

---

**MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE**  
**CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL**

---

**SUBVENTION 2007-2008**  
**Septembre 2008**

**EXPERTISES VEILLE**

**ANNEXE**

**EXPERTISE 2 : PLANS STRATÉGIQUES DES RÉGIONS FRONTALIÈRES**

***Ressources humaines***

*Responsable scientifique et chercheur :*

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg)

## MISSION DE VEILLE RELATIVE AUX PLANS STRATÉGIQUES DES RÉGIONS FRONTALIÈRES – ETAT D'AVANCEMENT SEPTEMBRE 2008<sup>1</sup>

Ces derniers mois, de multiples documents méritant une attention dans le cadre de cette expertise veille sont sortis en provenance de divers territoires voisins. Tout d'abord, de nouveaux schémas stratégiques transversaux régionaux français ont connu des étapes majeures dans le cadre de leur élaboration (SRADDT<sup>2</sup> de la Région Picardie et SDRIF<sup>3</sup> pour la Région Ile-de-France). En outre, nous nous sommes aussi penchés sur le document nommé *Concepts et stratégies pour le développement spatial en Allemagne*, adopté le 30 juin 2006 par la Conférence permanente des Ministres responsables de l'aménagement du territoire (document conjoint entre le niveau fédéral et celui des *länder*).

Dans plusieurs régions, c'est la mise en œuvre des intentions des plans régionaux au travers de l'élaboration de nouveaux documents stratégiques ou d'une évaluation de la concordance entre la réalité observée et les intentions qui ont attiré notre attention. Parmi les publications en cours d'analyse, relevons particulièrement :

- les lignes directrices pour l'avenir de la zone urbaine flamande autour de Bruxelles ;
- le premier rapport de suivi du développement territorial du Luxembourg à la lumière des objectifs de l'IVL<sup>4</sup> ;
- le papier stratégique « route2020.lu » du réseau routier étatique rédigé par l'administration des ponts et chaussées du Grand-Duché du Luxembourg ;
- le projet de loi visant à créer un Pacte logement contenant différents outils de politique foncière au Grand-Duché de Luxembourg ;
- des documents produits dans le cadre de l'élaboration de la Directive Régionale d'Aménagement (DRA) sur la maîtrise de la périurbanisation par la Région Nord – Pas-de-Calais.

Faute de temps, cette annexe ne présente les résultats de l'analyse que de deux de ces plans, projets ou rapport. Le premier concerne le *Document de lancement de la concertation* en vue de l'élaboration du SRADDT de la Région Picardie. Le second concerne les *Concepts et stratégies pour le développement spatial en Allemagne*.

### 1. SRADDT PICARDIE – DIFFUSION D'UN PREMIER DOCUMENT DE LANCEMENT DE LA CONCERTATION

Contrairement à la Région Lorraine toujours inactive dans le domaine, la Région Picardie est en plein processus d'élaboration de son SRADDT. Dans le cadre de cette démarche, le Conseil régional vient de publier, le 3 juillet 2008, un premier document appelé : *Objectif Picardie 2030 - Document de lancement de la concertation*<sup>5</sup>. Ce document, bien que très sommaire sur de nombreux points susceptibles de nous intéresser, fournit déjà diverses orientations méritant d'être soulignées.

Ce SRADDT devrait déboucher, comme dans le Nord – Pas-de-Calais, sur des Directives Régionales d'Aménagement. A ces DRA, devraient toutefois s'ajouter, pour la Picardie, de

---

<sup>1</sup> Auteur : LAMBOTTE Jean-Marc (LEPUR-ULg)

<sup>2</sup> Schéma Régional d'Aménagement et de Développement durable du Territoire

<sup>3</sup> Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

<sup>4</sup> Concept intégré des transports et du développement spatial

<sup>5</sup> Ce document est disponible sur le site du Conseil régional à l'adresse : [www.cr-picardie.fr/spip.php?rubrique522](http://www.cr-picardie.fr/spip.php?rubrique522).

Grands projets régionaux. De plus, ces DRA devraient être adoptées en même temps que le SRADDT et non pas postérieurement comme dans le cas du Nord – Pas-de-Calais.

Dans ce *Document de lancement de la concertation*, figurent divers constats sur la situation actuelle et sur les tendances liées à la démographie, à l'économie, aux relations avec les territoires voisins et au niveau de formation de la population (Chapitre 1). Il fournit également de premières indications sur les orientations que compte prendre le Conseil régional dans le cadre de ce futur SRADDT (Chapitre 2 : La vision spatiale régionale et Chapitre 3 : Les dynamiques régionales). Nous commentons plusieurs de ces constats et orientations.

## 1.1 ESQUISSE D'UN PROJET DE STRUCTURE DU TERRITOIRE APPELÉ LA VISION RÉGIONALE

Dans la partie de ce document consacrée à la *Vision spatiale régionale*, deux axes sont défendus :

- axe 1 : L'ouverture à 360° dans le Nord-Ouest européen ;
- axe 2 : Tout à disposition à moins d'une heure.

Ces intentions sont illustrées graphiquement à l'aide d'un schéma s'apparentant en divers points au Projet de structure spatiale du SDER (Figure 1). Ce schéma comporte notamment les éléments suivants :

- le croisement de deux corridors (l'un Nord-Sud, à maîtriser et valoriser ; l'autre Est-Ouest, à conforter) ;
- un ensemble de portes à vocation internationale ;
- un ensemble hiérarchisé de villes mises en réseau (Boulevard circulaire).

L'axe Nord-Sud est confondu avec l'autoroute A1 et la LGV Londres/Bruxelles – Lille – Paris. Celui-ci fait partie des eurocorridors repris p. 131 du SDER sur la carte relative à l'Inscription de la Wallonie dans le cadre des aires métropolitaines. Par rapport à cet axe, la volonté affichée est d'accueillir des retombées positives (éviter l'effet tunnel) en limitant les nuisances. Cet axe se confond aussi à celui du canal à grand gabarit Seine-Nord, même si ce dernier n'est presque pas mentionné dans ce document.

Dans cette vision régionale, la volonté d'une région tournée à 360° implique le développement d'un second axe Est-Ouest émergent. Il est censé relier Le Havre – Rouen – Amiens – Reims à Metz/Dijon. Il s'agit là d'un axe tangentiel par rapport à la métropole francilienne. Cet axe est confondu avec les autoroutes A29 Le Havre – Rouen – Amiens – Saint-Quentin et A26 Saint-Quentin – Reims – Troyes. Il correspond également à un grand itinéraire de fret ferroviaire reliant Le Havre à l'Est de la France via Amiens, Laon et Reims. Cette rocade permet un contournement de Paris pour le fret acheminé via le port du Havre (à l'image de l'Athus-Meuse contournant Bruxelles entre Aarschot et Ottignies via Leuven et Wavre). Cet itinéraire, retenu dans le cadre du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003<sup>6</sup> implique des travaux d'amélioration de l'infrastructure<sup>7</sup>. Le Document précise que l'aménagement du tronçon picard du corridor fret « Le Havre – Amiens – Metz » est déjà engagé (p. 37). Il évoque aussi la volonté de valoriser cette rocade fret en programmant la réalisation de plates formes multimodales en Picardie (p. 36).

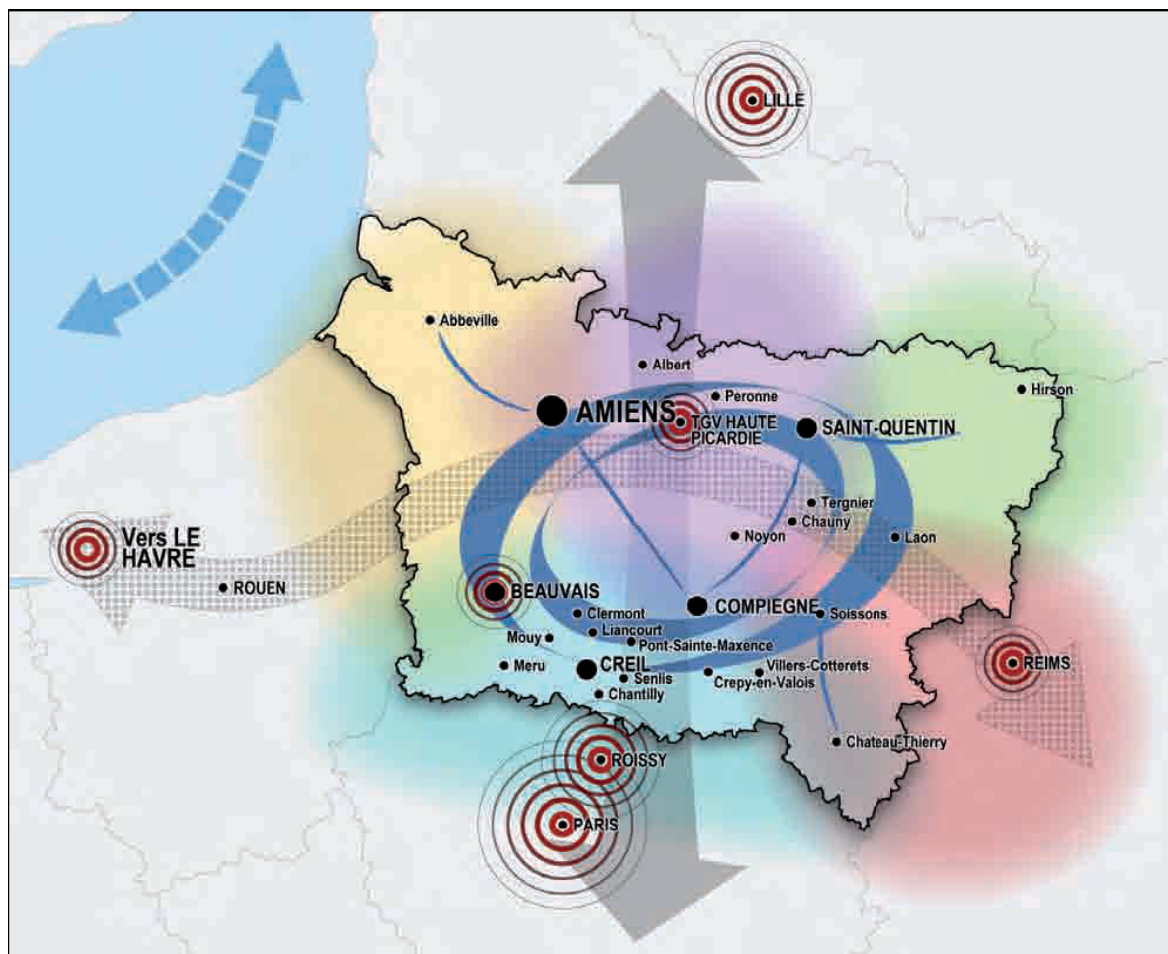
---

<sup>6</sup> Voir notamment : <http://carrefourlocal.senat.fr/breves/breve3444.html>

<sup>7</sup> Voir notamment :

[http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ciadt\\_ferroviaire\\_25\\_cle7234ee-1.pdf](http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ciadt_ferroviaire_25_cle7234ee-1.pdf)

Figure 1 : La vision régionale de la Région Picardie



Source : CONSEIL RÉGIONAL (2008) *Objectif Picardie 2030 – Document de lancement de la concertation*, p. 52

Notons que, dans le texte du chapitre 1 (faisant l'état des lieux), est également évoqué l'axe Paris – Reims – Metz – Strasbourg/Francfort avec la nouvelle LGV Est passant par le sud du département de l'Aisne, à hauteur de Château-Thierry. Ce dernier axe, contrairement au précédent, est aussi repris dans la carte de la p. 131 du SDER.

L'accent mis sur le rôle joué par les portes tournées vers l'international fait ressembler cette Vision régionale au schéma de structure spatial de la Flandre (RSV). Les portes identifiées dans ce document sont situées tant au sein du territoire régional qu'à son pourtour. Les portes intérieures identifiées sont au nombre de deux :

- la gare TGV de Haute Picardie (située sur la LGV Lille-Paris au croisement des autoroutes A1 et A29 (Le Havre – Rouen – Amiens – Saint Quentin) à 35 km à l'Ouest de Saint Quentin et à 40 km à l'Est d'Amiens ;
- l'aéroport de Beauvais. Avec ses 2,16 millions de passagers, cet aéroport joue pour le bassin parisien le même rôle que le Brussels-South Airport vis-à-vis de la Belgique. Ryanair et, secondairement, Wizzair sont les deux compagnies qui fournissent l'essentiel du trafic de cet aéroport distant de 76 km de Paris.

La valorisation de la gare TGV de Haute Picardie est particulièrement souhaitée (p. 48). Ce souhait est à mettre en relation avec les faibles retombées obtenues jusqu'à présent par cette Région grâce à cette gare. Cette station a d'ailleurs reçu en France le surnom de « gare des betteraves ».

Les portes extérieures au territoire sont plus nombreuses à être identifiées :

- la ville de Paris et ses gares TGV ;
- l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle ;
- le port du Havre ;
- la ville et gare TGV de Lille ;
- la ville et gare TGV de Reims.

Le défi vis-à-vis de ces portes extérieures est de disposer d'un accès aisé depuis la Picardie. A propos du port du Havre, le texte évoque le projet du nouveau grand port à containers Port 2000. Ce dernier est l'un des autres grands projets d'infrastructures retenus par le CIADT du 18 décembre 2003<sup>8</sup> au même titre que le canal à grand gabarit Seine-Nord.

A travers la volonté d'un boulevard circulaire reliant entre elles les principales villes de Picardie, ce document cherche surtout à faciliter les déplacements entre les principaux pôles urbains internes à la région. Cette mise en réseau passe par l'amélioration des connexions routières et ferroviaires. Il est aussi proposé de faire jouer à ce réseau le rôle de métropole picarde multipolaire (p. 44). La perspective est de permettre à chaque ville d'être porteuse « *d'au moins un projet ou une fonction d'excellence et c'est l'ensemble qui devrait faire métropole, grâce à une mutualisation des fonctions* ». Pour rappel, cette intention incantatoire relative au développement d'une métropole multipolaire à proximité de Paris était déjà visible dans le SRADT Champagne-Ardenne. L'amélioration des relations entre villes passe par un renforcement des liaisons ferroviaires là où elles existent ; le réseau ferroviaire picard étant encore fort maillé grâce à la présence d'axes Nord-Sud complétés par quelques tangentes Est-Ouest (voire p. 46<sup>9</sup>). Cette amélioration des liaisons entre villes doit passer subsidiairement par des bus rapides en l'absence de lignes ferroviaires. Grâce à ces liaisons renforcées, il est espéré que chaque picard puisse avoir « *tout à disposition à moins d'une heure* » (p. 45).

---

<sup>8</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, voir notamment : [http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id\\_article=7922](http://www.transports.developpement-durable.gouv.fr/article.php3?id_article=7922)

<sup>9</sup> Voir également : [http://www.picardie.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/etudes\\_29\\_cle028711.pdf](http://www.picardie.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/etudes_29_cle028711.pdf)

En cherchant à mettre en réseau les villes de Picardie, la Région vise aussi à « *atteindre des effets de seuil nécessaires à l'ensemble de l'économie, particulièrement de l'économie de la connaissance* » (p. 51). De même, la mobilité accrue par ces liaisons facilitées entre villes devrait permettre une meilleure adéquation entre l'offre et la demande d'emplois, aux dires de ce document. « *En offrant davantage d'opportunités d'emplois dans des temps de trajet réduits (à moins d'une heure), l'espace métropolitain intégré et ouvert favorise une diminution du chômage* » (p. 51).

## 1.2 MAÎTRISE DES RELATIONS AVEC LES RÉGIONS FRANÇAISES VOISINES

A l'image de la Région wallonne, la Région Picardie partage avec les territoires qui l'entourent de très importants et croissants flux de travailleurs transfrontaliers/transrégionaux, flux dominés par le sens de la sortie. Actuellement, les résidents wallons qui travaillent en dehors du territoire régional sont plus de 200 000. Ils représentent ainsi plus de 15 % des travailleurs wallons au lieu de résidence. Les résidents des régions extérieures qui travaillent en Wallonie représentent approximativement 60 000 travailleurs et près de 5 % de l'emploi wallon au lieu d'activité. Ces proportions sont à peu près équivalentes en ce qui concerne la Picardie. Ainsi, « *en 2005, plus de 100 000 actifs picards travaillent en dehors de la région, c'est-à-dire environ 1 sur 6, soit près de 13 000 de plus que six ans auparavant* » (p. 16). Comme pour la Wallonie, ces flux sont essentiellement dirigés vers la métropole voisine. En 2005, plus de 80 000 picards se rendaient donc au travail en Ile-de-France. Si les flux entre la Région wallonne et la Picardie ne sont pas mentionnés vu leur très faible importance, des flux significatifs existent toutefois vis-à-vis des trois autres régions françaises voisines de la Picardie (Nord – Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne et Haute Normandie).

La prise de conscience de l'importance de ces transferts explique l'attention portée à leur égard dans le chapitre 1 de ce *Document de lancement de la concertation* (pp. 15 à 22). Cet état des lieux met en évidence de nouvelles tendances relatives à ces influences externes à la région dont font partie les navettes transrégionales de travailleurs. Ces tendances sont assez similaires à celles observées en ce qui concerne la Région wallonne par rapport aux territoires qui l'environnent<sup>10</sup>. Ces quatre tendances sont :

- l'augmentation des influences (croissance générale des flux transfrontaliers) ;
- diversification des influences (ces flux ne concernent plus uniquement les résidents picards travaillant en Ile-de-France. Des flux significatifs concernent les liens avec les 3 autres régions – surtout vis-à-vis de la région de Reims en Champagne –) ;
- rééquilibrage des flux (les flux de travailleurs entre les régions Picardie et Ile-de-France jadis très inégaux – flux dominant lié à la métropole parisienne comme lieu de travail – se sont légèrement équilibrés en valeur relative grâce à une forte croissance du flux de travailleurs franciliens venant travailler en Picardie. Ce changement atteste le développement de l'emploi dans le sud de la Picardie).
- diffusion des influences.

Ce dernier point est sans doute le plus problématique par rapport aux principes du développement durable. Les communes proches des limites régionales ne sont plus les seules où résident des travailleurs dont l'emploi se trouve hors du territoire régional. Cette dispersion des lieux de résidence et des lieux de travail est surtout marquée par rapport aux

---

<sup>10</sup> Voir à ce sujet : LAMBOTTE J.-M., ROUCHET H. ET HALLEUX J.-M. (2008) Maîtriser la dépendance à la voiture par l'aménagement du territoire en contexte frontalier. Le cas de la Wallonie, in : *Mosella*, revue du Centre de recherches géographiques de l'Université de Metz (à paraître).



navettes reliant la Picardie comme lieu de résidence et l'Ile-de-France comme lieu de travail. Au lieu de résidence, les communes qui étaient touchées par un volume significatif de navettes transrégionales étaient, avant l'an 2000, à peu près circonscrites à une distance de moins de 30 km de la frontière Sud du territoire régional, soit à moins de 60 km de Paris. Aujourd'hui, ces distances sont passées respectivement à près de 50 et 80 km (voir carte p. 17). Cet allongement s'explique, comme chez nous, par l'augmentation généralisée de ces flux et par les effets de la hausse de la pression foncière à proximité des métropoles. La croissance des niveaux fonciers à proximité de ces frontières repoussent les ménages cherchant un logement à s'éloigner de plus en plus vers les régions où les prix restent abordables.

De l'autre côté de la frontière régionale, une dispersion croissante des lieux de travail des picards est aussi à noter. Tandis que le flux dirigé vers Paris a chuté de 4 % entre 1999 et 2005, la croissance atteignait +22 % en ce qui concerne les flux ayant pour destination les départements proches du val d'Oise et de Seine-Saint-Denis (départements comprenant le pôle de Roissy-Charles de Gaulle). Les flux dirigés vers les autres départements situés à l'ouest, au sud et à l'est de l'Ile-de-France étaient pour leur part en croissance de 16 % (p. 17).

Cette évolution dans la géographie des lieux de résidence et des lieux de travail implique une augmentation des navettes à longue distance et une extrême dépendance à la voiture due à la dispersion des lieux d'origine et de destination. Ces évolutions sont à coup sûr un point commun avec la situation wallonne. A l'image du projet Diabolo soutenu par la Région flamande autour de Zaventem, il est fait mention de plusieurs projets visant à améliorer l'accessibilité ferroviaire de Roissy dans diverses directions (pp. 36, 37, 48).

Par ailleurs, l'analyse de ces influences externes fait aussi apparaître que le sud du département de l'Oise accueille depuis peu un développement économique lié au secteur de la logistique (p. 22 et 24) et aux autres services aux entreprises (p. 20). Cette croissance particulièrement remarquable s'explique par la proximité de Roissy – Charles de Gaulle (seulement 10 km séparent l'aéroport de la limite Sud de la Région Picardie), par la présence de l'A1 et par de grandes disponibilités foncières associés à de bas prix fonciers.

Outre ces constats, le Document émet quelques orientations relatives à la maîtrise des influences extérieures vis-à-vis des quatre régions françaises voisines. Dans l'ensemble, cette interdépendance croissante entre la Picardie et ses voisins est vue sous un angle positif. Le renforcement de ces flux de toutes sortes est souhaité. Une intention explicite concerne toutefois le rééquilibrage des flux entre l'Ile-de-France et la Picardie (cf p. 67).

A propos du développement économique induit par la proximité de l'Ile-de-France, un regard négatif est porté sur le fait que « les activités attirées par le territoire sont souvent les plus consommatrices d'espaces et parfois les moins pourvoyeuses d'emploi » (p. 30). Une telle critique est régulièrement adressée au développement du secteur logistique en Wallonie. En réaction, celui-ci cherche à attirer chez nous des activités à plus haute valeur ajoutée et à s'adjoindre différentes activités de postproduction.

### **1.3 DÉVELOPPEMENT SOUHAITÉ DE L'ÉCONOMIE RÉSIDEN TIELLE**

Le Document de lancement de la concertation met l'accent à plusieurs reprises sur l'importance de l'économie résidentielle et sur la nécessité de développer les secteurs d'activités qui la compose. On comprend que les travaux initiés par Laurent Davezies à ce sujet ont fourni des enseignements qui ont interpellé les responsables de cette région. En creusant le sujet<sup>11</sup>, il apparaît que la Picardie est, après la Franche-Comté, la seconde

---

<sup>11</sup> Voir l'analyse de l'INSEE à l'adresse : [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/picardie/rfc/docs/IPA13.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/picardie/rfc/docs/IPA13.pdf)



région de France où la part de l'emploi dans les secteurs relevant de l'économie résidentielle dans l'emploi total régional est la plus faible (avec 36 %). Le Document signale d'ailleurs que le poids de l'économie résidentielle en Picardie est inférieur de 5 points par rapport à la moyenne nationale (p. 25). Pour rappel, cette faible présence de l'économie résidentielle en Picardie comme dans une très large part de la moitié nord de la France, s'opposant à une forte présence dans le sud et le long des côtes atlantiques, s'explique par deux facteurs :

- l'importance de l'activité touristique supérieure dans le sud grâce à la chaleur, aux montagnes et au littoral ;
- le mouvement migratoire des ménages du Nord vers le Sud observés à l'âge de la retraite.

Si une telle dissymétrie Nord-Sud peut également s'observer dans le contexte allemand, la Belgique, dans son ensemble, ne correspond pas à ce schéma vu le frein que constitue la barrière linguistique ainsi que vu sa petite taille.

Le Document de lancement de la concertation tire la conclusion que l'économie résidentielle n'est pas encore un moteur suffisamment développé en Picardie. Il relève à cet égard l'enjeu du développement du tourisme. Dans le premier axe (Ouverture à 360° dans le Nord-Ouest européen) de la Vision spatiale régionale, un des thèmes retenus est d'ailleurs « Attirer des richesses en combinant les moteurs touristiques et résidentiels » (p. 34). Pour attirer ces richesses, deux idées sont lancées :

- faire pleinement jouer à la région son rôle d'espace de respiration ;
- faire de la Picardie un espace choisi pour sa qualité de vie.

Comme dans le SRADT Champagne-Ardenne, la Picardie cherche donc à jouer le rôle de poumon vert entre Paris et le Nord-Ouest de l'Europe où se concentrent de grands volumes de population et de richesses. Le Document signale en effet : « L'espace picard, peu urbanisé et encore préservé, riche d'un patrimoine naturel et historique, représente pour les régions voisines, et au-delà, pour les conurbations du Nord-Ouest européen, un espace de respiration, de loisirs et de repos. Ce parti pris implique une vigilance forte sur les thèmes de la préservation des sites, de la restauration soignée du patrimoine, d'un urbanisme maîtrisé et harmonieux » (p. 34).

Le développement du tourisme n'est pas la seule voie tracée pour faire croître l'économie résidentielle. Ce Document préconise ainsi de développer « une économie de présences captant des touristes, voire des résidents belges, anglais et néerlandais » (p. 41).

## **1.4 DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE VIA LES CIRCUITS COURTS ET L'INNOVATION**

Un objectif inédit de la Région Picardie est d'organiser les échanges au sein du Nord-Ouest européen dans une logique de « circuits courts ». Malgré la poursuite actuelle du phénomène de la mondialisation de l'économie, le Document souligne que « le changement climatique et le renchérissement de l'énergie poussent à repenser l'économie mondialisée à partir du local, de la grande proximité, à un rayon restreint à l'échelle du Nord-Ouest européen » (p. 32). Région de tradition agricole et industrielle, la Picardie a compris le parti qu'elle pouvait tirer des évolutions futures liées aux défis climatique et énergétique. Rappelons l'existence de travaux de prospective territoriale menés notamment dans le cadre de la DIACT et s'inscrivant dans l'objectif d'atteindre Facteur 4, c'est-à-dire la division par 4

des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans les pays du monde occidental afin de limiter la hausse de la température moyenne mondiale à + 2°C<sup>12</sup>.

Les produits agricoles sont concernés en premier lieu selon ce document. Rappelons qu'au sein de l'Europe occidentale, la France est l'un des rares pays à faire partie des grands pays exportateurs de céréales. La Picardie et les trois régions qui l'entourent au Nord, au Sud et à l'Est sont les régions qui, à l'image de notre Hesbaye, offrent les meilleures terres du continent pour cette culture céréalière. Vu l'immensité de ces territoires d'openfield côté français, cette production dépasse la consommation nationale. Jusqu'à présent, une grande partie de ces surplus étaient vendus, pour l'essentiel en tant que matière première, vers les territoires du Nord-Ouest de l'Europe aux grandes concentrations de population et en déficit de production céréalière (l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et la Ruhr). Consciente du fait que vendre ces produits sous forme de matière première est bien moins intéressant que les vendre comme produits finis à haute valeur ajoutée, la Picardie veut profiter de l'opportunité qui s'offre à elle. Générer de tels nouveaux produits finis constitue donc le défi auquel compte s'atteler la Région Picardie. C'est la raison pour laquelle cette région soutient énergiquement l'innovation dans ce domaine et s'inscrit dans les réseaux qui la génèrent.

A propos de l'innovation, le Document constate que « *la Picardie souffre, comme de nombreuses régions françaises, d'une sous représentation de l'effort de recherche (1,1% de l'effort national) par rapport à la représentation de sa population (3,2 % de la population nationale) et sa contribution au PIB national (2,5 %) »* (p. 25). La Région Picardie espère rattraper une partie de son retard grâce au développement de quelques pôles de compétitivité retenus par l'Etat français suite à l'appel de l'ex-DATAR. En fait, trois pôles de compétitivité interrégionaux dont deux à vocation mondiale concernent la Picardie : le pôle Industries et Agro-Ressources, en partenariat avec la Région Champagne-Ardenne ; les pôles I-Trans et Up-TEX, en partenariat avec la Région Nord – Pas-de-Calais (p. 25).

Comme le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le *Provinciaal Omgevingsplan* du Limbourg néerlandais, une référence explicite à la mise sur pied de pôles de compétitivité est donc faite dans ce document stratégique d'aménagement du territoire. Il précise que le pôle Industries et Agro-Ressources cible son développement vers les marchés émergents basés sur l'utilisation de tous les composants de la plante à des finalités industrielles et innovantes (p. 32). Le pôle I-Trans ambitionne pour sa part « de construire le premier pôle européen, reconnu au niveau mondial, pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance d'équipements et systèmes ferroviaires. Le pôle Up-TEX, quant à lui, se mobilise sur l'innovation textile, tant sur les matériaux que sur le développement des usages et applications » (p. 33).

Il serait sans doute profitable de nouer d'intenses relations entre les deux premiers pôles de compétitivité cités et les pôles wallons Wagralim, Logistic in Wallonia et Mécatech. Le Document évoque d'ailleurs la volonté du Conseil Régional de Picardie de s'inscrire dans les réseaux européens qui travaillent sur l'innovation. Il signale aussi que « la Région Picardie a déjà formalisé sa stratégie régionale de l'innovation dans le cadre du Programme Opérationnel Européen "Compétitivité" et a mis en place une Agence Régionale de l'Innovation (ARI) » (p. 32).

---

<sup>12</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, lire l'article suivant : RADANNE P. (2005) Facteur 4 et aménagement du territoire, in : *Territoires 2030, n°2, Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, DATAR, pp. 63-69 (disponible à l'adresse : <http://www.diact.gouv.fr/IMG/File/Territoires2030N2.pdf>)

## 1.5 FAIBLE ATTENTION À LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

A l'image des deux autres SRADT analysés jusqu'ici, la Région Picardie semble, au travers du contenu de ce document, ne porter qu'une attention fort limitée à la maîtrise de l'étalement urbain. Dans le Chapitre 1, il est juste fait ce constat : « La périurbanisation conduit au mitage de l'espace et porte atteinte aux paysages non protégés et aux terres agricoles, dans l'est de l'Aisne à la proximité de Reims et dans l'Oise jusque dans l'aire d'Amiens, pour l'influence francilienne. Elle engendre également l'augmentation des migrations pendulaires et des équipements y afférant (infrastructures de transport, parking...) » (p. 26). Entre 1992 et 2002, les surfaces artificialisées de l'ensemble de la Région Picardie ont augmenté de 4,5 % entre 1992 et 2002 (p. 27). Par comparaison, pendant cette même période, les données de l'ex-INS relatives à l'occupation du sol indiquent pour la Région wallonne une hausse de 10,7 % de la superficie de l'ensemble des terrains occupés par l'urbanisation (2 033 km<sup>2</sup> en 1992 contre 2 251 km<sup>2</sup> en 2002<sup>13</sup>).

Notons que la carte associée à ce texte fait apparaître l'importance de la consommation d'espace par l'habitat et les activités économiques entre 1992 et 2002 au niveau d'un découpage en pays de la Région Picardie. Cette carte met bien en évidence qu'en proportion de la superficie couverte par l'urbanisation en 2002, c'est essentiellement le département de l'Oise, le plus proche de Paris qui est concerné par cet étalement urbain. Il apparaît aussi que la consommation d'espace par les zones industrielles et commerciales dépasse celle de l'habitat dans la plupart des sous-régions picardes. Dans la majorité des communes wallonnes, c'est par contre la tendance inverse qui prédomine largement (cf Plaquette CPDT n°5 L'occupation du sol en Wallonie, pp. 46 et 62). Ceci semble démontrer le fait que la périurbanisation résidentielle française est plus compacte que son homologue wallonne. Cela se traduirait donc par des parcelles de plus petite dimension en France qu'en Belgique, en ce qui concerne le logement. Une carte tirée d'une recherche du programme ESPON présentée dans l'annexe du rapport de l'an passé semblait déjà montrer la plus grande parcimonie de l'urbanisation française par rapport à l'urbanisation belge<sup>14</sup>. Une comparaison à même altitude de photos aériennes via Google Earth semble le confirmer. Elle montre de plus que par rapport à la périurbanisation wallonne, la périurbanisation résidentielle française est plus compacte, moins dispersée malgré l'existence d'un fin maillage de villages à travers la Picardie. Elle a su en grande partie préserver l'aspect compact traditionnel de l'habitat caractérisant les villages d'openfield. L'habitat en ruban semble bel et bien une spécificité belge. Cette compacité peut aussi être mise en relation avec l'importance de l'habitat HLM en France dans l'urbanisation postérieure à 1950. Cet habitat, fortement dominé par les immeubles à appartements, forme près de 20 % du parc de logements en France (contre 8 % pour le parc locatif social wallon). En outre, côté français, ces logements sociaux sont concentrés en bordure des villes de quelques milliers d'habitants. Cette impression de compacité est toutefois à relativiser fortement dans le sud de l'Oise.

Pour expliquer la faible attention des SRADT analysés jusqu'ici à la thématique de la maîtrise de l'étalement urbain, on peut à ce stade retenir les hypothèses suivantes :

- la plus forte concentration de l'habitat neuf français autour des pôles urbains ;
- la compacité plus grande des lotissements résidentiels ;

---

<sup>13</sup> Et 2 338 km<sup>2</sup> en 2007. Source : [www.statbel.fgov.be](http://www.statbel.fgov.be)

<sup>14</sup> Source : ESPON, 2004, *Urban-rural relations in Europe*, Final report ESPON 1.1.2, p. 32 (disponible sur le site : [www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file\\_1182/fr-1.1.2\\_revised\\_full\\_31-03-05.pdf](http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file_1182/fr-1.1.2_revised_full_31-03-05.pdf))

- la plus faible concentration de population en Picardie et dans d'autres régions françaises qu'en Wallonie (Il y subsiste donc bien plus de terres agricoles qu'il est possible de transformer un jour en terres urbanisables sans que cela n'engendre une multitude de réactions hostiles de la part de certains acteurs).

Ces hypothèses mériteraient d'être investiguées plus profondément.

Dans le Chapitre 2 relatif à la Vision spatiale régionale, le Document de lancement de la concertation comporte un volet intitulé *Soutenir les villes*. Il y est précisé que « cet objectif peut se concrétiser, au sein des CRA – Contrats Régionaux d'Agglomération – ou d'autres outils, par un soutien à l'attractivité résidentielle des villes et par une politique de logement ad hoc. Il est souhaitable également de concevoir et de renforcer les fonctions de centralité des villes petites et moyennes, notamment en faisant la promotion de la densification des quartiers de gares ou en permettant le développement des métiers de services aux entreprises (droit, informatique...). » (p. 49). Avec cette dernière idée, c'est une certaine mixité entre habitat et une partie de l'activité compatible avec la résidence qui est donc promue. Favoriser la densification de l'habitat et des activités dans les bourgs dotés d'une gare est aussi signalé (p. 50).

Une autre intention intéressante mais toujours peu développée se rapporte au souhait de : Protéger les espaces remarquables et gérer la nature de proximité. Dans ce cadre, il s'agit de réduire les nuisances provoquées par les activités en encourageant les pratiques respectueuses de l'environnement, parmi lesquelles une consommation économe de l'espace et en apportant systématiquement des compensations aux effets négatifs induits. Il est aussi constaté que : « la protection des espaces naturels remarquables ne suffit plus à la sauvegarde de la biodiversité même si elle demeure indispensable : il convient de l'accompagner par une gestion adéquate de la nature de proximité » (p. 49).

## **1.6 INTENTIONS SPÉCIFIQUES POUR LA PARTIE NORD-EST DE LA PICARDIE FRONTALIÈRE AVEC LA BOTTE DU HAINAUT**

Dans le cadre du chapitre 3 *Les dynamiques territoriales*, le Document de lancement de la concertation décline les partis pris du SRADDT au niveau local via un découpage de la Picardie en cinq sous-régions. Ces cinq territoires au contour flou se recouvrent partiellement. Les cinq territoires en question sont :

- le Centre (triangle Amiens – Saint-Quentin – Compiègne) ;
- l'Ouest (de la Baie de Somme à Abbeville et Beauvais) ;
- le Nord-Est (le Nord du département de l'Aisne avec les pôles de Saint-Quentin, Laon, Guise, Vervins et Hirson) ;
- le Sud-Est (le Sud du département de l'Aisne, tourné vers Reims, avec les pôles de Laon, Soissons et Château-Thierry) ;
- le Sud (le Sud de l'Oise et le Sud-Ouest de l'Aisne orientés vers la métropole parisienne).

Sur une petite dizaine de kilomètres de long, le Nord-Est de la Picardie est frontalière avec la Belgique, à hauteur du sud de la commune de Momignies, en Thiérache. Rappelons que l'Oise, affluent de la Seine prend sa source au sud de la commune de Chimay.

Il est souligné la forte identité de cette région reculée des grands axes que constitue la Thiérache. Il s'agit en fait de la seule région bocagère au voisinage de grandes plaines céréalières que recouvrent la Picardie, la Champagne et l'Île-de-France. Aux dires de ce document, cette identité constitue de véritables atouts (patrimoine, gastronomie, savoir-faire...) pouvant servir de « *moteur de la constitution d'une Grande Thiérache, en partenariat avec les régions voisines (Champagne-Ardenne, Nord – Pas-de-Calais, Wallonie)* » (p. 61).

L'accent est donc mis sur le développement de l'économie résidentielle, le tourisme vert. Il s'agit de tirer parti de la proximité des grandes concentrations de population de la Belgique, des Pays-Bas, de la Grande-Bretagne, du Nord – Pas-de-Calais et de l'Île-de-France. Le rôle du réseau transrégional de véloroutes et voies vertes est à cette occasion souligné (pp. 62 et 63).

Sur le plan démographique et économique, le chapitre 1 souligne les graves problèmes dont souffre cette sous-région à l'écart des grands axes et des grands centres de formation et de recherche (solde migratoire négatif touchant spécialement les jeunes adultes, faible niveau de revenus, déficit en centres d'enseignement supérieur ; voir pp. 10, 19, 21, 24 et 33).

Le Document recense quelques questions centrales à approfondir dans le cadre de la future concertation (p. 63). Parmi celles-ci relevons :

- Quelles actions de coopération avec les régions et pays limitrophes (Champagne-Ardenne, Nord – Pas-de-Calais, Wallonie) pour fédérer une « Grande Thiérache » ?
- Comment renforcer l'accessibilité du territoire Nord-Est ?

A ce dernier propos, rappelons que ce territoire à l'écart des grands axes tant côté français que côté belge dispose, sur le versant français, de deux axes de circulation routière :

- les N29 et 43 Saint-Quentin – Hirson - Charleville-Mézières constituant un maillon de l'axe européen E44 ;
- la N2 Paris – Soissons – Laon – Maubeuge – Mons.

Si les N29 et 43 entre Saint-Quentin, Hirson et Charleville-Mézières constituent un tronçon de la future E44 Le Havre – Amiens – Charleville – Longwy – Luxembourg, cet axe ne dispose toujours pas de gabarit autoroutier et nul projet n'existe pour qu'il en soit autrement à court terme. Cette remarque est également valable entre Sedan et Luxembourg ou le long de la N2.

Côté ferroviaire, en dehors de la ligne secondaire Hirson – Laon – Soissons, la ligne Lille - Valenciennes – Hirson – Charleville présente un intérêt vital pour la France. Si le trafic de passagers y est très limité, le trafic de fret y est important à l'instar de l'axe Athus-Meuse. Comme ce dernier vis-à-vis d'Anvers, ce tronçon de la Magistrale Ecofret<sup>15</sup> vise à relier les ports de la Mer du Nord que sont Dunkerque et Calais avec l'est et le sud-est de la France, le Luxembourg, le sud de l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne. Soulignons que cette Magistrale Eco-fret constitue, au même titre que le projet Ijzeren Rijn soutenu par le RSV flamand, un axe concurrent au projet de Nouvelle dorsale wallonne pour le trafic ferroviaire de marchandises Est-Ouest entre l'Angleterre ou Dunkerque et l'Allemagne.

## 2. LES CONCEPTS ET STRATÉGIES POUR LE DÉVELOPPEMENT SPATIAL EN ALLEMAGNE

Le 30 juin 2006, la Conférence permanente des Ministres responsables pour la planification territoriale a adopté un document intitulé : « *Concepts and strategies for spatial Development in Germany* »<sup>16</sup>. Cette conférence permanente est formée du ministre issu du Gouvernement fédéral et des ministres issus des *Länder* en charge de ce domaine de compétences. De la sorte, ils se sont dotés d'une stratégie de développement commune pour les villes et régions d'Allemagne. Les trois concepts clés de ce document sont :

- la croissance et l'innovation ;

---

<sup>15</sup> Voir le site : [http://www.rff-cnm.org/fr/enjeux/img/carte\\_rff.swf](http://www.rff-cnm.org/fr/enjeux/img/carte_rff.swf)

<sup>16</sup> Voir le site : [www.bmvbs.de/en/Spatial-development-1876.1034853/New-Concepts-for-spatial-plann.htm](http://www.bmvbs.de/en/Spatial-development-1876.1034853/New-Concepts-for-spatial-plann.htm)

- l'offre en services d'intérêt public ;
- la conservation des ressources et le façonnage des paysages culturels.

Via cette nouvelle approche, l'Allemagne ambitionne de :

- renforcer son potentiel de croissance et assurer son succès dans la compétition entre les villes et les régions d'Europe ;
- fournir un appui aux villes et aux régions dans la lutte contre les changements démographiques ;
- mieux contrôler le développement de l'urbanisation afin de préserver les espaces ouverts et de développer les paysages culturels.

En choisissant ces trois concepts, cette conférence permanente attribue à la planification spatiale allemande des tâches prioritaires pour les prochaines années. Ces tâches s'articulent autour des trois dimensions du développement durable (dimensions économique, sociale et environnementale).

Ce document est destiné à remplacer un précédent document adopté en 1992 et appelé « *Guidelines for spatial planning* ». Ces Concepts et stratégies pour le développement spatial ont été adoptés suite à un processus de discussions techniques et politiques mené durant deux années et sont basés sur l'analyse du Rapport 2005 relatif à la planification spatiale établi par le Bureau fédéral pour la planification urbaine et régionale. Chacun des concepts s'intègre dans une vision spatiale à l'échelle de l'Europe. Diverses coopérations transfrontalières sont donc ainsi évoquées.

Avant de présenter les *Concepts et stratégies pour le développement spatial en Allemagne*, le document analyse un certain nombre de paramètres ayant connu des évolutions depuis 1992.

## 2.1 LES CHANGEMENTS DU CONTEXTE DU DÉVELOPPEMENT SPATIAL

Par rapport à 1992, le document fait le constat que le contexte a changé. Le principal changement souligné est de type démographique. Il s'agit du vieillissement de la population et de son déclin dans plusieurs régions d'Allemagne. Les *länder* de l'ancienne RDA, surtout dans les régions à faible densité de population, ainsi que de vieilles régions industrielles de l'Ouest (Ruhr, Sarre...) ont ainsi vu leur nombre d'habitants chuter parfois lourdement. Il en résulte aujourd'hui une augmentation du taux de logements vacants et du nombre de sites désaffectés dans les villes et villages. De même, des infrastructures publiques y perdent leur raison d'être et l'offre en services publics y est mise en danger.

A propos du système urbain polycentrique caractérisant le territoire allemand, la Conférence des Ministres responsables de l'aménagement du territoire a désigné début des années 90 sept régions métropolitaines de niveau européen (conurbations Rhin-Ruhr – Cologne, Düsseldorf, Dortmund... –, Rhin-Main – Francfort... –, Berlin, Munich, Hambourg, Stuttgart et le Triangle saxon – Leipzig-Halle-Dresde –). Quatre autres régions furent ajoutées en 2005 (Brême-Oldenburg, Hanovre-Brunswick-Göttingen, Rhin-Neckar – Heidelberg-Mannheim –, Nuremberg).

En ce qui concerne la dimension européenne de la politique de développement spatial, le document se réfère au SDEC adopté en 1999, à la stratégie de Lisbonne adoptée en 2000 et, plus encore, au très récent Agenda territorial (adopté en mai 2007 sous présidence allemande de l'Union européenne) et à ses six priorités.

## 2.2 LES TROIS CONCEPTS ET STRATÉGIES POUR LE DÉVELOPPEMENT SPATIAL EN ALLEMAGNE

Chacun des trois concepts est décrit en quelques quatre ou cinq pages et est accompagné d'une carte montrant les principaux lieux concernés par chaque concept.

### 2.2.1 Concept 1 : Croissance et innovation

Le premier concept vise à s'inscrire dans l'économie de la connaissance. Toutes les régions d'Allemagne sont sensées contribuer à cette politique.

Toutefois, trois types de territoires font l'objet d'attentions particulières :

- les onze régions métropolitaines de niveau européen ;
- les zones dynamiques de croissance en dehors des régions métropolitaines ;
- les zones ayant un besoin de stabilisation.

Les onze régions métropolitaines de niveau européen concentrent une partie importante du potentiel d'innovation. Dans ces régions métropolitaines, les facteurs suivants sont recherchés :

- la concentration des centres politiques et économiques et le contrôle de flux internationaux de capitaux et d'informations ;
- une haute densité de scientifiques et d'établissements de recherche ainsi que la présence d'équipements culturels de haute qualité et d'un environnement créatif ;
- une bonne accessibilité internationale fournie par une infrastructure de transport de qualité et par des options variées d'échanges de biens, de connaissances et d'informations ;
- un important développement historique, politique, culturel et urbain et une haute réputation internationale (p. 14).

Le document souligne que des sphères d'influences métropolitaines transfrontalières ont une importance croissante pour l'Allemagne. Sont ainsi évoquées clairement, dans le texte (p. 14) et sur la carte illustrant le concept (p. 13), les coopérations franco-germano-suisse le long du Rhin supérieur (Bâle – Strasbourg – Fribourg-en-Brisgau) et celle de la région d'Aix-la-Chapelle – Liège – Maastricht – Heerlen. Les liens entre ces villes, ainsi que ceux caractérisant le Quattropole de la Région Sar-Lor-Lux, sont d'ailleurs représentés cartographiquement.

Bien entendu, le reste du territoire doit lui aussi s'intégrer dans cette société de la connaissance via notamment la spécialisation dans certains clusters économiques. Pour les zones dynamiques de croissance en dehors des régions métropolitaines, il s'agit de soutenir de façon ciblée le potentiel de croissance de ces zones. Celles-ci bénéficient en général d'un centre urbain de niveau moyen ou supérieur au sein de la hiérarchie des places centrales allemandes dans lequel se concentre un certain nombre d'équipements utiles au développement de cette société de la connaissance. Ces zones dynamiques de croissance peuvent elles aussi être des centres où se concentrent l'innovation et la technologie pour certains types de produits ou services. La coopération entre ces espaces et les régions métropolitaines est jugée prioritaire afin de relier entre eux les clusters de connaissances situés de part et d'autre (p. 15).

Les zones ayant un besoin de stabilisation sont formées de territoires à caractère rural prédominant et, secondairement, de vieux espaces industriels. Elles se situent à l'écart des principales régions métropolitaines et souffrent en général d'un manque d'accessibilité depuis ces dernières. Le concept de croissance et d'innovation a pour but d'augmenter l'usage des compétences régionales et le potentiel endogène. Cela peut passer par



l'agglomération de ces compétences au sein de villes petites et moyennes desservant ces territoires pour y former des points d'ancrage en matière d'innovation. En outre, des zones naturelles et des paysages intacts fournissent l'occasion de développer le tourisme et la fonction récréative en ces territoires. Le potentiel de ressources renouvelables et le secteur de l'énergie doivent également y être développés de manière ciblée.

### 2.2.2 Concept 2 : Offre en services d'intérêt public

Le second concept relatif aux services d'intérêt public se rapporte à la problématique du vieillissement de la population et à l'existence d'un déclin démographique prononcé dans certaines régions d'Allemagne, particulièrement celles peuplées de manière éparse. Ces évolutions imposent de revoir le système des places centrales concernant l'offre en services publics.

Ce concept évoque aussi la nécessité de répondre aux besoins, d'une part, de cette société âgée et, d'autre part, des familles et des enfants. Dans ce cadre, il est plus important que jamais de créer un environnement social et spatial qui favorise les familles et qui encourage particulièrement la population à fonder une famille et à avoir des enfants (p. 18).

Soulignons ici que les perspectives d'évolution de la population de l'Allemagne sont très défavorables en raison du taux de fécondité très bas dans ce pays (le nombre d'enfants par femme en âge de procréer y est de 1,4 au lieu d'1,9 en France, 1,8 en Wallonie et au Luxembourg, 1,7 en Flandre et aux Pays-Bas. Selon les perspectives de population fournies par Eurostat, la population de l'Allemagne devrait ainsi chuter à 74,6 millions d'habitants contre 82,6 millions en 2005. Pendant le même temps, la France devrait voir sa population passer de 60,2 millions à 65,7 millions ; les Pays-Bas de 16,3 à 17,4 millions ; la Belgique de 10,4 à 10,9 millions et le Luxembourg de 460 000 à 640 000 habitants. Tandis que la baisse de population est attendue dès 2014 en Allemagne, elle n'est pas attendue avant 2036 aux Pays-Bas, 2037 en Belgique et 2042 en France. Seul le Grand-Duché devrait échapper à une baisse de sa population d'ici 2050<sup>17</sup>.

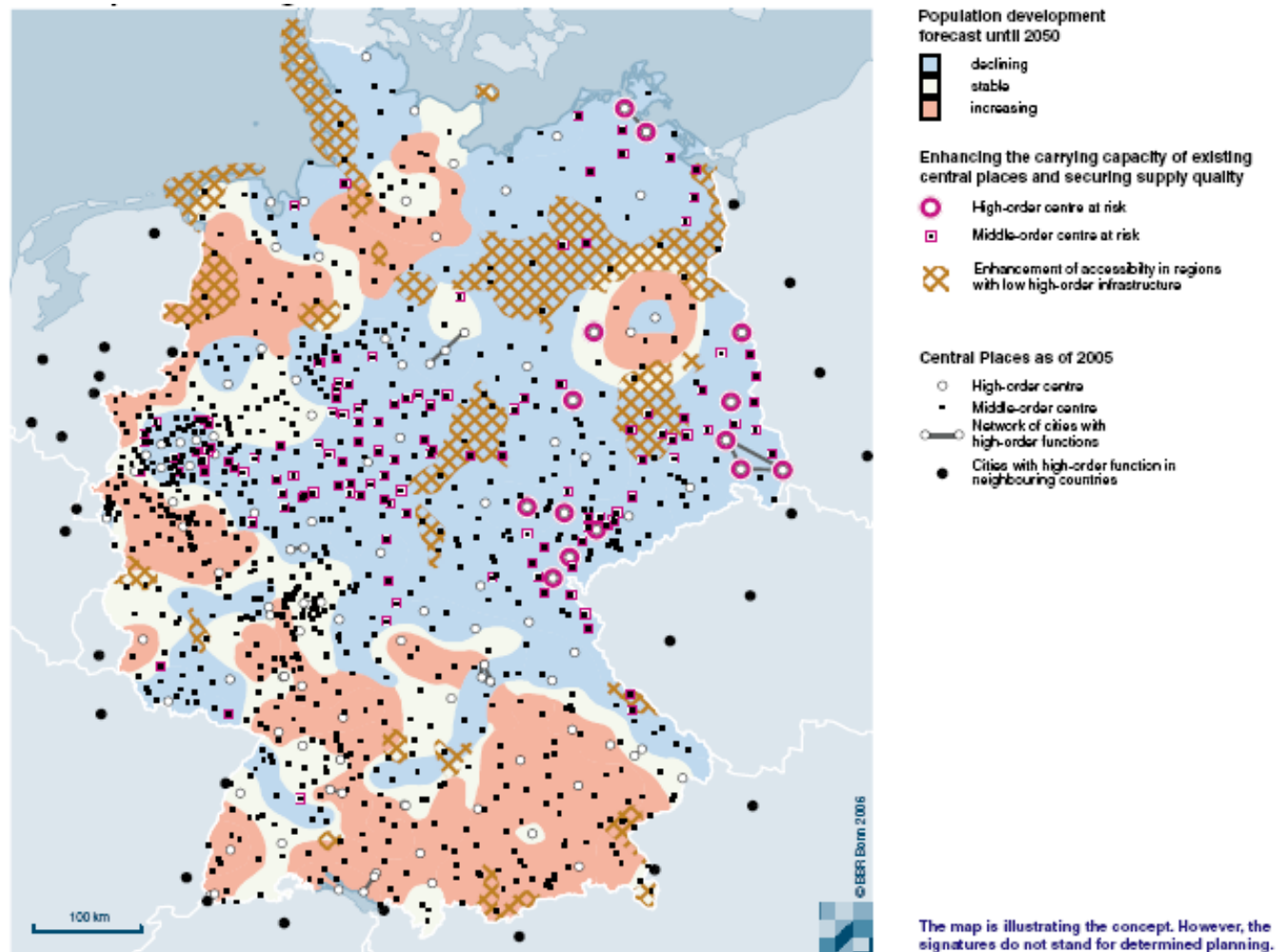
La carte de la p. 19 illustrant ce concept montre la géographie de ces évolutions attendues de la population au sein de l'Allemagne (voir figure 2). Si une grande partie du territoire devrait être concernée par cette baisse de population, il devrait rester des territoires dont la population devrait se stabiliser au même niveau qu'aujourd'hui à cet horizon et d'autres où on assistera plutôt à une croissance. La logique globale est celle d'une chute de la population dans une très large partie du Nord du pays et, plus encore, dans l'Est, au sein de toute l'ex-RDA (excepté dans la périphérie de Berlin). A l'opposé, la croissance serait quasi généralisée dans le Sud du pays (*länder* de Bavière et du Bade-Wurtemberg). En plus de la dichotomie Est-Ouest, cette dichotomie Nord-Sud trouve deux principales origines :

- le départ vers le Sud (et donc le soleil) au moment de la retraite, comme observé en France (voir le point 1.3 de ce rapport) ;
- la situation de quasi plein emploi dans le Sud (en particulier dans le Sud de la Bavière et autour de Stuttgart) s'opposant à un fort chômage dans l'Est et dans les vieux tissus urbains industriels et dans une partie de la campagne reculée au Nord-Ouest du pays.

---

<sup>17</sup> Voir le communiqué de presse STAT/05/48 du 08/04/2005 du bureau de presse d'Eurostat.

Figure 2 : Cartographie illustrant le concept : Offre en services d'intérêt public



Source : STANDING CONFERENCE OF MINISTERS RESPONSIBLE FOR SPATIAL PLANNING, 2006, p. 19

Dans le Nord du pays, la périphérie d'Hambourg et la plupart des zones frontalières avec les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg sont les seules zones où une croissance de la population est attendue. A proximité de la Belgique, le déclin de la population concernera l'ensemble de la Ruhr, la ville d'Aix-la-Chapelle et la Sarre. La région de Cologne et celle de Francfort devraient quant à elles être caractérisées par une stabilisation de leur population.

La figure 2 montre que, près de la frontière belge, deux espaces sont concernés par l'intention d'améliorer l'accessibilité dans des régions disposant d'une infrastructure de premier ordre de faible qualité (ce qui signifie absence d'autoroute). Le premier est celui situé à cheval sur la frontière belge et la limite entre les deux *länder* de Rhénanie du Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat. Cet espace est concerné par le projet de prolongation de l'autoroute A1-E29 venant de Cologne vers Luxembourg à travers le Haut Eifel. A hauteur de Blanckenheim, cette E29 devient une simple route régionale à 2X2 bandes, voire à 2x1 bande (la B51) jusque Prüm où elle rejoint notre E42 venant de Verviers via Saint-Vith.

Le second espace concerne la vallée de la Moselle et le Nord-Ouest du massif du Hunsrück au centre de la Rhénanie-Palatinat. Dans ce cas, il s'agit du projet de prolongement de l'autoroute E42 au-delà de Wittlich et de son croisement avec la E44 Luxembourg – Trèves – Coblenze. Ce projet devrait permettre de faciliter l'accès routier vers la métropole Rhin-Main (Francfort, Mayence, Wiesbaden) depuis la Wallonie. Au-delà d'une cinquantaine de kilomètres d'autoroute supplémentaires comportant un viaduc sur la Moselle, ces travaux d'infrastructure évoqués dans le *Landesentwicklungsprogramm* (LEP) du Land de Rhénanie-Palatinat n'impliquent toutefois pas la traversée complète par autoroute du Hunsrück jusque Francfort.

Dans ce concept, deux stratégies sont proposées :

- assurer une offre de services publics de qualité ;
- rencontrer les besoins en équipements via le système des places centrales.

Cette première stratégie concerne l'offre en services de santé, d'éducation, en services sociaux, en transports publics, en équipements culturels et sportifs. Il s'agit d'assurer une bonne couverture territoriale de ces services, surtout dans les régions affectées par le déclin de la population et son vieillissement. Pour maintenir cette offre dans une telle situation, les pistes évoquées sont cependant bien légères. On parle d'approches innovantes à initier pour réduire les coûts de ces services tout en maintenant leur qualité. Des coopérations entre les diverses autorités locales sont ainsi proposées.

La seconde stratégie n'est guère plus explicite. On y souligne toutefois que la démolition des logements et le démantèlement d'infrastructures publiques dans les villes s'avère une tâche pénible mais pourtant nécessaire vu le contexte démographique. Parmi les villes reprises dans le système allemand des places centrales de niveau supérieur et de niveau moyen cartographiées à la figure 2, un grand nombre sont identifiées comme concernées par ce risque de grave déclin démographique. Toutes les villes de niveau supérieur sont situées dans l'ex-RDA (Chemnitz, Rostock, Cottbus, Francfort-sur-Oder...). Au niveau des villes de niveau moyen (entre 20 000 et 100 000 habitants environs), sont considérées comme à risque un grand nombre de villes secondaires de la Ruhr et de la région comprise entre la Ruhr et le sud de l'ex-Allemagne de l'Est (autour de Kassel et Göttingen).

### **2.2.3 Concept 3 : Conservation des ressources et formation des paysages culturels**

Ce concept traite sommairement de la consommation de l'espace par l'urbanisation, de la conservation des ressources au niveau des réseaux écologiques et des nappes aquifères et le maintien de larges espaces à caractère agricole ou boisé fournissant la matière première

pour la production d'énergie et pour d'autres besoins de type non alimentaires. Ce concept parle aussi de la formation des paysages ruraux et des paysages principalement urbains.

La carte de la p. 23 illustrant ce concept met en évidence trois types de liens transfrontaliers. Le premier concerne la conservation des ressources naturelles (territoires où la fonction écologique domine sur de vastes espaces. Les deux autres se rapportent au thème de la formation des paysages. Ceux-ci concernent à la fois des développements transfrontaliers de paysages ruraux (au niveau par exemple de parcs naturels) et des développements transfrontaliers de type urbain.

La frontière belge est concernée par ces trois types de relations transfrontalières recensées dans ce document. Les territoires des parcs naturels belges et allemands des Hautes Fagnes et de l'Eifel sont identifiés pour les deux premiers types de relations. Pour les relations transfrontalières de type urbain, est notamment mis en évidence le lien entre Aix-la-Chapelle et ce qui est devenu son arrière-pays côté belge (Nord de la Communauté germanophone et Nord-Est de la partie francophone de l'arrondissement de Verviers).

### 3. CONCLUSION

Il reste bien des documents relatifs à la mise en œuvre de la stratégie de développement spatial des régions voisines à analyser. Au vu des maigres moyens accordés à cette expertise, il s'agit pour l'avenir de bien sélectionner les documents prioritaires à analyser.

Durant ces dernier mois, l'attention s'est principalement portée sur deux nouveaux textes :

- le *Document de lancement de la concertation* en vue de l'élaboration du SRADDT de la Région Picardie ;
- les *Concepts et stratégies pour le développement spatial en Allemagne* adoptés le 30 juin 2006 par la Conférence permanente des Ministres responsables de l'aménagement du territoire (document conjoint entre le niveau fédéral et celui des *länder*).

A propos du *Document de lancement de la concertation* en vue de l'élaboration du SRADDT de la Région Picardie, le souci de maîtrise de l'étalement urbain ne semble pas être la principale priorité de cette région, comme déjà constaté dans le Nord – Pas-de-Calais et en Champagne – Ardenne. Par contre, deux grandes intentions présentes dans ce document mériteraient d'être analysées plus avant lorsque sortira le projet de SRADDT. Il s'agit de :

- maîtriser les relations avec les régions françaises voisines (comme la Région wallonne, la Picardie a un taux de travailleurs résidents exerçant leur activité en dehors du territoire régional de l'ordre de 15%) ;
- assurer le développement économique via l'émergence de circuits courts afin de tirer parti des évolutions futures liées aux défis climatique et énergétique.

Le document intitulé *Concepts et stratégies pour le développement spatial en Allemagne* est instructif pour l'attention qu'il accorde à la coopération dans le cadre de l'Euregio Meuse-Rhin. Comme précédemment le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais et le SRADT Nord – Pas-de-Calais, Il montre qu'un document stratégique d'aménagement du territoire au niveau régional ou national ne peut aujourd'hui plus faire l'impasse sur les implications spatiales de l'inscription des territoires dans la société de la connaissance. Il reste toutefois très vague à ce sujet. Un des concepts retenus et la présentation préalable de l'évolution récente du contexte contenue dans ce document atteste enfin du traumatisme qu'entraîne en Allemagne le déclin démographique dans de nombreuses régions du pays. Au vu des prévisions pour 2050, la chute de la population devrait être telle que de nombreux logements et infrastructures publiques devront être démolis dans les prochaines années. Toutefois, cette perspective douloureuse ne devrait pas concerner la partie de l'Allemagne la

---

plus proche de la Belgique. Outre de nombreuses villes secondaires de l'ex-RDA, des parties de la conurbation Rhin-Ruhr devraient être touchées par cette évolution inédite que l'on risque de connaître un jour. Heureusement, nous avons plusieurs décennies pour nous y préparer au vu des prévisions démographiques optimistes caractérisant la Belgique.