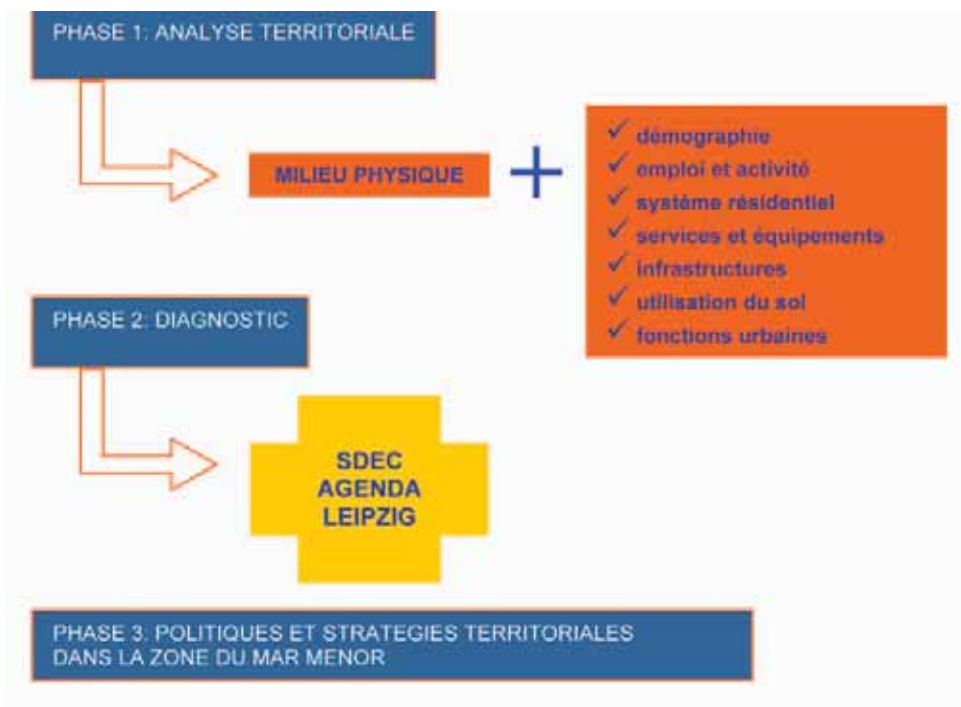
L'aménagement du territoire de la zone du Mar Menor requiert une action intégrée pour la résolution des problèmes suivants :

- Déchets marins d'eaux résiduelles qui n'ont pas été épurées
- Déficit hydrique



Fig. 1 - La zone du Mar Menor

* Groupe de travail composé par Carmen Sandoval Sanchez, Victor Sanchez, (Region Murcie), TAU PLANIFICACIÓN TERRITORIAL, S.L.



Tab. 1 - La méthodologie du projet

- Occupation extensive du territoire pour le tourisme résidentiel
- Tension croissante entre les usages agricoles et urbains-résidentiels des sols
- Déficit d'infrastructures, d'équipements et de services associés au caractère saisonnier de la population
- Espaces dégradés par l'activité industrielle et la minière traditionnelle

Méthodologie

L'étude de développement territorial du Mar Menor suit une méthodologie de travail qui commence avec une première phase d'analyse comprenant l'analyse physique du territoire et l'étude des processus de développement territorial où se concentre l'activité humaine.

La phase suivante correspond au diagnostic territorial, qui a été réalisé du point de vue du Nouvel Agenda Territorial de Leipzig. La dernière phase du travail est celle qui correspond à l'étude des politiques territoriales mises en oeuvre dans le Mar Menor,

dans laquelle on analyse les interventions réalisées, regroupées selon les trois ateliers du Projet Pilote et les Domaines Prioritaires d'Intervention identifiés pour ce territoire.

Diagnostic territorial

Le Diagnostic Territorial a été réalisé à partir des paradigmes du SDEC et on peut le résumer dans le schéma de la table 2.

Ensuite on présente les cadres avec l'analyse SWOT élaborée, qui résume les conclusions obtenues dans le diagnostic.

Territoire concerné et échelle d'intervention

La Cuvette Visuelle du Mar Menor est l'espace sub-régional défini par les municipalités de San Pedro del Pinatar, San Javier, Los Alcázares, Torre Pacheco, La Unión et Cartagena; en total, 889,7 km². Il s'agit d'un territoire qui représente un des symboles d'identité culturelle de la Région de Murcia et constitue un



Tab. 2 - La méthodologie de l'analyse SWOT

STRATÉGIE TERRITORIALE EUROPEENNE	OBJECTIF	DOMAINES D'ACTION
	COHESION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE	Garantie d'un accès équivalent aux infrastructures et à la connaissance
DIAGNOSTIC	FAIBLESSES	FORCES
	<ul style="list-style-type: none"> concentration de revenus priorité du transport par route et par les airs pression sur les dotations de services publics réserves importantes de terrains militaires concentration de l'activité et de l'emploi autour de la ville de Cartagena politique de logements publics inexistante modèle résidentiel de basse densité 	<ul style="list-style-type: none"> haut potentiel économique et démographique décret de fonctions urbaines forte croissance de l'emploi, surtout dans les services fort dynamisme des entreprises bonnes connexions des infrastructures routières transport maritime et activités logistiques très développées bonne accessibilité au transport aérien
	MENACES	OPPORTUNITÉS
	<ul style="list-style-type: none"> spécialisation dans des secteurs très exposés à la concurrence internationale dépendance du capital étranger planification d'infrastructures en fonction d'une structure économique très sensible à la concurrence modèle d'habitat non groupé 	<ul style="list-style-type: none"> diversification de la base économique à travers le développement de services adaptés aux caractéristiques du territoire stratégie de développement rémunératrice du capital endogène planification des infrastructures sur la base de critères de durabilité environnementale, en donnant priorité à l'utilisation des chemins de fer

STRATÉGIE TERRITORIALE EUROPEENNE	OBJECTIF	DOMAINES D'ACTION
	CONSERVATION DES RESSOURCES NATURELLES ET DU PATRIMOINE ENVIRONNEMENTAL	Gestion prudente de la nature et du patrimoine culturel
DIAGNOSTIC	FAIBLESSES	FORCES
	<ul style="list-style-type: none"> modèle résidentiel extensif zones dégradées à cause des activités industrielles minières développement urbanistique aux dépens des terres agricoles nécessités croissantes d'épuration des eaux résiduelles dépendance de l'approvisionnement en eau qui provient des stations de dessalement 	<ul style="list-style-type: none"> patrimoine naturel important et abondance d'espaces protégés zone humide d'importance internationale 80% du territoire à usage naturel et agricole protection des plaines maraichères achat public de terrains à haute valeur environnementale concertation institutionnelle pour la récupération environnementale des espaces dégradés réseau de stations d'épuration d'eaux résiduelles plans d'aménagement et d'accessibilité des plages modernisation de l'irrigation stations de dessalement station de biodiesel dans la Vallée d'Escombreras récupération de la chaussée romaine Portmán-Atamaría
	MENACES	OPPORTUNITÉS
	<ul style="list-style-type: none"> étranglement des zones protégées érosion de la ligne côtière et affaiblissement de l'écosystème marin perte des arts de la pêche traditionnels perte de biodiversité dépendance de l'eau, une maigre ressource intensification de l'urbanisation aux dépens des territoires vierges pression sur les terres agricoles modèle d'habitat non groupé 	<ul style="list-style-type: none"> intensification de la politique de protection d'espaces naturels aménagement du littoral valorisation du capital naturel candidature du Parc Régional de Calblanque, Peña del Águila et Monte de las Cenizas au titre de "Réserve de la Biosphère Maritime-Terrestre" conservation des prairies de Posidonia Océanique, mise en place d'ateliers de la nature concertation institutionnelle pour la réhabilitation environnementale des espaces dégradés développement de cultures énergétiques valorisation des marais valorisation du patrimoine culturel décontamination des terres

Tab. 3 a, b, c - Analyse SWOT et stratégies

STRATÉGIE TERRITORIALE EUROPEENNE	OBJECTIF	DOMAINES D'ACTION
	COMPÉTITIVITÉ DU TERRITOIRE PLUS ÉQUILIBRÉE	Développement d'un système équilibré et polycentrique de villes dans une nouvelle relation ville-campagne
DIAGNOSTIC	FAIBLESSES	FORCES
	<ul style="list-style-type: none"> • saisonnalité de la population • stratégie de développement liée au secteur résidentiel • facteurs de compétitivité antagoniques et dépendance de l'approvisionnement en eau qui provient des stations de dessalement 	<ul style="list-style-type: none"> • haut potentiel économique et démographique • zone économique à forte croissance d'emploi, surtout dans les services • fort dynamisme des entreprises • base économique diversifiée • concentration de l'activité et de l'emploi autour de la ville de Cartagena • développement agricole important et modernisation de l'irrigation • secteur industriel leader • centre industriel important autour du Puerto de Cartagena • effet de déplacement du binôme construction-promotion immobilière • instruments d'aménagement du littoral • élaboration de plans d'aménagement et d'accessibilité des plages • haute densité d'éco-parcs • décret de fonctions urbaines • développement touristique de qualité et élaboration d'un Plan d'Excellence Touristique du Mar Menor
	MENACES	OPPORTUNITÉS
	<ul style="list-style-type: none"> • saturation des zones protégées • compétitivité touristique dans les pays de la Méditerranée du Sud et affaiblissement du modèle de développement choisi • dépendance en eau, une ressource rare • développement d'un mode d'agriculture fondée sur une irrigation intensive et fortement dépendante d'intrants industriels et chimiques 	<ul style="list-style-type: none"> • pôle de développement régional • intensification de l'orientation touristique-résidentielle, avec une grande valeur ajoutée • développement de culture énergétiques • consolidation du réseau de Stations d'Épuration d'Eaux Résiduelles • contrôle de la pêche "sauvage" • production de compost à partir des déchets • décontamination des terres • centre de services touristiques à l'échelle communautaire • développement d'une politique de logements publics en profitant de 10% des terres destinées à un usage urbain et résidentiel • modèle de croissance urbaine intégré et respectueux avec une vocation agricole du territoire

Tab. 3 a, b, c - Analyse SWOT et stratégies

espace littoral de fort développement urbain polycentrique, avec une ville principale (Cartagena, 200.000 habitants) et cinq autres villes comprenant entre 12.000 et 28.000 habitants et où s'est produite une symbiose intéressante entre le monde agricole et les arts de la pêche.

Fonctionnellement cela constitue un exemple de développement touristique littoral, en commun avec un espace singulier d'une haute valeur naturelle.



Fig. 2 - Localisation de la Cuvette Visuelle du Mar Menor dans la Méditerranée

Dynamiques et problèmes

Les caractéristiques principales qui définissent la dynamique territoriale récente (2000-2005) de cet espace sont les suivantes:

▪ forte croissance démographique due à l'immigration	<i>14,02% entre 2001 et 2005, par rapport au 10,84% régional 77,06% de la croissance démographique due à l'immigration</i>
▪ immigration composée: de travail et résidentielle	<i>43.600 étrangers 23% européens, 41% marocains et 30% latino-américains</i>
▪ zone économique de forte création d'emploi	<i>30,3% entre 2000 et 2004 réunit le 21% de l'emploi régional</i>
▪ base économique diversifiée et développement tertiaire croissant	<i>base agricole remarquable secteur industriel leader fort développement de services (commerce, hôtellerie et construction)</i>
▪ fort développement résidentiel, touristique et vacancier	<i>plus de 40.000 logements commencés entre 2000 et 2005 38% de résidences secondaires</i>
▪ centre de services touristiques	<i>65% de l'offre d'hébergement totale de la région 94% des appartements touristiques régionaux</i>

Tab. 4 - Dynamiques principales dans l'aire d'intervention

Les problèmes principaux dans la zone du Mar Menor sont:

- rejets dans la mer d'eaux résiduelles qui n'ont pas été épurées
- pénurie d'eau pour les cultures agricoles et les consommations somptuaires
- occupation extensive du territoire pour le tourisme résidentiel
- tension croissante entre les usages agricoles et urbains-résidentiels des sols
- déficit d'infrastructures, d'équipements et de services associés au caractère saisonnier de la population
- pollution atmosphérique causée par l'industrie chimique
- intégration socio-économique des immigrants travailleurs
- pêche "sauvage"
- espaces dégradés par l'activité industrielle et l'activité minière traditionnelle
- embouteillage routier sur des parcours secondaires

Politiques stratégiques d'aménagement territorial

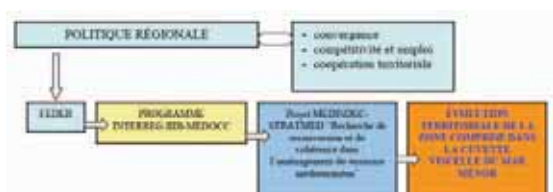
Dans le tableau suivant, on résume les stratégies d'aménagement du territoire mises en pratique dans le Mar Menor:

STRATÉGIES POUR LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE DU MAR MENOR	PROJETS POUR LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL DURABLE DU MAR MENOR
Aménagement et protection du littoral et des espaces naturels	<ul style="list-style-type: none"> - achat public de terrains à haute valeur environnementale afin de structurer des espaces littoraux protégés - aménagement du territoire littoral à travers le développement d'instruments normatifs de gestion et de protection - protection d'espaces naturels maritimes-terrestres - conservation des prairies de Posidonia - atelier de la nature
Durabilité urbaine et environnementale	<ul style="list-style-type: none"> - réseau de Stations d'Épuration des Eaux Résiduelles pour l'élimination des déchets dans la mer - contrôle de la pêche "sauvage" dans le Mar Menor - gestion et traitement de DSU pour la production de compost - dotation d'équipements, services et infrastructures en accord avec les développements urbains prévus - développement de cultures énergétiques
Compétitivité territoriale	<ul style="list-style-type: none"> - plans d'aménagement et d'accessibilité des plages - développement touristique de qualité à travers la mise en oeuvre d'un "Plan d'Excellence Touristique du Mar Menor" - mise en valeur des ressources culturelles - modernisation de l'irrigation des terrains agricoles afin d'épargner de l'eau et d'améliorer la productivité agricole
Récupération paysagère d'espaces dégradés	<ul style="list-style-type: none"> - décontamination des terres - concertation institutionnelle pour la récupération environnementale d'espaces dégradés

Tab. 5 - stratégies d'aménagement du territoire du Mar Menor:

Cadre stratégique d'aménagement dans lequel s'inscrit le projet

Le schéma suivant résume le cadre stratégique dans lequel s'inscrit le projet analysé:



Tab. 6 -Le cadre stratégique du projet

Description des actions innovantes du Projet Pilote

Les actions innovantes du Projet Pilote sont les suivantes:

- Définition de standards de qualité de l'environnement urbain pour une plus grande durabilité future
- Développement d'initiatives de coordination institutionnelle
- Étude de viabilité pour le développement d'une ligne de train «légère» qui relierait le nouvel aéroport avec le Mar Menor
- Élaboration d'un Plan de Mobilité Durable dans le Mar Menor
- Coordination des plans existant pour l'élaboration d'un Agenda Local 21 unique pour le Mar Menor
- Protection d'espaces naturels maritimes-terrestres

Projet Pilote e Agenda Territorial

Projet pilote et perspectives méditerranéennes 2030

a. Résilience.

L'amélioration de la compétitivité territoriale et l'application de critères de durabilité environnementale dans la stratégie de développement du Mar Menor contribuent à la diversification des activités développées dans le territoire et à augmenter sa capacité de résilience et aussi le pouvoir des collectivités locales d'exporter leur savoir-faire et de cette façon d'avancer dans leur positionnement dans le marché international.

b. Gouvernance sécuritaire.

Les limites du modèle de développement basé sur les avantages comparatifs se placent dans la concentration d'activité et de population dans les espaces urbains et sur l'augmentation de l'inégalité et de l'insécurité qui sont accompagnées par une réaction des vieilles élites politiques favorisées par la croissance économique. Dans

ce contexte l'incorporation des critères de l'Agenda Territorial de Leipzig dans la stratégie de développement du Mar Menor propose des formules de coopération et d'établissement de partenariats qui compensent la rigidité des systèmes de gouvernance futurs.

c. Méditerranée désarticulée.

La crise énergétique et la politique mondiale de blocs rendront obsolètes les relations de voisinage développées par l'EU en causant la fragmentation du territoire méditerranéen, qui finira avec l'autonomie des communautés territoriales, et la mondialisation de la Méditerranée deviendra un processus où les états joueront le rôle principal. La délégation de certaines de ses relations extérieures, principalement périphériques, aux collectivités territoriales permettra la continuité des expériences coopératives qui sont en train d'être réalisées dans des zones comme le Mar Menor.

d. Méditerranée mondiale.

Le dynamisme de la réforme politique et institutionnelle dans le Sud de la Méditerranée sera accompagné par un développement endogène et l'apparition d'un nouveau patronat méditerranéen, et aussi par le relancement d'activités traditionnelles. Cela produira une réorientation des rapports régionaux de l'UE vers le rivage méridional de la Méditerranée. Les initiatives de coopération envisagées dans la politique territoriale des régions communautaires deviendra un instrument incontournable pour le développement des territoires.

Conclusions

Le processus de mondialisation croissante des économies et des sociétés entraîne une plus grande interdépendance entre les pays et les régions. Ce processus provoque une tertiarisation montante, déplaçant les activités industrielles et agricoles vers des pays moins développés, ainsi qu'une augmentation d'un niveau de vie dans les pays les plus évolués. Dans ce contexte, compte tenu de la perte d'aides communautaires dont va souffrir la Région Murcie dans les prochaines années du fait, statistique, de l'élargissement de l'UE, il faut multiplier les efforts en matière de compétitivité et d'habitabilité du territoire. Ces efforts passent par l'intégration de nouveaux secteurs d'activités qui auront un effet entraîneur sur les autres secteurs d'activités. De même, il serait opportun de définir un modèle contribuant à une meilleure coopération territoriale afin de mieux permettre aux générations actuelles d'assurer le bien-être des générations futures. Le scénario régional présente une projection nationale et transnationale sur la base de l'intégration de la

Région Murcie aux réseaux de coopération. Ces réseaux sont des éléments fondamentaux de nos sociétés contemporaines et ils constituent un outil crucial pour l'établissement de nouveaux liens dans la zone méditerranéenne, en favorisant une interdépendance durable entre les différents acteurs et les différents territoires.

Les paramètres du développement durable identifiés dans l'évolution territoriale de la zone du Mar Menor sont donc les suivants:

- aménagement et protection du littoral et des espaces naturels;
- protection et conservation de la biodiversité;
- durabilité des développements urbains et touristiques;
- compétitivité territoriale;

- réhabilitation des espaces dégradés;

- concertation institutionnelle pour le développement de politiques effectives d'aménagement territorial.

La consolidation de ces paramètres vus en tant que directrices du développement territorial peut être un modèle de développement durable pouvant être exporté dans d'autres territoires de l'espace Medocc. De même, la méthodologie utilisée pour le Projet-pilote pourra servir d'exemple pour d'autres études visant un modèle de développement durable.

3.10 - Institut de la Méditerranée: Méditerranée 2030 et stratégies territoriales

Institut de la Méditerranée*

Pour une démarche prospective méditerranéenne?

La Méditerranée est aujourd'hui en train de «changer de paradigme». Elle est saisie par une série de transformations et de phénomènes émergents se situant, sur sa rive Nord et sa rive Sud, dans le champ de la culture, de l'économie et des institutions. Ce nouveau contexte engendre de fortes incertitudes qui pèsent sur la région méditerranéenne. C'est dans cette perspective que se situe le développement de la démarche Méditerranée 2030 développée dans le cadre du projet STRATMED-MEDISDEC.

La première incertitude porte aujourd'hui sur l'avenir du partenariat euro-méditerranéen initié à Barcelone en 1995 et qui rassemble l'Union Européenne et les pays du Maghreb et du Proche-Orient avec la Turquie. Différentes évaluations portées sur le partenariat convergent sur un constat d'impasse, sinon d'échec. Le projet d'Union Méditerranéenne s'appuie explicitement sur un tel constat. L'introduction à partir de 2004 d'une politique européenne de voisinage englobant l'ensemble des pays voisins de l'Union Européenne (à l'Est comme au Sud) s'apparentait déjà à une rupture vis-à-vis du partenariat, en passant à une logique de sécurisation des régions périphériques de l'Union Européenne et non plus à un processus d'intégration économique et politique régional.

Cette incertitude géopolitique a d'importantes implications pour les acteurs territoriaux. En effet, l'aménagement du territoire et les stratégies territoriales s'appuient toujours sur un scénario de référence. Les perspectives d'intégration mondiale de la Banque Mondiale et du Fonds Monétaire International (FMI) jouent ainsi souvent ce rôle de vision globale structurante. En Méditerranée, l'existence d'un processus euro-méditerranéen a incontestablement servi de référence aux plans de rénovation qui transforment le visage de nombreux territoires, notamment urbains, de la rive Nord. Afin d'accompagner le développement et la planification de leur territoire, les acteurs locaux se dotent de façon grandissante de leurs propres visions prospectives. Mais celles-ci restent le plus souvent limitées aux évolutions

potentielles de leur propre territoire. Dans le contexte de territoires méditerranéens, il semble préférable d'ouvrir la réflexion aux évolutions géostratégiques de l'ensemble de la région. La Méditerranée est en effet caractérisée par l'intrication des enjeux territoriaux, nationaux et internationaux.

Ceci n'est pas un scénario: la «normalisation» de la Méditerranée

La région méditerranéenne est aujourd'hui devenue l'objet de nombreuses politiques volontaristes, portées par les puissances américaines et européennes mais également par de grandes institutions internationales comme le FMI et la Banque Mondiale. Ces grandes stratégies ont en commun de viser à la transformation et à la normalisation économique, politique mais aussi sociétale et culturelle de la Méditerranée et plus particulièrement des pays du Maghreb et du Proche-Orient.

La première de ces grandes politiques de normalisation de la Méditerranée est incontestablement le partenariat euro-méditerranéen. La nouvelle politique européenne de voisinage (PEV) initiée par l'Union Européenne en 2004 s'inscrit également dans cette perspective de transformation des pays du Sud. Le plan américain de «Grand Moyen-Orient», englobant largement le Sud de la Méditerranée, s'inscrit explicitement dans ce registre de la transformation dans la mesure où il vise à une démocratisation du monde arabo-musulman. A ces grands projets s'ajoutent en Méditerranée une multitude de programmes et d'initiatives intergouvernementales visant au dialogue et au rapprochement du Nord et du Sud : le Dialogue 5+5, le Dialogue Méditerranéen de l'OTAN, l'initiative Partenaires-Méditerranéens de l'OSCE, le Forum Méditerranéen...

Premier constat partagé par ces différents programmes, instances et processus: la Méditerranée est une région retardataire. Plus précisément, les pays du Sud sont caractérisés par leurs lacunes et leurs déficits par rapport à un certain nombre de «standards» reconnus explicitement ou implicitement comme des normes d'organisation de l'économie, du champ politique mais aussi de la société. Par ailleurs, la

* Le groupe de travail pluraliste qui a réalisé l'étude Méditerranée 2030 a été coordonné par Jean-Claude Tourret et Vincent Wallaert

Méditerranée apparaît comme une région dangereuse. Elle est identifiée comme une zone de menaces (terrorisme, migrations, trafics illégaux...) pour les sociétés occidentales. Ces approches se rejoignent également par leur perspective libérale. Dans le partenariat euro-méditerranéen, l'enjeu prioritaire est la création d'une zone de libre-échange et donc l'instauration d'un grand marché méditerranéen. Le développement de ce marché est garant, par un «cercle vertueux», de la transformation politique, sociale et culturelle des pays du Sud. In fine, le pari commun à l'Union Européenne, aux Etats-Unis et aux organisations internationales est bien de provoquer un processus de changement sociétal et culturel au sein des pays du Maghreb et du Proche-Orient allant dans le sens d'une homogénéisation des représentations, attentes et croyances entre rive Nord et rive Sud de la Méditerranée et dans laquelle s'enracineront durablement la stabilité politique et la prospérité économique. Ces initiatives s'appuient sur un certain optimisme qui repose, pour la plupart d'entre elles, sur un contexte géopolitique favorable. La signature des accords euro-méditerranéens de Barcelone en 1995 s'inscrivait ainsi explicitement dans la continuité des accords de paix entre israéliens et palestiniens conclus

à Oslo en 1993. Par ailleurs, la chute du mur de Berlin et la fin de la Guerre Froide semblait ouvrir la voie à une «victoire» de la démocratie et de l'économie de marché. Cette euphorie s'est trouvée exprimée par les thèses sur la «fin de l'histoire» développées aux Etats-Unis, notamment par Francis Fukuyama . Si l'on établit un premier bilan du partenariat euro-méditerranéen par rapport aux objectifs du processus tels qu'ils ont été définis il y a plus de dix ans lors de la signature des accords de Barcelone, on peut constater une situation de lenteur importante voire d'échec relatif. Un premier indice de ce blocage réside dans le faible taux de déboursement des fonds MEDA I mais aussi l'enlisement des relations bilatérales entre partenaires et notamment du processus de signature d'accords d'association. Sur le plan économique, le bilan du partenariat s'avère également très mince : l'atonie de la croissance des investissements directs étrangers et des échanges internationaux au sein de la zone révèle la faiblesse du processus d'intégration économique et commerciale. Le rapport 2007 de la Banque Mondiale sur l'économie mondiale souligne que les indicateurs de croissance et de compétitivité économique des pays du Maghreb et du Proche-Orient restent les plus faibles de la planète. Aujourd'hui,



Fig. 4 - Image de la structure territoriale du Méditerranéen

de nombreuses analyses s'inquiètent du risque de déstabilisation que représente une arrivée massive de nouveaux actifs, jeunes, et de plus en plus diplômés. Les pays du Sud de la Méditerranée sont ainsi confrontés au défi de l'emploi: le niveau d'activité économique au Sud semble ainsi aujourd'hui globalement insuffisant aux regards de la population active.

Ce modèle euro-méditerranéen repose également sur le principe d'une diffusion d'une dynamique vertueuse du champ économique vers le champ politique. Or il semblerait que c'est plutôt le processus inverse qui a été constaté au Maghreb et au Proche-Orient: une «contamination» de l'économie par les convulsions du politique. Les grandes initiatives portant sur la Méditerranée sont porteuses d'un mode de gouvernance particulièrement centré sur les Etats. On remarque ainsi la faiblesse du rôle attribué aux collectivités territoriales dans les différentes instances de concertation et de décision qui sont développées dans la région. Par ailleurs, leur rôle est compris dans le cadre de la décentralisation des pouvoirs publics, préconisée par les tenants de la « bonne gouvernance ». Mais les acteurs territoriaux sont beaucoup plus rarement considérés comme des acteurs à part entière de la mondialisation.

Le nouveau paradigme méditerranéen

Méditerranée 2030 développe une vision innovante de la Méditerranée. Ce bouleversement de perspective est exploré à travers quatre scénarios méditerranéens mais aussi l'exposition des grandes tendances qui vont, à l'horizon 2030, orienter le changement du paradigme méditerranéen.

Les 4 scénarios méditerranéens

Les quatre scénarios méditerranéens présentent des hypothèses contrastées, stables et équiprobables sur le devenir de la région méditerranéenne. Les scénarios visent à tenir compte de la complexification qui caractérise l'espace méditerranéen.

Scénario 1 - Résilience territoriale

Une crise environnementale entraîne une dynamique de coopération régionale et internationale entre les territoires et crée ainsi les conditions d'une gouvernance méditerranéenne multi niveaux et d'une approche plus territoriale du développement.

Scénario 2 - Mondialisation sécuritaire

On assiste d'abord à une ouverture politique et institutionnelle au Sud qui accompagne un décollage économique rendu possible par des réformes favorables aux investissements étrangers soutenues par les politiques européennes. Dans un deuxième temps, les gouvernements islamistes issus d'élections libres échouent et, afin de contenir la menace des islamistes radicaux, des régimes sécuritaires sont mis en place.

Scénario 3 - La désarticulation de la Méditerranée

La course à l'approvisionnement d'énergie devient le moteur de toute stratégie. La Méditerranée devient un espace convoité par les puissances mondiales. L'Union Européenne est polarisée sur sa frontière orientale et abandonne tout projet méditerranéen, dans le cadre du partenariat ou du voisinage. Une logique de concurrence mondiale s'impose entre les territoires.

Scénario 4 - Renaissance arabe et Méditerranée mondiale

Un nouveau courant de pensée au sein de l'islam politique inspire une résolution pacifique des conflits et une croissance économique endogène. La vitalité culturelle, politique et économique des pays du Sud est un moteur de relance de l'intégration euro-méditerranéenne qui s'appuie sur mouvement spirituel mené par les jeunes des diasporas.

Les invariants globaux

Les invariants constituent la charpente commune aux différents scénarios méditerranéens auxquels aboutit l'étude prospective. Ils ont été identifiés en tant qu'éléments de consensus émergent de l'étape d'analyse de la littérature existante. Ils constituent, autant que faire se peut, ce que l'on peut affirmer avec assurance sur la Méditerranée à l'horizon des 25 prochaines années. Des phénomènes que l'Institut de la Méditerranée reconnaît comme des tendances essentielles et structurantes pour penser l'avenir de la région. Aussi, les invariants sont de deux ordres : globaux et méditerranéens. Les invariants globaux, ou macro-tendances, sont des phénomènes qui se situent à l'échelle mondiale, dépassant le cadre de la région méditerranéenne tout en ayant un impact dans cette zone mais aussi dans le reste du monde.

Un nouveau paysage géopolitique

Douze ans après Barcelone, le Maghreb et le Proche-Orient et particulièrement depuis les attentats du 11 septembre 2001, les perspectives de pacification issus des accords d'Oslo semblent avoir disparu. Au Proche-Orient, on est passé durant la décennie 1995-2005 de un à quatre foyers de crise. On a assisté, depuis le début de la seconde Intifada en septembre 2000, à une réactivation du conflit israélo-palestinien. Le Liban est entré depuis 2005 dans un cycle de conflits civils et impliquant l'intervention d'autres pays. L'Irak est depuis le début de l'intervention américaine en 2003 dans une situation d'extrême violence laissant craindre une implosion pure et simple de son unité nationale. En cas d'intervention occidentale, l'Iran enfin pourrait constituer l'extrémité orientale d'un « arc des crises ». Au Maghreb, la fin de la guerre civile algérienne ne peut occulter l'instabilité politique et les progrès du terrorisme djihadiste au Maroc, en Tunisie et son retour en Algérie.

Le poids de la mondialisation : nappe ou affrontement de blocs

La mondialisation apparaît comme une macro-tendance » fondamentale. Les flux de la mondialisation ont pénétré en Méditerranée, aussi bien au Sud qu'au Nord, et ont fortement bouleversé les équilibres traditionnels entre les deux rives. La mondialisation constitue indéniablement une force en elle-même et devrait peser sur toutes les tendances dominantes du monde de 2030.

De nouvelles puissances mondiales

La mondialisation se caractérise notamment par une structuration multipolaire du monde et par l'émergence de nouvelles puissances asiatiques (Chine, Inde) et latino-américaines (Brésil). De manière générale, le rapport 2007 de la Banque Mondiale souligne la montée en puissance ininterrompue depuis 25 ans des pays en voie de développement dans le commerce mondial. Cette configuration constitue un renouvellement profond du contexte stratégique mondial et donc méditerranéen.

L'influence confirmée des grands mouvements religieux

De nombreuses analyses mettent en évidence les multiples manifestations contemporaines du retour, de la résurgence, de

la résilience, de la renaissance et même de la revanche des grands mouvements religieux (christianisme, islam, judaïsme, hindouisme, bouddhisme...). Cette évolution n'épargne aucune partie du monde. L'influence du christianisme, notamment en Amérique dans sa variante protestante et évangéliste (born again Christians), dans la vie culturelle mais aussi politique des Etats-Unis ainsi qu'en Amérique Latine constituent aujourd'hui un invariant global incontournable.

Un monde de ressources rares

La croissance exponentielle de la production des nouvelles puissances économiques mondiales (Chine, Inde, Brésil) exerce une pression sur un certain nombre de matières premières vitales aux activités humaines et même à la survie de l'humanité. Les éléments de rareté le plus communément mis en avant concernent la perspective d'une décroissance (déplétion) des ressources énergétiques et particulièrement pétrolières mais également et avant tout les ressources nécessaires à la survie immédiate de l'humanité comme les denrées alimentaires et l'eau. Dès aujourd'hui, on relève ainsi qu'environ 18% de la population mondiale connaît des difficultés à se fournir en eau potable.

Une innovation technologique en manque de perspective

L'innovation, la recherche, l'émergence de nouvelles technologies forment aujourd'hui un des motifs centraux de la société globalisée qui tend à se mettre en place dans le cadre de la mondialisation. Sur le long terme, leur capacité de transformation est souvent associée à deux séries de thématiques complémentaires mais néanmoins distinctes: l'économie et la croissance, d'une part, l'environnement et le développement durable, d'autre part. Dans le premier domaine, les perspectives liées dans les années 1990 à l'introduction de technologies de l'information semblent aujourd'hui pour le moins incertaines. Pour les secondes, on peut anticiper qu'une partie des réponses à la question du réchauffement climatique soit technologique et passe, à côté de modifications de comportements, par un changement de système technique. Cette modification en profondeur des modes de production porte en elle le germe d'une accentuation de la fracture Nord/Sud, l'essentielle des technologies dites « propres » ou faible en émission de CO₂ étant maîtrisées par le Nord.

Une innovation technologique en manque de perspective

L'innovation, la recherche, l'émergence de nouvelles technologies forment aujourd'hui un des motifs centraux de la société globalisée qui tend à se mettre en place dans le cadre de la mondialisation. Sur le long terme, leur capacité de transformation est souvent associée à deux séries de thématiques complémentaires mais néanmoins distinctes: l'économie et la croissance, d'une part, l'environnement et le développement durable, d'autre part. Dans le premier domaine, les perspectives liées dans les années 1990 à l'introduction de technologies de l'information semblent aujourd'hui pour le moins incertaines. Pour les secondes, on peut anticiper qu'une partie des réponses à la question du réchauffement climatique soit technologique et passe, à côté de modifications de comportements, par un changement de système technique. Cette modification en profondeur des modes de production porte en elle le germe d'une accentuation de la fracture Nord/Sud, l'essentielle des technologies dites «propres» ou faible en émission de CO2 étant maîtrisées par le Nord.

Une place centrale de l'environnement dans l'agenda politique mondial

Au cours des trois dernières décennies, on a assisté à une progressive montée en puissance de la thématique environnementale dans l'agenda des grandes puissances et des institutions internationales. L'environnement a émergé sous différentes formes et différentes acceptations. On est ainsi passé d'une logique de protection de nature techniciste, à une logique de «développement durable» intégrant les dimensions économiques, sociales et politiques de la problématique environnementale. Parmi les thématiques centrales de cet agenda international figure la question de la mise à jour du Protocole de Kyoto qui prendra fin sous sa forme actuelle en 2012.

La décentralisation comme norme mondiale de gouvernance

Dans le monde entier, on assiste à une délégation grandissante de compétences des administrations centrales de l'Etat vers les collectivités territoriales. Cette tendance constitue une évolution majeure dans l'organisation des pouvoirs publics qui correspond à une recomposition profonde de la «gouvernementalité» moderne telle qu'elle s'est construite autour du modèle des

Etats-nations. Cette réorganisation traduisait la volonté de rendre l'action de l'Etat à la fois plus efficace et plus légitime en la rapprochant, autant que faire se peut, de l'échelon local.

Les invariants méditerranéens

Les invariants méditerranéens sont spécifiques à la région méditerranéenne, à sa rive Nord ou à sa rive Sud ou encore aux deux rives en même temps. Leur impact est méditerranéen et aussi, le cas échéant, global.

Le basculement démographique entre rive Nord et rive Sud

En 30 ans, les pays méditerranéens ont connu une croissance démographique spectaculaire qui s'est répartie de façon très différenciée entre les deux rives de la Méditerranée qui conduit à un véritable basculement entre Nord et Sud. On observe tout d'abord une stagnation démographique au Nord, avec une population croissant au taux de 0,35% par an et qui, stabilisée aux environs de 193 millions d'habitants en 2000, a été rattrapée par la population de la rive Sud qui comptait environ 234 millions d'habitants en 2000. Cette inversion du rapport de force démographique s'accompagne d'une différence entre les pyramides des âges des pays du Nord où les inactifs tendent à rattraper les actifs et celles du Sud où les jeunes en âge de travailler constituent de loin la tranche d'âge majoritaire. Selon les prévisions des Nations Unies, ce basculement devrait s'approfondir avec une croissance anticipée de la population des pays du Sud de l'ordre de 38% représentant un total de 352 millions d'individus aux environs de 2030.

La crise environnementale

La Méditerranée se trouve dans une situation de crise environnementale, notamment sur le plan hydrique. Une diversité d'expertises soulignant la dégradation alarmante des écosystèmes et des ressources naturelles : la pression exercée par les activités humaines s'est fortement accrue sur l'eau, les sols et le littoral. La première contrainte qui pèse sur le développement des pays méditerranéens est sans nul doute la situation de pénurie d'eau qui touche globalement la région, la plus aride au monde. De faibles précipitations et de faibles réserves souterraines mènent à une situation de surconsommation et de dépendance extérieure dans de nombreux pays méditerranéens.

La Méditerranée carrefour commercial et énergétique

La Méditerranée est aujourd'hui un carrefour dans la mesure où elle constitue une des principales zones de transit du commerce mondial avec près de 30% des transports de marchandises qui la traverse. L'énergie constitue ainsi une des dimensions majeures de la recomposition du visage géopolitique de la Méditerranée. En effet, certains pays méditerranéens constituent des exportateurs nets de ressources énergétiques: Algérie, Libye et Egypte (gaz naturel). L'importance grandissante des échanges mondiaux en produits agro-alimentaires conforte également la centralité de la Méditerranée dans les flux commerciaux globaux.

Les nouvelles puissances méditerranéennes

On constate l'émergence de nouvelles puissances méditerranéennes. Ces nouvelles puissances se situent au Sud (Algérie, Turquie, Libye) aussi bien qu'au Nord (Espagne) de la Méditerranée. La croissance économique de ces pays, souvent liée aux prix des hydrocarbures leur permettent de plus en plus de développer des stratégies politiques et diplomatiques autonomes.

La fin du modèle traditionnel de dialogue entre rive Nord et rive Sud

On assiste de façon grandissante à la remise en cause du modèle traditionnel de dialogue entre les pays de la rive Nord et les pays de la rive Sud de la Méditerranée. Le premier facteur de remise en cause réside dans la situation d'impasse relative dans laquelle se trouve aujourd'hui les grandes politiques de «transformation» des pays du Sud de la Méditerranée mises en œuvre par les puissances occidentales et les institutions internationales depuis 1995. L'entrée en scène des puissances chinoises, indiennes ou brésiliennes et de leurs entreprises représente un second facteur de modification de l'équilibre entre Nord et Sud au niveau global.

La Méditerranée, un nœud dans les stratégies sécuritaires des grandes puissances mondiales

La région méditerranéenne est aujourd'hui une zone vitale sinon stratégique pour la sécurité et la croissance économique

des grandes puissances mondiale. Ainsi, elle occupe une place centrale dans les stratégies stratégiques et militaires de ses pays riverains et de l'Union Européenne mais également des Etats-Unis et de l'OTAN mais aussi de la Russie et, de façon discrète mais néanmoins grandissante, de la Chine et de l'Inde.

La régionalisation des Etats-nations au Nord de la Méditerranée

En Europe et particulièrement au sein des pays méditerranéens de l'Union, la décentralisation prend la forme d'un processus de régionalisation. Se dessine un kaléidoscope de configurations institutionnelles et politiques: régionalisation administrative; décentralisation régionale; régionalisation par les collectivités locales existantes; autonomie régionale; régionalisation à travers les autorités fédérales.

Des phénomènes émergents

Les phénomènes émergents constituent des tendances nouvelles, des innovations, des phénomènes dont on pense qu'ils possèdent un potentiel de transformation du contexte méditerranéen sans que l'on possède de certitudes sur ce potentiel. De dimension modeste, embryonnaire et localisée, ces phénomènes peuvent s'actualiser et devenir un élément structurant du futur de la Méditerranée et peuvent aussi bien demeurer virtuels.

La montée en puissance de la société civile au Sud

Au Maghreb et au Proche-Orient, on assiste aujourd'hui à un renouveau de la société civile notamment à travers la résurgence du mouvement associatif. Ce renouveau s'exprime notamment par l'accroissement du nombre de structures associatives dans des pays comme l'Algérie le Maroc ou le Liban. On observe parallèlement l'émergence d'acteurs de la société civile investis de nouveaux champs d'action (défense du consommateur, protection de l'environnement urbain ou rural, sauvegarde du patrimoine architectural ou historique, aide à la création de petites et moyennes entreprises...). Ces nouveaux acteurs développent également de nouveaux types de relations, plus partenariales, avec la puissance publique.

De nouveaux mouvements identitaires au Sud

On observe également le développement de mouvements culturels ou de revendication identitaire qui viennent bousculer

l'hégémonie des grandes idéologies nationalistes ou islamistes qui ont structuré le monde arabe durant la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Ainsi, le mouvement de revendication culturelle et politique Amazigh qui se développe dans des pays comme le Maroc et l'Algérie constitue une remise en cause potentiellement radicale du nationalisme arabe.

De nouveaux phénomènes migratoires

Les flux migratoires qui traversent la mer Méditerranée ne s'effectuent pas uniquement du Nord vers le Sud. L'immigration provenant des régions africaines du Sud du Sahara, marquées par la désertification, s'affirme aujourd'hui comme un fait sociétal majeur au Maghreb et au Proche-Orient. Une autre tendance est le développement des flux allant du Nord vers le Sud. L'installation de personnes âgées européennes dans des pays maghrébins est devenue un phénomène massif. Par ailleurs, on observe un mouvement relativement inédit d'installation au Maghreb de jeunes européens issus de l'immigration de la deuxième ou troisième génération.

Des éléments «d'hyper-décentralisation» au Nord

En Europe et notamment au Nord de la Méditerranée, on observe une autonomisation des communautés territoriales sur le plan politique qui semble souvent aller au-delà des compétences qui leur sont dévolues par les Etats. Depuis plus d'une décennie, les acteurs territoriaux de pays comme l'Espagne, l'Italie ou la France investissent la scène internationale pour y développer des stratégies de nature diplomatiques ou « paradiplomatiques ». Par ailleurs, les territoires s'affirment comme acteurs moteurs de la mondialisation à travers le développement de la coopération. Un second élément d'innovation dans le rôle des acteurs territoriaux porte sur leur implication grandissante en matière de développement.

Une décentralisation timide au Sud

On observe aujourd'hui une amorce de décentralisation dans certains pays du Maghreb et du Proche-Orient. La plupart des pays du Sud comportent, depuis plusieurs décennies, des structures régionales ou sous-régionales. Cependant, la création et l'existence d'institutions locales n'a pas empêché les Etats centraux de la région de développer une longue tradition de centralisation que la mode actuelle de promotion de la

décentralisation permet opportunément de remettre en question. Dans ces pays à régimes autoritaires, la décentralisation connaît aujourd'hui un début de mise en œuvre comme un élément de la «bonne gouvernance» promue par les organisations internationales.

Les variables

Les variables identifiées constituent ainsi les incertitudes clés, les facteurs dont les différents déroulements potentiels, détaillés dans le cadre de sous-scénarios thématiques, permettent de basculer d'un scénario méditerranéen à un autre. Elles émergent comme des éléments de controverses ou de désaccords entre les expertises portant sur la région méditerranéenne.

Quel modèle de croissance au Sud de la Méditerranée ?

Une première incertitude clé porte sur la capacité des pays méditerranéens et particulièrement du Sud et de l'Est de la région à s'inscrire dans les flux de mondialisation. L'espace méditerranéen est souvent décrit comme une région retardataire économiquement, souffrant de différents maux qui l'empêchent de connaître un destin comparable à celui des pays asiatiques dans les années 1980. Mauvaise gouvernance, économies essentiellement rentières, faiblesse de la recherche et de l'innovation... les économies méditerranéennes semblent condamnées à une forme de marginalisation.

Sous scénario 1: les «Tigres Méditerranéens»

Une forte croissance des économies du Sud de la Méditerranée est boostée par des flux d'investissements européens au Maghreb et au Proche-Orient. La confiance des investisseurs européens se restaure au cours d'une période de stabilité politique de long terme. Sur le modèle des tigres asiatiques des années 1990, cette stabilité n'est possible qu'au prix d'un maintien de régimes autoritaires donnant quelques gages de démocratie, notamment l'organisation d'élections libres, mais dont l'assise reste fortement sécuritaire.

Sous scénario 2: le déclin continue

Les pays méditerranéens n'offrent pas d'avantages particuliers hormis leur proximité géographique avec l'Europe et la concur-



Fig. 1 - L'image de l'espace méditerranéen en comprenant la côte de L'Afrique du Nord

rence fiscale. L'Europe renforce sa compétitivité par une intégration poussée avec les nouveaux entrants de l'Est: risque réduit pour les investisseurs, main d'œuvre mieux formée, rapport coût/qualité de la main d'œuvre favorable et permettant de relocaliser en Asie et en Amérique Latine des activités installées au Maghreb et au Proche-Orient. Les pays du sud redécouvrent, en revanche, leur propre marché intérieur. Ils appliquent le principe chinois consistant à «compter sur ses propres forces».

Quel impact de l'islam politique?

La question des formes et mutations futures des mouvances issues de l'islam politique en Méditerranée fait l'objet d'appréciations très contrastées. Pour résumer les diagnostics en présence, on trouve une opposition très nette entre les experts qui, d'une part, estiment que l'islamisme, sous sa forme radicale et djihadiste, a perdu sa capacité de nuisance, tandis que, d'autre part, de nombreux connaisseurs insistent sur la permanence de la menace que fait peser l'islamisme terroriste sur les régimes en place au Sud de la Méditerranée.

Sous scénario 1: un islamisme démocratique

La phase d'expansion de l'islamisme semble finie. Ayant perdu la force mobilisatrice de l'utopie, les mouvements islamistes ont tiré les conclusions des échecs rencontrés par la stratégie d'affrontement avec les régimes en place au Maghreb et au Proche-Orient dans les années 1990 et 2000. En conséquences, ils recherchent et parviennent le pouvoir dans de nombreux pays par des alliances avec des mouvements laïcs libéraux.

Sous scénario 2: le nouveau califat

Le second scénario met l'accent sur le maintien et le développement d'une menace djihadiste susceptible de déstabiliser les sociétés et les régimes en place au Maghreb et au Proche-Orient. Les régimes autoritaires font l'objet d'assauts répétés de mouvements prônant l'instauration d'un nouveau califat. Ces assauts peuvent entraîner la région dans une dynamique de violence et provoquent un raidissement sécuritaire des régimes en place.

Quelle stratégie de l'Union Européenne vis-à-vis du Maghreb et du Proche-Orient?

La première incertitude porte sur le processus d'intégration et d'élargissement de l'UE. La perspective d'une «Europe politique semble aujourd'hui au point mort. La seconde incertitude porte sur les perspectives de l'élargissement européen. Dans un avenir proche, le processus d'élargissement européen pourrait s'étendre à d'autres voisins «orientaux» de l'UE comme les pays balkaniques de l'ex-Yougoslavie et l'Ukraine. La proposition faite en 2007 par le gouvernement français de création d'une Union Méditerranéenne (UM) vise à rassembler des pays méditerranéens de l'UE (Espagne, France, Italie, Grèce) et les pays du Maghreb et du Proche-Orient et la Turquie, qui se verraient ainsi proposer une solution de partenariat alternative à une intégration en bonne et due forme au sein de l'UE.

Sous scénario 1: vers une union méditerranéenne?

L'Union Européenne demeure relativement peu intégrée. L'Europe décide de devenir une puissance régionale et forme donc un ensemble fortement inclusif avec l'ensemble de ces voisins, notamment méditerranéens. L'intégration fonctionne par cercles concentriques et sous-ensembles d'intégration. La mise en œuvre d'une Union Méditerranéenne est accompagnée de politiques migratoires plus libérales : l'immigration est encouragée pour contrebalancer le processus de déclin démographique qui affectent de nombreux secteurs économiques.

Sous scénario 2: une Europe forteresse

L'Union Européenne est fortement intégrée et s'inscrit dans un cadre atlantiste et forme avec les Etats-Unis un «bloc occidental». Dans ce cadre, l'Europe se construit et poursuit son intégration sur des bases plus resserrées. L'Europe maintient sa position de «forteresse» vis-à-vis de ses voisins. L'Europe est polarisée sur sa frontière orientale sur ses relations avec la Russie qui sont principalement pilotées par l'Allemagne.

Quelle réponse à la crise environnementale?

La réponse à la crise environnementale n'est pas aujourd'hui à la mesure des enjeux. Depuis plus de trente ans, la protection de l'environnement et la lutte contre les atteintes à celui-ci (pollution de la mer, pénurie d'eau, protection de la faune marine...)

a fait l'objet de multiples initiatives politiques. Une nébuleuse d'institutions, souvent dénuées de moyens et de pouvoir de décision, sans coordination, s'est ainsi constituée.

Sous scénario1: statu quo et crise environnementale aggravée

L'échec du Protocole de Kyoto maintient le statut secondaire de l'environnement en Méditerranéen pendant près de 20 ans malgré des signaux inquiétant de dérèglement climatique. En dépit d'initiatives politiques toujours nombreuses, notamment de la part des collectivités locales, l'absence de coordination et de moyens maintient l'ensemble des pouvoirs publics dans l'impuissance. Conséquence de cette impuissance, la détérioration de la situation environnementale s'accélère avec de graves conséquences pour l'économie des pays méditerranéens. L'agriculture devient impossible dans de nombreuses régions. Le tourisme est également affecté par cette évolution. Des flux migratoires importants touchent les régions méditerranéennes: des réfugiés de l'environnement cherchent à trouver asile en Europe.

Sous scénario 1: une Méditerranée résiliente et territoriale

Le scénario est d'abord celui d'une mobilisation mondiale face à la crise environnementale où la lutte contre le réchauffement climatique constitue un puissant levier. Les pouvoirs publics entrent dans une logique d'intégration en amont des questions d'environnement et des risques associés aux activités humaines. En Méditerranée, le poids grandissant de l'environnement conduit à la mise en place d'une gouvernance régionale fondée sur les principes de responsabilité commune entre Nord et Sud et de pollueur payeur. Cette solidarité nouvelle s'appuie fortement sur la montée en puissance de territoires qui cherchent à se développer de façon durable et résiliente. Ce scénario est celui d'une révolution agricole «doublement verte». La politique agricole est pragmatiquement orientée par la nécessité de faire sortir de la pauvreté et de faire entrer dans l'économie de marché une grande partie de l'agriculture des pays méditerranéens.

3.11 - Algarve: Formulation de stratégies pour encadrer et accueillir les auto-caravanes dans la Région de l'Algarve

CCDR Algarve*

Le tourisme caravanier automobile représente, depuis plusieurs années, un phénomène grandissant dans la région Algarve. Chaque année, de plus en plus de ces véhicules envahissent l'ensemble du territoire régional, notamment aux endroits qui sont les plus remarquables en termes d'environnement et d'écologie du littoral (parcs naturels, réserves naturelles, réseau Natura 2000) et dans les agglomérations urbaines (terrains non aménagés, beaux sites urbains et parkings).

Dans ce contexte d'absence de règles encadrant cette modalité de tourisme, la CCDR Algarve, l'organe compétent en matière d'environnement, d'aménagement du territoire et pour la

définition de politiques territoriales, a développé un Projet-pilote portant sur cette forme de tourisme itinérant, dans le but de mieux comprendre les dynamismes spatiaux de ce phénomène, ses potentialités et ses faiblesses, afin de formuler une stratégie pour l'accueil du tourisme caravanier automobile dans la région.

Différents domaines d'action ont été identifiés:

- le domaine de l'aménagement du territoire;
- l'encadrement d'actions dans le secteur spécifique du tourisme;
- le domaine de la législation de la circulation.



Fig. 1 - Sites actuels du auto - caravanisme

* Groupe de travail: Alexandre Domingues, Rui Guerreiro



Fig. 2 - Occupation des parkings par les caravanes. (Source: CCDR Algarve)

Méthodologie

Pour tenir compte ses objectifs, la CCDR Algarve s'est dotée d'une méthodologie de projet qu'il a développée en deux parties: d'un côté, l'étude spécifique du tourisme caravanier automobile dans la région, afin de déterminer l'évolution de ce phénomène sur une année et, de l'autre, la création d'un groupe de travail réunissant les organes et organismes concernés par l'environnement, l'aménagement du territoire, le tourisme, la sécurité publique.

Les mairies ont également été impliquées pour rassembler les contributions, visions et des options des différents acteurs vis-à-vis de ce phénomène et pour contribuer, en concertation avec d'autres acteurs, à la définition de la future stratégie régionale. Pour réaliser l'étude, il a fallu réunir toute une série d'informations quantitatives, absentes des statistiques officielles et des statistiques touristiques. Pendant un an, de novembre 2006 à

octobre 2007, les activités suivantes ont été développés:

1. Collecte mensuelle d'informations statistiques auprès des campings de la région (19 au total), relatives exclusivement au AC:
 - Nombre de véhicules entrés;
 - Nombre d'individus par véhicule ;
 - Nombre de nuités;
 - Nationalité des individus
 - Revenus générés par les AC.
2. Décompte mensuel du nombre de véhicules stationnés dans les principaux endroits informels (hors des campings);
3. Décompte mensuel du trafic passant au total par la route A22 (seule frontière terrestre de la région);

4. Réalisation d'enquêtes auprès des auto-caravanistes stationnant dans les endroits informels, dans les campings et sur Internet, pour:

- déterminer son profil socio-économique/culturel;
- déterminer la durée moyenne de leur séjour;
- identifier les endroits les plus visités pendant les séjours;
- évaluer les dépenses effectués pendant les séjours;
- connaître les attentes des AC;
- et identifier les autres thèmes pertinents dans le domaine de l'AC.

5. Caractérisation et diagnostic des conditions existantes dans les campings de la région (capacité, règlements, infrastructures et services, listes des prix, attentes de la part des propriétaires/responsables, et autres).

6. Analyse de la législation et de la réglementation encadrant le tourisme caravanier et des orientations définies par les instruments de gestion territoriale;

7. Interview des responsables politiques et techniques des vil-

les d'Argeles Sur Mer et de Gruissan (région Languedoc-Roussillon, France), à propos de leur expérience dans le domaine de leur stratégie et de la gestion mise en œuvre.

Diagnostic Territorial

Malgré le fait que dans cette phase (dernier trimestre du travail de terrain) nous sommes encore en train de conclure le processus de collecte des informations quantitatives, il est déjà possible d'examiner, avec une précision certaine, certains des principaux aspects et des dynamiques de l'AC dans la région. Les aspects qui, en résumé, figurent comme les plus importants sont :

1. L'absence d'équipements spécifiquement dédiés à l'AC dans la région et le fait que les seuls endroits appropriés sont les campings traditionnels (19 au total), qui n'ont pas les caractéristiques, les régimes et les tarifs normalement associés à l'AC;

2. Le nombre de nuits des AC enregistrées aux campings de la région, entre novembre 2006 et juillet 2007 est d' environ 120.000;

+	<p>1. L'AC permet des séjours de durées moyennes supérieures aux observés dans le tourisme traditionnel;</p> <p>2. L'AC contribue à la réduction des effets négatifs associés à la saisonnalité des flux touristiques dans la région;</p> <p>3. L'AC attire sur un autre type de tourisme, contribuant ainsi à la diversification de la demande e à la constitution d'une nouvelle offre touristique.</p>
-	<p>1. L'AC produit une dégradation environnementale et paysagère élevée;</p> <p>2. L'AC produit une grande action érosive, par l'activité anthropique;</p> <p>3. L'occupation prolongée, d'aires de stationnement pour voitures dans des endroits remarquables pour leur vue panoramique et, quelques fois, à proximité d'habitations</p>
Actions	<p>> Création d'aires de stationnement spécifiques, pourvues d'équipements dédiés à l'AC;</p> <p>> Articulation de cette modalité avec la composante touristique de la mairie en question.</p> <p>> Ces aires de stationnement qui seront créés dans l'avenir devront se situer à proxiité des agglomérations urbaines, pour valoriser les réseaux existants.</p>

Tab. 1 - Points Forts, Points Faibles et Actions indiquées par les Autorités (Source: Mairies de l'Algarve)

une importance particulière: aux mois de janvier et février (basse saison) et aux mois de juillet et août (haute saison);

7. En hiver et au printemps, les touristes caravaniers sont, surtout, des retraités et des seniors actifs du Nord et Centre de l'Europe (environ 91%); dans la période estivale les visiteurs sont surtout des touristes nationaux et espagnols, avec des caractéristiques différentes (couples jeunes, actifs, avec enfants);

8. Les données relatives au mouvement de véhicules AC dans la seule frontière terrestre de la région révèlent qu'il existe une croissance annuelle d'environ 6% dans les derniers 3 années.

Problèmes identifiés

1. L'absence de règles et de normes encadrant cette modalité de tourisme;
2. L'absence dans la région d'aires de stationnement et d'équipements permettant d'accueillir les caravanes;
3. La majorité des campings existants n'ont pas les équipements et les services nécessaires pour ce segment;
4. L'occupation anarchique de l'espace public et des espaces de grande qualité paysagère et environnementale;
5. Malgré le fait que jusqu'à aujourd'hui il n'existe pas de registre de plaintes pour les touristes en caravanes, il existe un risque réel d'agression ou de violence, compte tenu du caractè

rière isolé des aires de stationnement choisies par les AC;

6. Ces dernières années, les Services du CCDR Algarve ont reçu un nombre de plaintes, de la part des résidents et des responsables hôteliers, concernant des déversements d'eaux usées dans des zones sensibles et l'occupation massive et désordonnée des espaces publics;

7. Si cet état de choses se maintient, l'attractivité de la région peut être sérieusement compromise ce qui aurait des conséquences pour l'économie régionale.

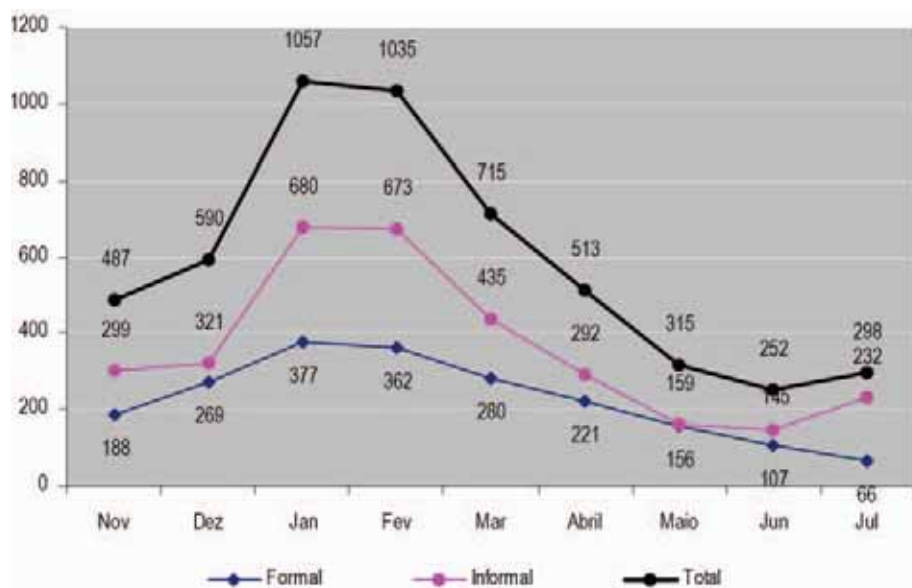
Politiques stratégiques de gestion territorial

A présent, nous observons une absence complète de règles et de normes dans le contexte de l'aménagement du Territoire pour cette modalité de tourisme. Néanmoins, comme le processus de révision de la majorité des Plans Directeurs Municipaux de la région est en cours, nous pensons que c'est le moment opportun pour définir un projet directeur, au niveau régional, pour cette modalité de tourisme, à intégrer dans la seconde génération des instruments de gestion territoriale.

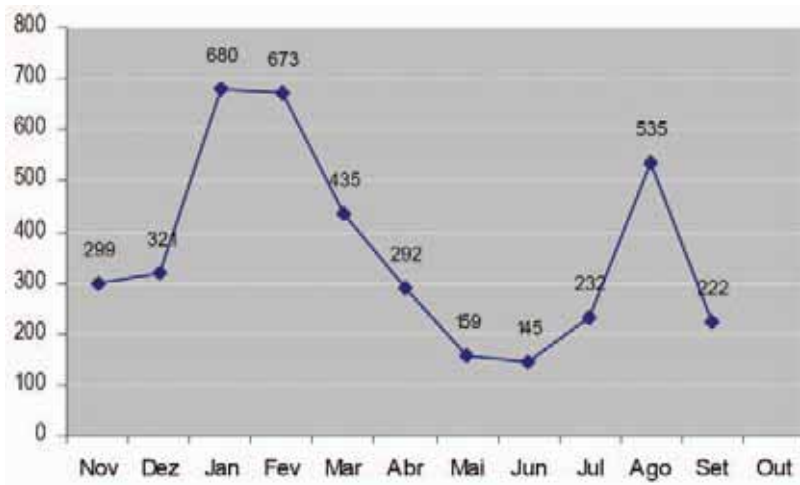
Tableau stratégique du projet

Les objectifs du projet seraient:

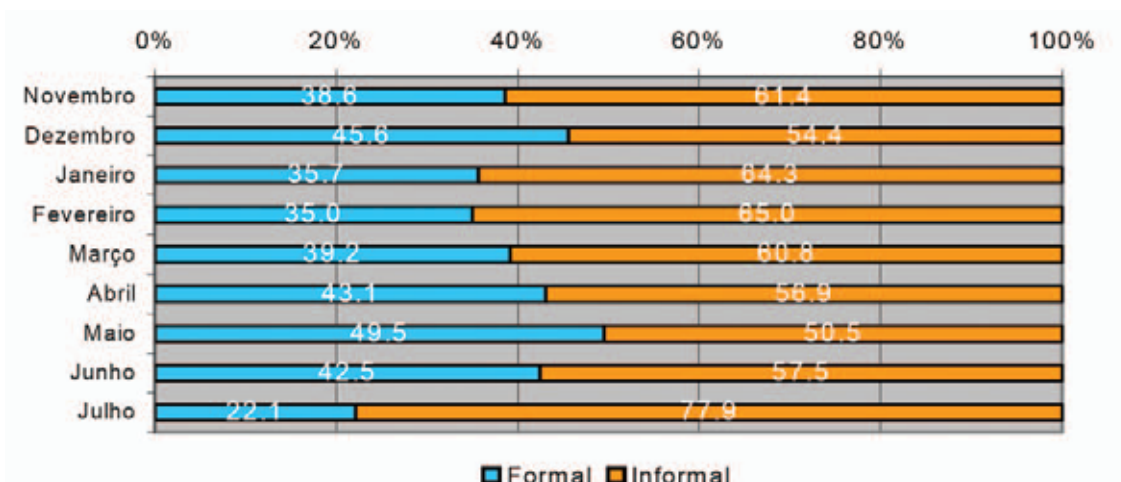
1. Promouvoir et diversifier les produits touristiques alternatifs;
2. Exploiter le développement socio économique des agglomé-



Graphique 1 - Evolution mensuelle de l'auto-caravanisme (valeurs pour une journée en chaque mois)
(Source: CCDR Algarve)



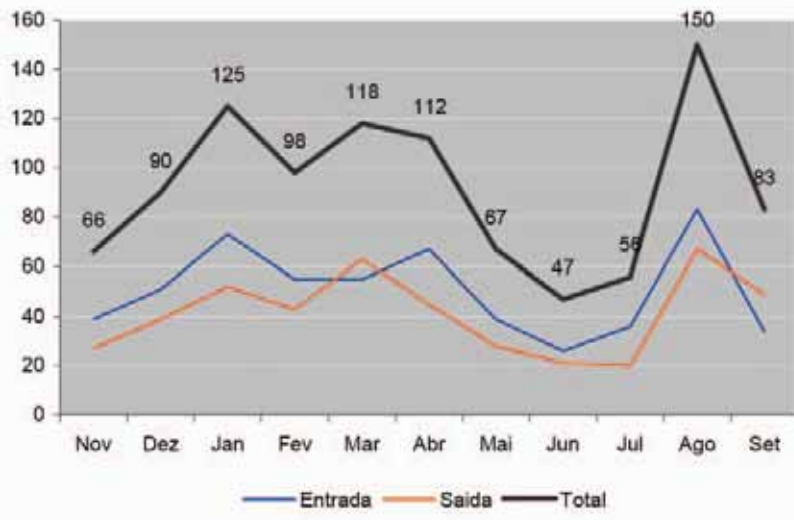
Graphique 2 - Numéro total de véhicules AC garés dans les endroits informels (valeurs pour une journée en chaque mois) (Source: CCDR Algarve)



Graphique 3 - Liste du numéro de véhicules AC en situation informel e formel (valeurs pour une journée en chaque mois) (Source: CCDR Algarve)



Graphique 4 - Numéro de nuités (dans les campings)



Graphique 5 - Trafic de AC enregistré à la frontière avec l'Espagne (A22) (Source: CCDR Algarve)

rations et populations de l'arrière-pays;

3. Garantir l'aménagement et la planification des activités touristiques;
4. Garantir l'exploitation durable des ressources environnementales et paysagères de la région;
5. Établir des règles pour l'aménagement de l'auto-caravanisme;
6. Réduction de la saisonnalité du tourisme, à travers le développements d'activités complémentaires

Description des actions innovatrices du projet pilote

1. Création d'une méthodologie spécifique pour l'étude et la réglementation secteur touristique connaissant un fort développement dans tout l'Espace MEDOCC;
2. Possibilité d'appliquer la même méthodologie de travail dans d'autres territoires de l'Espace MEDOCC qui connaissent le même problème;
3. Constitution d'un groupe de travail composé de plus de cinquante acteurs de divers secteurs institutionnels (publics et privés);
4. Création d'un projet directeur de la modalité de l'auto-caravanisme pour la région;
5. Promotion d'un secteur touristique alternatif, avec une dynamique inverse par rapport au tourisme traditionnel, pouvant ainsi se constituer comme une valeur dans la lutte contre la sai-

sonnalité constatée dans la région.

Liaison entre les stratégies du projet pilote et l'Agenda Territorial (Charte de Leipzig sur les Villes Européennes Durables)

Par rapport aux objectifs et aux stratégies contenus dans la Lettre de Leipzig sur les Villes Européennes Durables, nous pensons que ce projet possède quelques points communs en ce qui concerne à sa composante stratégique, notamment:

1. Dans la création de politiques sectorielles qui conduisent à un investissement public et/ou privé et qui promeut le développement régional et urbain durable;
2. Dans la promotion et le développement de la coopération institutionnelle entre les gouvernements, avec le but d'accompagner les tendances d'évolution de tourisme, de l'économie et des services;
3. Dans la conservation et la requalification de l'espace public urbain et de son réseau d'infrastructures;
4. Dans la défense et la sauvegarde des ressources naturelles et environnementales;
5. Dans le développement de la planification des transports et de la gestion du trafic.

3.12 - Alentejo: L'installation d'un système de télé-détection d'incendies de forêts au sein des pays du partenariat Medisdec

CCDR Alentejo

L'étude a été développée dans des zones pilote se caractérisant par un grand nombre d'incendies de forêt. Elle entend développer une méthodologie qui permettrait d'installer des équipements de télédétection en mesure de donner l'alerte en cas de signes avant-coureurs d'incendie et qui permettraient également de transmettre les demandes d'intervention rapide aux équipes qui patrouillent les zones forestières.

Cette technique est aujourd'hui disponible sur le marché portugais. Elle permet une détection précoce des départs d'incendie, au titre de la prévention mais aussi d'une possible évolution vers une situation critique.

Le système permet de contrôler de vastes espaces montagneux pour un coût par hectare très réduit. L'utilisation simultanée de caméras vidéo dans la gamme visible et par infrarouges permet effectuer des observations diurnes et nocturnes indépendamment des conditions météorologiques.

Le système a été conçu pour pouvoir fonctionner partout, grâce à un système de génération d'énergie et de communications complètement autonome.

Les caméras vidéo, et tout l'équipement qui leur est associé (systèmes de positionnement et de contrôle), sont installées sur des tours de surveillance et d'acquisition de données. Le système peut également être fourni avec des stations de relevé de données, des systèmes météorologiques de sécurité et des systèmes de détection automatique des incendies, en intégrant toutes ces fon-



Fig. 1 - Tours de Surveillance et d'acquisition de données

ctions dans une application informatique unique.

La conception de ce système de détection se fonde sur une relation "client-fournisseur", permettant le contrôle des tours de Surveillance de différents endroits, comme par exemple à partir d'une caserne de pompiers, des bureaux la protection civile, d'un commissariat de police, etc.

Un écran de monitoring et un ordinateur sont suffisants pour qu'un garde forestier puisse contrôler de loin de nombreuses de caméras de télésurveillance.

Afin de surmonter les barrières physiques, le système permet le zooming et le panoramique. En moyenne, le rayon d'action des caméras est d'environ 20 km. Toutefois, en fonction des conditions climatiques et du contexte géographique, les incendies peuvent parfois être télédétektés jusqu'à une distance de plus de 60 km.

Sur l'écran, le logiciel affiche une fenêtre par caméra. Il permet de modifier le mouvement des caméras. Le système est équipé d'un dispositif à infrarouges en fonction la nuit. Le choix des points d'observation peut s'effectuer sur une carte ou par l'intermédiaire d'une image panoramique à 360 °.

Le télésurveillance est d'une grande efficacité, notamment pour les zones montagneuses qui sont difficiles d'accès. La communication avec le Centre de contrôle se fait par ondes hertziennes. Elle offre également d'autres possibilités de fonction, comme l'observation de la faune et de la flore ou la détection de personnes violant les zones de réserve intégrale.

D'une manière générale, le système permet la surveillance de vastes zones par l'installation de ses caméras vidéo à des endroits stratégiques qui sont identifiés sur la base des caractéristiques du terrain et des desiderata du client. Il peut être installé en zones montagneuses, sans besoin de source extérieure d'électricité ou de la proximité d'un réseau de télécommunication du fait qu'il est équipé d'un système de production d'énergie solaire ou éolien. Les caméras installées sur les tours de surveillance et d'acquisition de données sont contrôlées par une Unité centrale de Gestion et Contrôle, de façon soit automatique, soit manuelle (quand l'opérateur a la possibilité de voir une certaine zone ponctuelle). Cette procédure manuelle est supportée par un système de positionnement IPS - In-Picture Selection.

CII s'agirait d'une bonne initiative à développer dans le cadre des



Fig. 2 - Centre de contrôle

propositions inscrites dans le document Méditerranée 2030. Cette méthodologie peut apporter une valeur ajoutée aux différentes régions de la Méditerranée par le fait qu'elle minimiserait les dégâts provoqués par les incendies aux paysages ruraux, à la richesse des sites et qu'elle freinerait l'exode humain vers les villes. Elle permettrait également la préservation de la biodiversité, de plus en plus considérée comme un élément de valorisation régionale. De ce point de vue, il est de l'intérêt des pays méditerranéens de partager une vision commune en ce sens.

En tenant compte de l'excellente analyse faite par ce document, la nouvelle vision en prospective de "Méditerranée 2030", nommé dans le cadre du premier des quatre scénarios Méditerranée: Résilience des territoires méditerranéens, ce Projet-pilote peut intéresser et réunir l'ensemble des pays entourant la Méditerranée,

et plus particulièrement ceux du partenariat Medisdec.

Cet espace sera peut-être un des espaces où l'UE pourra mettre en œuvre une bonne coopération (surtout au niveau des pays de la rive nord de la Méditerranée) et travailler sans avoir à affronter la concurrence internationale des Américains ou des nouveaux pays émergents, en train de s'installer au sein des économies du Maghreb et du Mashrek ainsi que dans les pays de l'Afrique subsaharienne.

4 - Conclusions

L'expérience de Medisdec-Stratmed: articuler les politiques de développement régional à travers les agendas stratégiques locaux

Pietro Elisei, Università degli Studi Roma Tre

L'image de la Méditerranée, et la vraie Méditerranée ne s'identifient pas du tout. Ici comme ailleurs, une identité de l'être, difficile à définir, efface et repousse une identité de l'action, peu déterminée. La rétrospective continue à avoir le meilleur sur la perspective.

Pedrag Matvejevic, *La Méditerranée et l'Europe* - Leçons au Collège de France, 1998

Un concept qui peut être considéré comme une vérité non démontrée, quand on affronte les thèmes de l'environnement, des infrastructures et de la gestion du territoire, en se référant aux pays du bassin méditerranéen, est le suivant: les analogies entre les différents systèmes de planning et les modalités de gouvernance sont minimales par rapport aux différences.

Cette richesse de différence souligne combien sont distincts les parcours qui ont mené à la définition de règles, d'approches et de comportements dans la gestion des aspects territoriaux aux diverses échelles d'action. La confrontation entre systèmes a été évidente, systèmes où les régions jouent un rôle prépondérant dans la gestion du territoire (Italie, Espagne et Portugal) et des systèmes où l'état central n'a pas encore complètement délégué un tel pouvoir à l'état local (France et Grèce).

Le projet Medisdec-Stratmed, comme nous l'avons rappelé dans ce texte, opère dans la région Medoc, avec deux lignes d'intervention:

1. la création d'agendas stratégiques locaux (à échelle régionale ou sous-régionale)
2. la définition de scénarios d'orientation à échelle continentale

Ces deux parcours sont entrés inévitablement en contradiction avec les pratiques locales. En effet, celles-ci ne répondent pas toujours, comme nous le savons, aux politiques de développement régional caractérisées par des matrices stratégiques claires. Ces pratiques locales ne suivent pas une stratégie, mais constituent une réponse à des contingences, et dans le pire des cas, à des urgences, même si ces dernières considérations ne peuvent pas être tout court généralisées.

Le projet transnational Medisdec-Stratmed (Interreg IIIB) a défini cette contradiction positive, il a au moins essayé de la développer, en adoptant une attitude constructive. Le projet a conti-

nué et expérimenté divers parcours afin de favoriser l'intégration, la convergence et de promouvoir la contamination entre les principes qui définissent les politiques au niveau territorial et les parcours promus par le Schéma de Développement Spatial Européen (SSSE). On a donc tenté de donner, au niveau local, plus de marge en tenant compte des grandes questions qui intéressent les thèmes du territoire à échelle continentale: le TEN (Trans European Networks), la définition du concept de cohésion territoriale, l'agenda de Lisbonne, l'agenda de Göteborg, et dans la dernière année du projet, UE Territorial Strategic Agenda avec la Chart of Leipzig.

La question qui reste à poser, mais à laquelle ce projet a contribué à répondre en partie est la suivante: Quelle est la valeur ajoutée fournie par la confrontation faite à échelle transnationale?

On a essayé de définir les éléments unitaires ainsi qu'un langage commun dans la confrontation et l'exposition des thèmes liés aux questions territoriales. D'une part, la nécessité de mettre à l'épreuve les principes du SSSE et des autres documents de niveau communautaire cités ci-dessus ; de l'autre, la nécessité de transformer ces principes en méthodologies opérationnelles à un haut niveau de possibilité de transfert.

La contradiction transnationale-locale s'est avérée maïeutique et a conduit à la définition des divers projets pilote. On n'a jamais eu la tendance à uniformiser ou à homogénéiser le processus de construction des stratégies régionales, mais de développer localement, à travers une méthodologie partagée, des parcours ayant des perspectives et faisant référence à des principes communs : qu'ils soient comparables, qu'ils utilisent une sémantique commune et "communautaire". Une sémantique qui permette au niveau local de surmonter les myopies, souvent liées à la recherche de retours à court terme, voulus et cherchés par/dans les intérêts de la politique, dans les choix des politiques à poursuivre, pour entreprendre des transforma-

tions stratégiques, qui puissent avantager la compétitivité des territoires sur plusieurs fronts thématiques. On a proposé ce que l'on pourrait définir un *soft attempt towards harmonisation*.

Une tentative plus poussée se serait inévitablement heurtée à la difficulté de se référer aux dénominateurs communs des matrices de planification territoriales locales de chaque partenaire.

Les partenaires intéressés possèdent désormais, de manière consciente, dans leur lexique des concepts/catégories de la philosophie territoriale promue par l'Union Européenne (exemple, environnement, en termes de ressources écologiques et culturelles ; infrastructures, surtout en termes de ressources infrastructurelles polymodales et des couloirs transeuropéens ; polycentrisme ou bien gestion et organisation des systèmes territoriaux, rapport urbain-rural...).

Chacun de ses ateliers (environnement, infrastructures et polycentrisme) a accompagné les phases des projets qui ont conduit à la définition des méthodologies opérationnelles qui marquent les agendas stratégiques locaux. Les phases sont passées d'un premier stade purement analytique et descriptif, à une deuxième stade où ont été identifiés les aspects critiques des territoires et où ont été définis les critères de convergence, jusqu'à arriver à caractériser les agendas stratégiques territoriaux locaux, qui dans les divers projets pilote se sont formalisées en fonction des contextes d'application, mais qui suivent une méthodologie ancrée dans le partenariat méditerranéen, adjectif qui qualifie de nombreuses ressemblances socio-culturelles, et qui comprend diverses traditions de planning.

Les projets pilote ont concrétisé et marié les ateliers avec des thèmes importants liés au territoire : les nouvelles géographies des lieux de consommation et de la production (Catalogne), la stratégie de développement, à échelle sous-régionale, de la plateforme territoriale du Latium du nord (Latium), un projet de valorisation urbanistique de l'île de Kos, à travers la réalisation d'une promenade multiculturelle (Ministère de la Mer Egée), le contexte de gouvernance territoriale au sein des dynamiques du problème d'infrastructures de Novara (Piémont), la mise en œuvre d'un cadre de confrontation territoriale multi-niveau pour la région de Syracuse (Sicile), un projet d'accès télématique rural (Ombrie), une étude territoriale qui se confronte sur plu-

sieurs sujets et échelle d'action (PACA), l'évolution territoriale des zones comprises dans le bassin de la mer mineure (Murcie). Un parcours tout à fait singulier a été fait par l'Institut de la Méditerranée à travers la proposition de quatre scénarios pour la région Méditerranée: Résilience territoriale, Mondialisation sécuritaire, la désarticulation de la Méditerranée, Renaissance arabe et Méditerranée mondiale. Cette dernière réflexion fournit des détails plutôt intéressants qui permettent de faire dialoguer les stratégies régionales avec des cadres de référence potentiels, à grande échelle et rigoureusement méditerranéens, un exercice qui permet aussi de commencer un parcours de *sense giving*, dans le bassin méditerranéen, aux indications de l'Agenda Territorial de l'UE.

Face à ces expériences, combien dans les années à venir, l'agenda stratégique territorial local pourra-t-il soutenir l'objectif des politiques régionales de développement?

L'agenda stratégique local n'est qu'un petit pas vers la définition d'un langage commun qui aide à introduire à échelle régionale une pensée "propositive-opérationnelle et de perspective" qui va au-delà des différences de contexte liés aux systèmes de gestion locale. Cet instrument est encore à l'état de prototype et a encore besoin d'expérimentation et d'ajustements, mais il est né d'un parcours partagé, bourré d'obstacles et d'incompréhensions, mais participé; de plus, il a défini les premiers objectifs stratégiques territoriaux à Medisdec-Stratmed, qui seront aujourd'hui confiés aux administrateurs locaux: dans ce sens, se recompose la recherche de coopération et de cohérence verticale, tant souhaités dans les documents communautaires, qui cherche à construire une relation entre les niveaux les plus élevés et ceux des villes et des territoires.

Le prochain pas est de raffiner cet instrument et d'inviter aussi les régions qui n'ont pas participé à ce projet à expérimenter la méthodologie de ces agendas, afin de désigner des politiques consistantes, cohérentes, aux perspectives conscientes et responsables.

Stratégie de compétitivité en Méditerranée: limites, priorités et outils

Vincent Wallaert, Institut de la Méditerranée

Ce qui est en jeu: les territoires comme lieux d'identité

Tous les Projets Pilotes mettent en lumière les difficultés concrètes que rencontrent les politiques d'aménagement du territoire dans la région Medocc. L'étude de cas comme le caravanisme dans la région Algarve (Portugal), le développement de zones commerciales et de zones industrielles dans l'agglomération de Barcelone (Catalogne, Espagne) ou l'installation de corridors et d'infrastructures de transport dans l'agglomération de Novara (Piémont, Italie) témoignent ainsi de territoires confrontés à des flux et des pratiques d'occupation des sols subis et non contrôlés. Les différents acteurs impliqués par Medisdec partagent ainsi une certaine préoccupation vis-à-vis de l'émergence de tissus économiques qui «ne font pas territoire» et qui parfois déstabilisent les territoires, leur équilibre environnemental et leur compétitivité mais aussi leur identité.

Incertitudes et limites du «scénario de référence»

Les limites de la stratégie de compétitivité en Méditerranée

Le scénario de référence identifié en Méditerranée repose sur l'hypothèse de la transformation et à la normalisation économique, politique et mais aussi sociétale et culturelle des pays du Maghreb et du Proche-Orient.

Ces stratégies reposent ainsi sur un scénario de convergence des sociétés méditerranéennes, diagnostiquées comme «retardataires» dans le contexte de la mondialisation, avec un certain nombre de «standards» reconnus explicitement ou implicitement comme des normes d'organisation de l'économie, de la société et du champ politique dans le cadre d'un pays soumis aux exigences de la mondialisation. L'intégration des pays méditerranéens, et notamment du Sud, dans un grand marché euro-méditerranéen, ou mondial selon les préconisations, constitue ainsi le vecteur de la

transformation de ces sociétés retardataires et dangereuses. Au niveau territorial (urbain ou régional), ce scénario a incontestablement servi de référence aux plans de rénovation qui transforment le visage de nombreux territoires, notamment urbains, de la rive Nord.¹

Les scénarios mettent en évidence différents impacts de la mise en œuvre de ces stratégies de compétitivité par les acteurs territoriaux. Ainsi, dans les scénarios 2 et 3, la notion d'attractivité internationale des territoires devient centrale et les stratégies définies par les villes et les régions à partir du benchmarking sont primordiales.

A contrario, d'autres scénarios (comme le 1 et le 4) mettent en évidence des contextes dans lesquels la notion d'attractivité internationale des territoires devient moins centrale et apparaît même relativement secondaire par rapport aux besoins des acteurs économiques locaux qui, de plus en plus organisés, ont pris l'habitude d'exprimer leur point de vue sur les projets d'infrastructure et d'aménagement.

Villes et régions en Méditerranée

Les différents scénarios montrent une différenciation entre villes et régions. L'un et l'autre n'apparaissent pas dans tous les contextes comme l'échelle territoriale pertinente.

Dans la perspective de cette résilience territoriale ou de la croissance endogène du scénario 4, l'échelle d'action prioritaire est le niveau régional. Les régions constituent en effet des entités de vie capables de diversifier sur leur territoire leurs activités économiques. Ce contexte offre une prime au polycentrisme et à une option d'aménagement du territoire équilibrant pôles urbains et pôles ruraux.

Au contraire, les contextes du scénario 2 et du scénario 3 sont favorables à la montée en puissances des acteurs urbains. Quelques mégapoles méditerranéennes (Rabat, Alger, Tunis, Le Caire, Istanbul) profitent du processus de concentration des activités, des technologies et des populations et deviennent des acteurs à part entière de la mondialisation sur le modèle des maximum cities d'Asie du Sud-

¹ Ainsi, la grande opération de rénovation du centre ville de Marseille démarrée en 1995 est tout simplement appelée Euroméditerranée.

Est. Cette prise d'autonomie se fait en concurrence avec les Etats, sans cadre de gouvernance claire dans des contextes nationaux encore marqués par une forte centralisation.

Des régions méditerranéenne, européenne ou mondiale

L'échelle spatiale de référence des stratégies territoriales constitue également un élément de différenciation entre les différents scénarios méditerranéens. Selon les contextes, les acteurs territoriaux (villes, régions) se trouvent ainsi amenés à se positionner dans un espace méditerranéen, européen et même mondial.

La référence européenne constitue la première alternative à la Méditerranée. Dans le scénario 2, qui reprend largement l'hypothèse d'une normalisation économique des pays du Sud, les territoires du Sud de l'Europe ne jouent pas de rôle particulier dans le processus. Ils sont des intervenant parmi d'autres dans un espace économique et politique dans lequel l'Europe est l'interlocutrice principale des sociétés maghrébines et proche-orientales. Dans le scénario 3, la Méditerranée n'est pas non plus une zone déterminante. On assiste ainsi à une désintégration de cette entité géopolitique relativement récente. Les territoires développent ainsi des stratégies de projection européenne et mondiales. On voit ainsi des régions du Nord de la Méditerranée nouer des relations avec des régions chinoises ou indiennes.

C'est finalement dans scénarios 1 et 4 que la Méditerranée redevient une échelle d'action pertinente pour les villes et les régions. Dans les deux cas, le rapprochement de la rive Nord et de la rive Sud de la Méditerranée apparaissant progressivement comme une priorité politique.

Priorités et outils territoriaux pour préparer l'avenir

Les scénarios permettent d'identifier des priorités stratégiques et des outils susceptibles de contribuer au développement durable des territoires méditerranéens dans le contexte des différents scénarios.

La résilience comme nouvelle priorité stratégique

Dans les contextes où la stratégie de compétitivité est confrontée à des limites et semble dans une impasse, les acteurs territoriaux se dotent d'une nouvelle priorité stratégi-

que pour organiser leur développement durable : la résilience. La résilience renvoie à la capacité de reconstitution d'une entité de son autonomie économique et politique dans un contexte de crise et de catastrophe. C'est le cas dans le contexte d'une crise environnementale telle que la suggère le premier scénario.

Cette priorité stratégique peut s'incarner dans différentes politiques territoriales. Un élément constitutif de cette stratégie est le pluralisme économique, c'est-à-dire le fait, pour un territoire, de disposer d'une diversité de secteurs d'activités, permettant ainsi d'amortir les chocs liés, dans un contexte de concurrence mondiale, aux crises affectant un secteur particulier. Dans la perspective d'une crise écologique, le maintien d'une diversité d'activités, notamment l'agriculture, contribue ainsi à cette capacité de reconstitution du tissu économique et social. Le modèle des clusters industriels contribuent, par son pluralisme, à la résilience d'une économie territoriale.

Des territoires co-acteurs de l'Europe, de la Méditerranée et de la mondialisation

Tout d'abord, on observe, sous des modalités différentes selon les contextes, la structuration au niveau territorial de stratégies et d'outils politiques et institutionnels visant à améliorer leur capacité d'influence sur les processus de décision nationaux, européens et mondiaux. Ces différents outils sont souvent désignés sous le terme de « paradiplomatie » ou de connectivité verticale.

Différents outils peuvent être mis au service de cette stratégie d'influence des acteurs territoriaux. Tout d'abord, la coopération décentralisée devient un élément central des relations extérieures des collectivités. La capacité des collectivités territoriales à exporter leur savoir-faire (technique, organisationnel...) devient un élément crucial de leur rayonnement international. La paradiplomatie est un élément crucial des stratégies de « mondialisation » des territoires. Dans le scénario 4, la coopération et notamment la coopération transfrontalière devient un outil incontournable du développement des territoires mais aussi de leur influence politique. Les territoires du Sud se sont ainsi dotés, à travers l'Alliance du Sud, d'une structure commune pour une participation aux instances européennes, mondiales de gouvernance. Cet outil de « connectivité verticale » a contribué à renforcer le poids des gouvernements locaux (villes, régions, provinces,

départements) méditerranéens auprès des gouvernements, de l'Union Européenne mais aussi des Nations Unies et de ses agences (OMS, OMC, AIEA) ainsi que de l'OTAN.

La perspective d'un Agenda Territorial Méditerranéen

L'élaboration d'un Agenda Territorial Méditerranéen constitue un levier très prometteur dans la perspective d'une préparation des territoires méditerranéens. Il s'agit tout d'abord de se doter d'un outil susceptible d'intégrer aux politiques

nationales et communautaires les exigences de résilience territoriale identifiées comme la priorité stratégique en Méditerranée. Par ailleurs, il s'agit pour les futures régions partenaires d'adopter une posture proactive et de devenir effectivement co-actrices des niveaux d'action nationaux, méditerranéens, européens et globaux.

REGIONE LAZIO (Chef de File)

Direzione Regionale Territorio e Urbanistica
Tél. +39 06 51685834
e-mail: diacovone@regione.lazio.it

REGIONE PIEMONTE

Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica
Tél. +39 011 432 2547
e-mail: mauro.giudice@regione.piemonte.it

REGIONE UMBRIA

Direzione Regionale Politiche Territoriali, Ambiente e Infrastrutture
Tél. +39 075 504 5931
e-mail: pat@regione.umbria.it

REGIONE SICILIANA

Dipartimento Regionale di Urbanistica
Tél. +39 091 7077651
e-mail: gsalemi@artasicilia.it

REGION MURCIA

Dirección General de Ordenación del Territorio y Costas
Tél. +34 968362422
e-mail: victorm.sanchez@carm.es

GENERALITAT DE CATALUNYA

Secretaria per a la Planificació Territorial
Tél. +34 935422632
e-mail: rafael.gimenezicapdevila@ietcat.org

**YPOYRGEIO AIGAIΟΥ ΚΑΙ ΝΗΣΙΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
MINISTÈRE DE LA MER EGÉE ET DE LA POLITIQUE
INSULAIRE**

Direction d'Affaires Généraux, Internationales et Européennes
Tél. +30 22510 38392/390
e-mail: nzart@ypai.gr

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT PACA

Mission Recherche
Tél. +33 4 91 00 52 45
e-mail: claude.jager@equipement.gouv.fr

INSTITUT DE LA MEDITERRANEE

Association loi 1901
Tél. +33 4 91 31 51 95
e-mail: jc.tourret@femise.org

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL DO ALENTEJO**

Departamento da Promoção do Desenvolvimento Regional e da Cooperação
Tél. +35 1 266740321
e-mail: lina.jan@ccr-alt.pt

**COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
REGIONAL DO ALGARVE**

Département Coopération
Tél. + 351 289 895200
e-mail: susana.faisca@ccdr-alg.pt

