

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

COM(90) 544 final

Bruxelles, le 27 novembre 1990

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

"EUROPE 2000 : LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE"

Document préliminaire

"EUROPE 2000 : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE COMMUNAUTAIRE"

Document préliminaire

1. INTRODUCTION

Le présent exposé contient les principaux éléments d'un document en préparation, qui a pour but de mettre en évidence les tendances et les pressions sur le territoire susceptibles de modeler l'aménagement du territoire de la Communauté au début du siècle à venir. Il s'agit de doter les pouvoirs publics nationaux, régionaux et locaux, ainsi que les entreprises, d'un cadre de référence facilitant la planification et la prise de décision à long terme.

Le but de ce constat préliminaire est d'activer la discussion sur quelques facteurs déterminants de l'aménagement du territoire, afin que le document "Europe 2000" soit achevé pour la fin de 1991. Ce texte servira en particulier de base de discussion lors d'une réunion des Ministres de l'aménagement du territoire, qui se tiendra à Turin les 23 et 24 novembre prochains.

Les perspectives de développement du territoire communautaire : nécessité d'une approche communautaire cohérente

Avec la mondialisation croissante de l'activité économique et la libéralisation des économies planifiées, les pays d'Europe sont sur la voie d'une intégration économique de plus en plus poussée. Pour ce qui est de la Communauté européenne, ce processus d'intégration a été anticipé et accéléré par la décision de créer un grand marché unique sans frontières.

A l'intérieur comme à l'extérieur de ce grand marché, les mouvements de marchandises, de capitaux et de personnes dépassant les frontières nationales traditionnelles s'intensifient et la structure de ces mouvements à l'intérieur des différents pays s'adapte au développement des liens internationaux.

Cette intégration qui s'accélère aura inévitablement de fortes répercussions sur l'aménagement du territoire communautaire. L'augmentation des flux de transport et de télécommunications ainsi que les développements technologiques dans ces domaines comme dans celui de l'énergie, feront naître une demande supplémentaire à l'égard des réseaux d'infrastructure au plan régional, national et européen. Les mouvements migratoires entre régions et entre pays, d'une part, et le vieillissement de la population de la Communauté, d'autre part, qui toucheront les zones urbaines comme les zones rurales, auront des effets sur la politique du logement et des services publics. Non seulement

les décisions d'investissement et les choix d'implantation des entreprises auront un impact direct sur l'aménagement du territoire, mais ils auront aussi des conséquences pour le développement d'infrastructures matérielles telles que les aéroports, les routes et les établissements d'enseignement.

Les politiques conçues et arrêtées au niveau communautaire ont aussi un impact de plus en plus grand sur l'aménagement du territoire des Etats membres :

- La politique commune de l'agriculture et de la pêche, par exemple, a une influence déterminante sur le caractère et la structure des zones rurales et côtières;
- La politique commerciale et la politique industrielle, qui ont un impact direct sur l'activité économique et l'emploi dans les régions, débouchent inévitablement sur la nécessité d'exploiter de nouveaux sites industriels, d'en abandonner d'autres et/ou de réaménager des sites anciens;
- La politique extérieure, par les accords commerciaux, la coopération économique et la coopération au développement avec les pays tiers, a sur les régions mêmes de la Communauté un impact sur le plan industriel et en termes de migrations;
- La politique commune de l'environnement a, qu'il s'agisse de pollution du sol et du sous-sol, de pollution des eaux ou de pollution atmosphérique, une grande incidence sur l'aménagement du territoire communautaire. Le rapport entre la protection de l'environnement et le développement économique est extrêmement délicat, d'autant que la qualité de la vie devient un facteur important de la capacité des régions et des villes d'attirer de nouveaux investissements. Il devient de plus en plus évident que le juste équilibre entre la protection d'un environnement fragile et la croissance économique sera difficile à atteindre en l'absence d'une vision claire de la manière dont doit évoluer l'environnement spatial dans la Communauté;
- La politique de développement des ressources humaines, et en particulier de la formation professionnelle, influe sur l'implantation de l'activité économique et, partant, elle a un impact sur l'aménagement du territoire;
- Telle qu'elle a été renforcée par l'Acte unique européen, qui a notamment pour objectif de "promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté", la politique régionale commune est directement intéressée par toute décision relative à l'aménagement du territoire prise dans la Communauté.

Quant à la solution des problèmes structurels des régions les moins favorisées, elle intéresse de toute évidence au plus haut point la politique régionale commune puisque les programmes de développement régional couvrent plus de la moitié du territoire de la Communauté. Dans les régions en retard de développement en particulier, ces programmes visent principalement le développement des infrastructures.

L'aide communautaire au développement régional se concentre nécessairement sur les régions ayant les plus grands problèmes structurels de sous-développement ou de restructuration. Il n'empêche que, dans la Communauté, les régions sont souvent largement tributaires des grands projets d'infrastructure ou d'investissement industriel situés dans d'autres régions. C'est ainsi que, dans le grand marché de 1992, les régions périphériques aussi auront un intérêt direct à l'achèvement de programmes dans des régions plus centrales, qui relieront toutes les régions dans les réseaux de transport trans-européens.

Le rôle de la politique régionale commune ne doit donc pas seulement consister à fournir une aide financière à un nombre limité de régions. Elle doit aussi traiter des questions qui intéressent l'aménagement du territoire communautaire dans son ensemble.

L'aménagement du territoire communautaire dans le cadre du grand marché doit aussi se concevoir dans le contexte d'une intégration économique, sociale et culturelle plus grande avec les pays voisins.

C'est ainsi que le resserrement des liens entre les pays de la Communauté et de l'AELE dans un "espace économique européen" soulève la question du développement des réseaux d'infrastructure, et notamment de la desserte des régions alpines au Sud et de la Scandinavie au Nord. De même, les liens noués avec les pays d'Europe centrale et de l'Est ainsi qu'avec ceux du bassin méditerranéen ne seront assurément pas sans conséquence pour le développement des structures spatiales de la Communauté.

Toutes les pressions et modifications évoquées dans ce qui précède comportent à la fois des risques et des chances pour un aménagement équilibré du territoire communautaire. Parmi les risques figurent la marginalisation éventuelle de certaines zones ou l'isolement croissant de zones périphériques, avec les mouvements de population que cela entraînerait, la dégradation de l'environnement et la congestion des transports, ainsi qu'une concurrence stérile là où la complémentarité aurait été plus appropriée. En revanche, l'achèvement du marché unique et l'introduction de nouvelles technologies offrent l'occasion d'un aménagement plus judicieux du territoire communautaire.

L'espace communautaire est limité. Son utilisation potentielle est limitée par la géographie et par les différences sociales et culturelles : sept des 12 Etats membres sont situés dans des îles ou des péninsules; la densité de population, qui est de 139 habitants au km² en moyenne contre 26 aux Etats Unis, est très variable, puisqu'elle dépasse dans certaines régions 700 habitants au km².

Les décisions stratégiques en matière d'investissements ont pour notre environnement des conséquences durables et souvent irréversibles. Il est donc essentiel qu'elles soient prises sur la base des meilleures informations disponibles. C'est la raison même de l'engagement de la Communauté dans l'aménagement du territoire.

Les Etats membres ainsi que les autorités régionales et locales ont la responsabilité des décisions en matière d'aménagement du territoire. Ces autorités établissent des programmes pour la nouvelle décennie : grandes infrastructures pour les transports, l'énergie, l'eau et les télécommunications; investissements dans les écoles, les hôpitaux et les services sociaux. Ces décisions ont été de plus en plus décentralisées, ce qui est un bon exemple de l'application du principe de subsidiarité. Les pouvoirs publics ont cependant de plus en plus de difficultés à évaluer la pression que les influences extérieures au territoire dont elles ont la charge sont susceptibles d'exercer sur les sols et autres ressources. La dimension communautaire joue un rôle de plus en plus grand dans leur prise de décision. Il leur faut une information sur ce qui se passe sur le territoire communautaire dans son ensemble, afin de prendre la meilleure décision possible en ce qui concerne leurs propres investissements.

De même, dans le secteur privé, les dirigeants qui élaborent la stratégie des entreprises ont besoin d'un cadre de référence élargi, établi par les pouvoirs publics, qui expose les tendances générales et les pressions à long terme qui façonnent les marchés européens.

Lorsqu'un projet concerne plus d'un Etat membre, il y a relativement peu de moyens de consultation entre Etats membres, permettant d'éviter la duplication ou l'inadéquation des efforts d'investissement. S'il existait une approche plus cohérente de l'aménagement du territoire communautaire, indépendante des frontières, il serait également possible de maximiser les avantages potentiels du marché unique.

La Communauté peut contribuer à atténuer les difficultés des décideurs des secteurs public et privé en fournissant une information sur les évolutions qui ont lieu sur le territoire communautaire. Tel est le but du document "EUROPE 2000" qui sera élaboré pour la fin de l'année prochaine.

Il s'agit de doter les pouvoirs publics et les entreprises d'un cadre de référence facilitant la planification et la prise de décision à long terme. Il ne s'agit nullement d'élaborer une sorte de plan d'aménagement de la Communauté.

La nécessité d'un cadre communautaire cohérent a déjà été prévue par le Conseil dans les règlements sur les Fonds à finalité structurelle de la Communauté, qu'il a arrêtés en 1988 (cf. art. 10 du règlement FEDER). Lors d'une première réunion des ministres de l'aménagement du territoire à Nantes en novembre 1989, il a été convenu d'engager un débat systématique et collectif sur l'aménagement du territoire au niveau communautaire.

Dans une résolution adoptée au cours de la session d'octobre 1990, le Parlement européen a également réclamé formellement une approche concertée de l'aménagement du territoire au niveau communautaire.

En outre, les travaux sur les réseaux trans-européens actuellement effectués par la Commission pour le Conseil marché intérieur soulignent la nécessité d'un aménagement des infrastructures matérielles à l'échelle communautaire, voire européenne. La Commission publiera prochainement un rapport provisoire sur ce sujet⁽¹⁾.

Parmi les éléments qui infléchiront l'aménagement du territoire communautaire au cours des dix années à venir et au-delà, certains se prêtent mieux que d'autres à une analyse quantitative précise. Le présent document aborde des facteurs importants tels que l'évolution démographique, les nouveaux facteurs d'implantation de l'industrie et des services, l'évolution des zones urbaines, rurales et frontalières, les transports, l'énergie, les télécommunications, la recherche et le développement, et l'environnement; il diagnostique les points sur lesquels les travaux doivent encore être approfondis et servira de base de discussion pour la réunion des ministres de l'aménagement du territoire qui se tiendra à Turin les 23 et 24 novembre.

II. LES GRANDES TENDANCES

1. Population et migration

Population : La croissance de la population sera variable selon les pays - certains Etats membres septentrionaux (Allemagne, Luxembourg, Belgique, Danemark) connaîtront vraisemblablement une croissance négative, tandis que les régions périphériques (sud de l'Espagne, sud de l'Italie, Irlande, Irlande du Nord) enregistreront une croissance positive. Toutefois la population totale de l'actuel territoire de la Communauté, avec environ 340 millions d'habitants, restera vraisemblablement stable. A l'intérieur de ce total inchangé, il y aura un vieillissement progressif, conséquence de

(1) Voir aussi les documents COM(89)643, COM(90)310, les conclusions de la présidence du Conseil européen du 9 décembre 1989 et la résolution du Conseil du 22 janvier 1990 (JO n° C 27, p. 8).

la baisse des taux de natalité dans les années 60 et 70. Sous l'action conjuguée d'une régression stabilisée des taux de natalité dans le Nord et de la tendance à la baisse des taux de natalité dans le Sud, cet effet de vieillissement se fera probablement sentir dans toutes les régions de la Communauté. Le tableau 1 représente l'évolution de la répartition par âges de la population totale de la Communauté jusqu'en l'an 2015, et la carte 1 la répartition régionale des personnes âgées en 2010. Ainsi qu'on peut le voir sur la carte, la proportion des personnes âgées est extrêmement variable selon les régions.

L'évolution de la population active suit l'évolution démographique avec un décalage d'environ 15 ans, le temps nécessaire pour passer de la naissance à l'entrée dans la vie active. Pour la Communauté dans son ensemble, il est prévu pour l'an 2000 une croissance modérée d'environ 1,5 million d'actifs (voir tableau 2). La diminution du nombre de jeunes et le vieillissement de la population active nécessitent des moyens de formation continue pendant l'âge adulte ainsi que des possibilités de reconversion mieux ciblées.

Migration : Les tendances migratoires correspondent souvent à des différences, d'un pays ou d'une région à l'autre, touchant au marché de l'emploi et au niveau des salaires. La réaction directe aux impulsions économiques est cependant entravée par d'autres facteurs tels que les différences linguistiques et culturelles, ainsi que par l'attitude des pouvoirs publics à l'égard des migrants.

Il y a essentiellement deux sortes de migrations à examiner au niveau communautaire : les migrations internes à la Communauté (à l'intérieur des Etats membres et entre Etats membres) et les migrations avec les pays tiers. Les courants migratoires internes ont diminué au cours des dernières années en raison de la diminution des offres d'emplois dans les régions centrales de la Communauté et des Etats membres. Quant à savoir si ce manque relatif de mobilité géographique de la main-d'oeuvre persistera ou si l'on assistera à un renversement de tendance, cela dépendra dans une large mesure des résultats économiques des régions périphériques par rapport aux régions centrales.

L'immigration provenant des pays tiers est moins facile à prévoir, mais il est plus que probable qu'elle continuera d'influer sur les marchés du travail dans la Communauté, en particulier dans les grandes conurbations. Le marché unique, qui assure en principe une plus grande mobilité d'un pays à l'autre, peut renforcer cette influence, mais les politiques nationales en matière d'immigration peuvent aussi la tempérer.

A partir de ces tendances démographiques et migratoires, il y aurait quelques questions intéressantes à traiter : Comment ces tendances au vieillissement de la population autochtone et à une immigration potentiellement significative influencent-elles actuellement la planification dans les Etats membres? Dans quelle mesure ces tendances sont-elles prises en considération pour les prévisions relatives, par exemple, aux infrastructures scolaires et sociales (moins d'écoles, modification des besoins en matière de logements, davantage d'hôpitaux, de maisons de retraite, de centres de recyclage, etc.)? Est-il déjà possible de discerner une évolution spécifique résultant de modifications du profil de la population par âges comme, par exemple, la migration des retraités vers certaines régions? Quelles sont pour les grandes conurbations les implications d'une concentration encore accrue des communautés d'immigrants dans ces zones?

2. Mobilité de l'activité économique : nouveaux facteurs d'implantation

L'approche de la Commission concernant les questions industrielles générales est exposée dans le document intitulé "Politique industrielle dans un environnement ouvert et concurrentiel". Le déclin de certains secteurs industriels vétustes a atténué l'importance des facteurs traditionnels d'implantation, tels que la proximité des matières premières et des sources énergétiques. Parallèlement, les progrès réalisés dans les techniques de transport et de communication ainsi que l'apparition de nouvelles méthodes de production/organisation ont considérablement accentué la mobilité d'une grande partie des secteurs industriels et des services, tendance qui sera renforcée par l'achèvement du marché intérieur. C'est ainsi que certaines études indiquent que le taux global de l'emploi susceptible d'être "géographiquement mobile" dans la Communauté est passé de quelque 30 % dans les années '50 à plus de 50 %.

Si l'on examine la Communauté dans son intégralité, l'on constate que ces facteurs n'ont pas eu tendance à réduire significativement les disparités régionales, en dépit de certains signes de redressement, notamment en Espagne.

La Commission s'est employée à susciter un dialogue avec le milieu des affaires en ce qui concerne les facteurs ayant une incidence sur les décisions d'implantation. Une étude approfondie a été menée auprès de quelque 9 000 entreprises dans des régions de l'ensemble de la Communauté*). En juin 1989, la Commission a aussi organisé, à Dublin

*) "An Empirical Assessment of Factors Shaping Regional Competitiveness in Problem regions" - Ifo - Institut für Wirtschaftsforschung, 1990.

Castle, une conférence réunissant plus de 100 dirigeants. Ces deux initiatives ont fait apparaître que, en dehors des éléments induisant un effet direct sur la rentabilité - tels que le coût du capital - les facteurs essentiels des décisions d'implantation sont les suivants :

- existence de systèmes de transport et de communications rapides et efficaces;
- disponibilité d'une main-d'oeuvre particulièrement qualifiée;
- accès aux établissements d'enseignement et aux Instituts de recherche locaux;
- présence de services de haute qualité pour les entreprises, étant donné que celles-ci ont recours de plus en plus à des services que, précédemment, elle assumaient elles-mêmes;
- qualité de l'environnement social et culturel, y compris les infrastructures de sport et de récréation.

Etant donné la mobilité géographique accrue des entreprises de transformation et du secteur des services, les décideurs en matière de politique régionale se verront peut-être confrontés à une compétition interrégionale et intervilles accrue pour conserver ou attirer les investissements. Aussi importe-t-il que la politique communautaire régionale comprenne tant une stratégie globale visant à promouvoir la compétitivité internationale de la Communauté et son attractivité pour les investissements que des initiatives accroissant la compétitivité régionale grâce à des programmes globaux intégrant l'éducation et la formation, l'amélioration de l'environnement, l'insertion d'entreprises régionales dans les réseaux communautaires de R&D et la modernisation des systèmes de transport et de communications. La Commission a lancé à cet effet un éventail d'initiatives telles que PRISMA, TELEMATIQUE ET EUROFORM, en vue de la création de services pour les PME, de réseaux de transfert de données et de nouvelles qualifications.

Au vu de ces tendances, il apparaît de plus en plus nécessaire pour les régions d'offrir une gamme accrue d'avantages, à savoir des infrastructures d'enseignement et de récréation, des services spécialisés pour entreprises et un environnement de haute qualité, outre les bases essentielles d'une infrastructure matérielle et une main-d'oeuvre qualifiée. Dans quelle mesure convient-il d'orienter davantage la politique régionale vers l'encouragement de ce type d'investissements?

3. Les problèmes urbains

Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, la population de la Communauté européenne a connu une forte urbanisation. Il ressort des statistiques du début des années 80 que la Communauté* comptait alors 229 grandes agglomérations de plus de 330 000 habitants. 122 avaient un noyau urbain de plus de 200 000 habitants. La répartition de ces 122 grandes agglomérations figure au tableau 3.

La société européenne est donc devenue une société essentiellement urbaine (tableau 4 et carte 2).

L'éventail des zones urbaines est large : cela va des grandes capitales, qui sont grandes même à l'échelle mondiale et qui comportent une zone suburbaine étendue, aux petites villes ayant gardé leur caractère provincial. Les problèmes des zones urbaines ne diffèrent pas seulement en raison de leur taille et de leur situation, même si ces facteurs sont importants. Les unes doivent affronter des problèmes liés à la croissance, les autres des problèmes liés au déclin; d'autres encore les deux à la fois.

La croissance apporte en effet son lot de difficultés : la zone urbaine agit dans la région comme un aimant de croissance ; la population augmente, les prix de l'immobilier grimpent, les problèmes de circulation s'aggravent et la qualité de la vie, qui est souvent un catalyseur de l'expansion d'une ville, se détériore. Les problèmes du déclin urbain sont caractérisés par une diminution de la population et consistent souvent en une concentration de problèmes qui aboutissent à la dégradation du tissu urbain. On trouve des zones localisées de dégradation dans presque toutes les villes, y compris les villes en expansion et prospères. Les problèmes de l'"inner city" sont typiques des vieilles villes britanniques. En France, on rencontre des problèmes analogues surtout à la périphérie des villes ou dans les petites banlieues satellites anciennes. Enfin, les zones suburbaines des grandes conurbations ont des problèmes spécifiques, notamment en ce qui concerne les transports.

* Sans l'ancienne République démocratique allemande.

Du point de vue de l'aménagement du territoire, il est évident que les restrictions de plus en plus lourdes qui pèsent sur l'aménagement urbain et la protection des espaces verts auront, au cours des décennies à venir, des implications pour les zones urbaines existantes. On s'attend néanmoins à ce que la dépopulation rurale se poursuive en dépit de la mise en oeuvre de politiques visant à enrayer ce phénomène. Il se peut que les problèmes de qualité de vie tels que le bruit, les inconvénients du déplacement domicile-travail, le problème de l'élimination des déchets, etc., rendent la vie urbaine moins attractive, mais cela ne devrait pas entraîner un renversement de la tendance à l'urbanisation. Il semblerait néanmoins que tous ces facteurs entraînent une croissance plus rapide des villes et agglomérations de taille intermédiaire que des grandes conurbations.

Il convient de noter que la Communauté n'a aucune responsabilité en matière de politique urbaine proprement dite. Cela n'est pas prévu dans le Traité. Mais les responsabilités de la Communauté en matière d'environnement et l'action qu'elle mène, par l'intermédiaire des Fonds structurels, en faveur de la cohésion économique et sociale l'amènent à jouer un rôle important dans le développement des villes. La Communauté peut jouer un rôle limité en matière de rénovation urbaine même si ses interventions ne portent actuellement que sur certains types d'investissements et si un grand nombre de domaines tels que le logement sont exclus.

La Commission a récemment publié un Livre vert sur l'environnement urbain, qui est actuellement en discussion dans les Etats membres.

De la même façon que les régions développent leur identité propre dans le cadre du marché unique, les villes tentent de définir leur rôle et leur identité. Le nouveau contexte économique s'accompagnera de modifications dans la fonction des villes et renforcera souvent la concurrence entre elles. Cela ne les empêche pas de tisser des liens de complémentarité afin de renforcer leurs spécialisations. Cela se traduit par la création de réseaux et de groupements par lesquels les villes tentent de s'unir pour la solution de problèmes communs, de réunir des ressources pour réaliser des économies d'échelle et de stimuler la coopération technologique. C'est ainsi que le réseau Polis, cofinancé par la Communauté, a été créé par 32 villes, afin d'élaborer de nouvelles solutions en matière de circulation et d'adopter une attitude convergente à l'égard des technologies à mettre au point. Les réseaux urbains donnent aux villes européennes la possibilité d'être plus concurrentielles sur les marchés mondiaux.

Ces tendances signifient qu'une attention plus grande doit être apportée au niveau communautaire, à la fois au problème du développement des zones urbaines et aux avantages potentiels des contacts et de la coopération entre villes de la Communauté. Il se pourrait en particulier que des Etats membres souhaitent intervenir sur le thème du développement des actions de rénovation urbaine et de la coopération entre villes.

4. Développement rural

Même si la production agricole de la Communauté a continué d'augmenter, la part qu'elle occupe dans le PNB total a diminué. La part de la population active de la Communauté travaillant dans le secteur agricole (y compris le secteur forestier et la pêche) est actuellement d'environ 7,7 %, mais elle continue de diminuer. Pour l'ensemble de la Communauté, elle pourrait bien avoir encore diminué de moitié en 2010.

L'agriculture continuera cependant de jouer dans le développement des zones rurales un rôle important en termes non seulement économiques, mais aussi sociopolitiques. Ce dernier point s'applique notamment aux régions méditerranéennes où vivra en l'an 2000, selon les estimations, 75 % de la population agricole de la Communauté.

Les différences régionales se manifestent aussi par la nature des problèmes auxquels les zones rurales ont à faire face, tels qu'ils ont été définis en 1988 dans la communication de la Commission sur "L'avenir du monde rural" :

- Dans les zones rurales situées dans les régions à forte densité de population comme le nord de l'Allemagne et les pays du Benelux, la diminution de l'activité agricole peut souvent être compensée par la création d'emplois industriels et tertiaires, le schéma d'aménagement du territoire évoluant en conséquence;
- Dans les zones rurales où, tout en étant en recul, l'agriculture occupe encore la majeure partie de la population active, comme dans le nord de l'Espagne, le vieillissement de la population agricole et la pénurie d'emplois alternatifs laissent présager la dépopulation et des perspectives de développement limitées;
- Dans les zones rurales où la population est déjà en régression, comme dans les zones montagneuses de la France, dans certaines parties de l'Irlande et dans la partie occidentale de l'Ecosse, la densité de population devient très faible (moins de 25 habitants au km²), et les perspectives de diversification de l'activité économique sont limitées.

La diminution de la population rurale de la Communauté n'est évidemment pas un phénomène nouveau. De même le phénomène de dépopulation n'est-il pas arrivé à son terme. Cela pose un certain nombre de problèmes pour l'aménagement du territoire communautaire. Cet espace est occupé, pour plus de 80 %, par l'agriculture et les forêts, activités qui n'emploient que 10 à 20 % de la population. La capacité des zones rurales à maîtriser elles-mêmes leurs problèmes est amoindrie par le fait que le revenu par

tête est inférieur à celui des zones industrielles voisines et que la population agricole est relativement âgée, 50 % des agriculteurs actuellement en activité ayant plus de 55 ans (voir tableau 5). Il est probable que la proportion des agriculteurs de plus de 65 ans continuera d'augmenter au cours des dix prochaines années.

Le développement économique des zones rurales dépendra de plus en plus de secteurs autres que le secteur agricole : tourisme, exploitation forestière, industrie. Dans certaines zones, ces activités remplaceront l'agriculture, tandis que, dans d'autres, elles la compléteront. Environ 37 % des agriculteurs de la Communauté ont déjà une activité secondaire; selon les prévisions, la proportion sera de 50 % en l'an 2000.

Si les négociations du GATT aboutissent sur l'objectif de la réduction des subventions agricoles, ce sera - avec la poursuite de la réforme de la PAC - un élément qui entraînera vraisemblablement de nouveaux ajustements de l'agriculture communautaire, avec les conséquences que cela impliquera pour l'économie rurale. Il est probable que ces ajustements augmenteront la part faite aux mesures en faveur d'une agriculture respectueuse de l'environnement.

C'est pourquoi il faut continuer à envisager le développement rural non plus dans sa seule dimension agricole, mais dans une perspective plus générale. La politique de l'agriculture, la politique de l'environnement et d'autres politiques de développement économique doivent être intégrées dans une stratégie globale privilégiant la valorisation du potentiel de chaque type de zone rurale de la Communauté. L'existence d'un tissu éducatif et de formation dans les zones rurales est une condition du ralentissement de la dépopulation rurale. Cela peut passer par l'exploitation des possibilités offertes par les techniques multimedia de formation à distance.

Cette nouvelle démarche a déjà inspiré la réforme des Fonds à finalité structurelle. L'espace communautaire relevant de l'objectif n° 1 est essentiellement un espace rural. Les zones concernées par l'objectif n° 5b sont rurales par définition. Outre l'aide fournie par les cadres communautaires d'appui, la Communauté a lancé l'initiative LEADER visant à intégrer les zones rurales dans le système économique global (exploitation du potentiel endogène, utilisation de technologies modernes), même si, pour le moment, les moyens dont dispose la Communauté pour le développement rural sont limités.

Ces tendances nécessitent une adaptation des politiques communautaire et nationales touchant aux zones rurales. Comment des stratégies de diversification peuvent-elles surmonter les obstacles constitués par une faible densité de population et de bas revenus? Quel rôle les nouvelles techniques de communication peuvent-elles jouer pour encourager l'implantation d'activités nouvelles dans les zones rurales, et notamment le développement de villes dans les zones rurales?

5. Zones frontalières

Telles qu'elles sont définies au plan communautaire (voir carte 3), les régions frontalières représentent environ 15 % du territoire de la Communauté et 10 % de sa population. C'est vraisemblablement sur ces régions que la suppression des frontières à l'intérieur de la Communauté aura les effets spatiaux les plus grands. Elles devront s'adapter au rôle nouveau qui sera le leur dans l'espace européen élargi par rapport à leur situation à la périphérie des Etats membres, qui leur laisse un héritage administratif national et local qui entrave encore la coopération transfrontalière. C'est pour ces zones que le besoin de consultation et de concertation en matière d'aménagement du territoire est le plus grand.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire et la programmation économique, les zones frontalières souffrent d'inconvénients directement liés à leur situation :

- aux extrémités des systèmes de transport et de communication, traditionnellement programmés dans un contexte national, d'où des infrastructures relativement déficientes et des liaisons trans-frontalières inadéquates;
- qui, bien souvent, les isole artificiellement, en tant que centres commerciaux, de leur hinterland naturel, d'où des distorsions dans la structure des échanges;
- qui ne leur permet pas d'assurer certains services publics (santé, éducation, formation) dans un contexte national ou les oblige à des double-emplois avec des services disponibles de l'autre côté de la frontière;
- qui, compte tenu de la disparité des systèmes d'imposition et de sécurité sociale, des langues et des systèmes d'emploi, peut entraver la mobilité de la main-d'oeuvre d'un pays à l'autre.

La suppression des barrières administratives ne sera cependant pas suffisante pour assurer l'établissement de relations économiques normales d'un pays à l'autre. Des efforts soutenus et ciblés seront nécessaires pour arriver à une véritable coopération transfrontalière. L'adoption de l'initiative INTERREG constitue un pas important dans cette direction. La Commission procédera, en consultation étroite avec les Etats membres, à un examen des dispositions législatives et administratives régissant l'activité transfrontalière; cet examen permettra de déterminer si des mesures complémentaires sont nécessaires pour renforcer la planification et la coopération.

Quel est le point de vue des Etats membres sur les mesures qui pourraient contribuer à un aménagement concerté dans les régions frontalières?

6. Les réseaux de transport

L'extension et l'amélioration du système de transport ne compenseront vraisemblablement pas l'accroissement continu du trafic, d'où une congestion aggravée, en particulier dans les régions centrales et, ailleurs, dans les grands centres de population. Le développement des réseaux à grande vitesse n'aura un effet positif que sur certaines régions de la Communauté. Des liaisons améliorées entre le centre et la périphérie peuvent avoir un effet de décongestion en même temps qu'elles contribuent à un développement plus équilibré.

En ce qui concerne la route, la poursuite d'une croissance rapide du trafic passagers est prévue, compte tenu de l'augmentation du parc de véhicules automobiles privés et de leur utilisation. La carte 4 indique les flux de circulation sur les grands axes routiers de la Communauté. Le développement du trafic routier a aggravé la congestion dans les zones à forte densité telles que le Benelux, ainsi que sur certains itinéraires nord-sud très chargés tels que la vallée du Rhône, certaines vallées alpines et l'axe Londres-Douvres. Les goulots d'étranglement des infrastructures de transport terrestre se multiplieront inévitablement si la croissance annuelle du trafic routier ne descend pas en-dessous de 1,3 %. En particulier dans les zones où l'espace est limité par la nature du terrain, la solution de ces problèmes de congestion est difficile à concilier avec la nécessité de protéger l'environnement.

Quant au transport aérien, les taux de croissance annuels resteront probablement supérieurs à 6 % pendant plusieurs années. L'accroissement du trafic aérien local a été la principale composante de la croissance globale (avec des taux particulièrement élevés en 1989 : par exemple 19,3 % à Birmingham, 19,5 % à Porto, 20,4 % à Montpellier). Néanmoins, dans les principaux aéroports internationaux, le trafic et le phénomène de congestion ont également été accentués. Le retard des vols pendant les périodes de pointe a triplé entre 1986 et 1987 pour pratiquement retripler entre 1987 et 1988. Le tableau 5 donne un aperçu des mouvements de passagers et de fret dans les principaux aéroports de la Communauté en 1989.

Les problèmes liés au transport ferroviaire résultent moins de la croissance que de la nécessité de faire face à l'évolution de la demande dans ce secteur. Après avoir perdu du terrain pendant les dernières décennies par rapport aux autres secteurs, le trafic ferroviaire doit en regagner d'ici à la fin du siècle grâce au développement des réseaux TGV et du transport combiné.

Les réseaux de voies navigables destinées au trafic marchand ne se révèlent cohérents qu'en Allemagne, dans le Bénélux et dans l'est de la France. Le fret international s'est accru et représente actuellement 60 % du total. Bien que la longueur totale du réseau diminue, son efficacité augmente grâce à certaines innovations techniques.

En dépit d'éléments montrant clairement que le réseau européen de transport s'achemine vers la saturation, la mise en place de nouvelles infrastructures s'est ralentie en raison de contraintes :

- financières : les investissements dans le secteur des transports sont tombés de 1,5 % du PIB communautaire en 1975 à 0,9 % en 1985;
- de protection de l'environnement : les nouvelles infrastructures engendrent un trafic supplémentaire accroissant la pollution et l'opposition des collectivités locales à de tels développements;
- d'immobilisation de l'espace : les terrains disponibles sont devenus rares, notamment pour les aéroports à proximité de grandes conurbations.

La croissance persistante de la demande en matière de transport place l'Europe devant un défi à fortes implications spatiales. On ne tirera pleinement parti du grand marché que si l'infrastructure nécessaire est mise en place, et cette préoccupation se trouve au coeur de la politique communautaire des transports. La négociation d'un espace économique unique avec les pays de l'AELE et l'ouverture de l'Europe de l'Est (avec la coopération, vitale, de la Suisse, de l'Autriche et de la Yougoslavie pour le trafic en transit) soulignent la dimension largement européenne de cette question. Le groupe "Transports 2000" a engagé une réflexion en la matière.

A l'heure actuelle, les interventions de politique régionale dans le domaine des infrastructures de transport mettent l'accent sur le désenclavement des régions périphériques (le FEDER a débloqué quelque 8 400 millions d'écus pour le financement des infrastructures de transport au cours de la période 1975-88, avec près de 5 900 millions d'écus à dépenser sur la période 1989-93). L'insertion de cette mesure dans un cadre concerté d'aménagement du territoire de l'Europe pourrait en augmenter l'efficacité.

Faute d'une approche globale, de nouvelles disparités régionales risquent de se greffer sur les anciennes. Le développement de réseaux ferroviaires, routiers et aériens à grande vitesse constitue un progrès fondamental. Néanmoins, il pourrait diviser la Communauté en deux zones inégales. Des lacunes au niveau des principales jonctions du système pourraient subsister et, en l'absence de mesures appropriées, certaines régions périphériques ne seraient pas desservies.

Des prévisions précises concernant les tendances du trafic et leur impact contribuent à établir un équilibre approprié entre les différents types de transport sans perdre de vue les impératifs environnementaux. La création de réseaux de transport multimodal (tels que ceux introduits en Suisse et examinés actuellement en France), parallèlement au recours à des techniques modernes de télématique, pourrait améliorer l'utilisation du sol et la protection de l'environnement.

La productivité des réseaux de transport pourrait être améliorée par le positionnement optimal des sites d'interconnexion des réseaux à grande vitesse. Par exemple, une bonne liaison TGV/aéroport est essentielle à un niveau de communication approprié entre les centres plus développés de la Communauté où les services TGV sont compétitifs et les régions périphériques et péninsulaires où le transport aérien va probablement continuer à être plus important.

La productivité des infrastructures de transport peut se ressentir d'une communication insuffisante avec d'autres infrastructures. La desserte des aéroports ou des gares TGV est souvent assurée par des transports urbains vétustes ou peu fiables. Ils réduisent l'impact économique du réseau à grande vitesse. Les efforts d'investissement dans les réseaux locaux devraient aller de pair avec la construction de nouveaux systèmes à grande vitesse.

Le développement des réseaux de communications a, en tant que partie intégrante de la politique régionale communautaire, souligné les avantages que présente la liaison de la périphérie avec le centre; tout en maintenant cette priorité, conviendrait-il maintenant d'attacher également de l'importance à la recherche des moyens de relier les zones périphériques entre elles ? Par quel autre moyen peut-on éviter l'accentuation des disparités imputables aux réseaux à grande vitesse ?

7. Infrastructures énergétiques

La croissance continue de la demande d'énergie rend nécessaire le renforcement de la coopération au niveau européen dans le domaine des investissements, de la planification et de la gestion des infrastructures.

D'ici à 1995, les capacités excédentaires de production d'électricité, dans l'ensemble de la Communauté, seront résorbées. Les choix communautaires devront porter en priorité sur une meilleure intégration des systèmes de transport énergétique en vue de réduire la nécessité de nouvelles centrales électriques et leur éventuel impact sur l'environnement. En outre, le développement de technologies permettant un usage propre et rentable du charbon ainsi que la sécurité de l'emploi de l'énergie nucléaire sont également au rang des priorités retenues. Les augmentations actuelles du prix de l'énergie soulignent la nécessité d'actions communautaires complémentaires pour promouvoir une utilisation rationnelle de toutes les sources d'énergie.

Les sources d'énergie continuent d'exercer des effets considérables sur la mobilité de certains secteurs industriels. Un réseau énergétique incomplet pourrait conduire à une accentuation des disparités régionales au niveau du développement. Un schéma d'ensemble de l'utilisation du territoire communautaire, conjugué à des efforts tendant à renforcer le fonctionnement des réseaux, pourrait orienter plus efficacement les investissements d'infrastructures énergétiques. La mise en place de réseaux à l'échelon européen (action à laquelle l'initiative REGEN apportera une contribution importante, notamment dans le secteur du gaz) revêt une importance particulière pour les régions périphériques.

Les sources d'énergie renouvelables, telles que l'énergie hydroélectrique et la biomasse, pourraient se révéler particulièrement adaptées à la couverture des besoins énergétiques des zones rurales. Le rôle de ces sources dans l'approvisionnement total en énergie primaire pourrait être rendu substantiel, dans certaines régions, par une meilleure coordination interrégionale.

Le choix de sites appropriés pour les centrales électriques, le stockage de gaz liquide et les réseaux de transport énergétique devra être opéré sans perdre de vue l'impératif de la protection de l'environnement. L'emplacement des infrastructures énergétiques peut engendrer des problèmes spécifiques opposant les Etats membres, notamment dans les régions frontalières.

En milieu urbain, une meilleure coordination de l'aménagement du territoire et de la programmation énergétique présente certains avantages. Elle permet de réduire la consommation d'énergie, libérant ainsi des moyens financiers pour d'autres activités et contribuant à une réduction de la pollution atmosphérique.

Les Etats membres pourraient déterminer le moyen de renforcer l'intégration des réseaux énergétiques européens, pour assurer leur efficacité et la sécurité de l'approvisionnement à travers l'ensemble du territoire communautaire, et de les relier, de manière plus appropriée, aux sources d'approvisionnement des autres pays européens et de l'Afrique du Nord.

8. Télécommunications

Les télécommunications jouent un rôle crucial au niveau du développement et de la compétitivité des économies de la Communauté. On estime que la valeur de la gestion et du trafic des informations, sur le marché mondial, excède 500 milliards d'écus et que, d'ici à la fin du siècle, plus de 60 millions d'emplois seront hautement tributaires des services d'information et de télécommunications.

Le trafic international des télécommunications a enregistré une hausse de quelque 20 % par an depuis 1980 pour atteindre 30 milliards de minutes en 1990 (croissance résultant en partie de l'essor de la télécopie).

La croissance spectaculaire de la production, de l'offre et de l'utilisation de télécommunications présente des implications territoriales. Les activités de télécommunication sont concentrées pour la plupart dans les grandes conurbations, en particulier dans les régions plus développées de la Communauté. En revanche, les régions communautaires en déclin sont souvent caractérisées par des infrastructures de télécommunications inadéquates et une sensibilisation insuffisante aux services fournis par les télécommunications de pointe.

En outre, dans les régions rurales, le rythme d'introduction de nouvelles technologies de télécommunications est généralement plus lent, en raison notamment du fait que les coûts afférents à la fourniture et au maintien de services dans les régions excèdent ceux pour les centres urbains.

L'achèvement du marché unique sera facilité par la libre circulation d'informations grâce aux réseaux de télécommunications de la Communauté. Les échanges commerciaux, le secteur financier et d'autres services, les transports, les soins de santé, les autorités centrales et régionaux dépendent de plus en plus des télécommunications. La Communauté est en train de poser les fondements dans le domaine de la technologie et des normes concernant la création d'un réseau rentable de télécommunications à large bande du futur. Par ailleurs, la Communauté contribue à la mise en place de réseaux pour le transfert électronique de données (TEDIS) et permet un échange d'informations entre administrations publiques (INSIS et CADDIA). Elle s'est également attelée à la fixation d'une réglementation assurant un accès libre et efficace à tous les utilisateurs de la Communauté (réseau ouvert de télécommunications).

La Communauté prévoit l'évaluation et la planification de la distribution géographique des services de télécommunications à moyen terme afin d'arriver au degré nécessaire de convergence entre les régions de la Communauté. A cet effet, il est nécessaire de réaliser un développement équilibré :

- des services existants dans les régions défavorisées afin que leur niveau soit comparable à celui du reste de la Communauté;
- des nouvelles infrastructures et des nouveaux services de communications avancées dans toutes les régions de la Communauté, y compris les zones rurales et périphériques, en assurant un accès libre aux PME et à d'autres utilisateurs;
- des liaisons nécessaires dans les principaux réseaux de communications.

Les programmes communautaires STAR et TELEMATIQUE poursuivent ces objectifs.

Les Etats membres pourraient émettre des commentaires sur la manière dont leurs stratégies nationales ont abordé ces questions et sur le moyen de renforcer les actions communautaires. En particulier, quels mécanismes pourraient pallier les désavantages économiques liés aux investissements dans les régions reculées, moins peuplées ?

9. Recherche et innovation

Le lien entre, d'une part, les investissements (du secteur public et privé) concernant la recherche et le développement, la mise au point de produits et de procédés innovateurs et, d'autre part, la croissance économique régionale est bien établie. Le fait que les régions connaissant des taux de croissance relativement élevés sont également celles où la réalisation d'investissements dans le domaine de la R&D et de l'innovation se révèle importante n'est pas fortuit. De fait, la réalisation d'investissements dans ces secteurs est une condition essentielle pour le développement économique soutenu des régions.

Néanmoins, à l'instar des écarts existant, sur le plan de la croissance économique, entre les régions de la Communauté, des disparités caractérisent la capacité et le potentiel de recherche des régions. Des études menées par la Commission ont fait apparaître, en effet, que l'ampleur des disparités dans le domaine de R&D est de loin supérieure à celle des différences socio-économiques entre les régions. Pour ne pas être défavorisée, une région doit bénéficier d'une infrastructure appropriée de recherche et de développement, d'un personnel qualifié et d'une capacité de transfert technologique.

Dans la Communauté, les trois quarts des dépenses totales en matière de R&D (secteur public et privé) sont concentrées en Allemagne, en France et au Royaume-Uni. L'on constate, au sein des Etats membres, une distribution considérablement inégale des ressources, et le fossé technologique à l'intérieur des Etats membres est plus profond que celui entre les Etats membres.

Les entreprises opérant dans le secteur de l'électronique et de l'informatique se regroupent souvent dans un site particulier. Ce fait peut s'expliquer par la présence de centres d'excellence ou de services de recherche universitaire bien établis et réputés. Le rôle de l'enseignement supérieur dans la mise à disposition d'un personnel qualifié pour la recherche et l'innovation ainsi que la réalisation de projets innovateurs pour le secteur industriel peut influencer sur le choix des investisseurs. Le phénomène de concentration produit un effet "boule de neige" étant donné que l'obtention de bons résultats en matière de recherche attire les investissements.

Cette tendance à la concentration soulève d'importantes questions de politique régionale. S'il est évident que toutes les régions ne peuvent être équipées d'infrastructures de recherche de niveau similaire, chaque région devrait disposer au moins de structures de transfert technologique lui assurant le bénéfice des résultats de la recherche effectuée ailleurs. Il appartient à la Communauté européenne de jouer un rôle dans les domaines des sciences, de la recherche, du développement et du transfert de technologie. Grâce aux projets de recherche liés au programme cadre R&D et aux fonds structurels, y compris l'initiative STRIDE, la Commission contribue à un meilleur équilibre régional. Ces actions sont appuyées, en outre, par le programme COMETT visant à promouvoir la divulgation des résultats des recherches. Par ailleurs, la Commission a lancé un programme (SPRINT) visant à renforcer l'infrastructure destinée à des services innovateurs par l'établissement de réseaux intracommunautaires, et comprenant des actions spécifiques pour les régions défavorisées.

Les Etats membres pourraient transmettre des commentaires sur les moyens d'accroître la répartition régionale du potentiel de recherche et de mieux adapter aux besoins locaux les recherches menées à l'échelon régional.

10. Qualité de l'environnement

Un consensus croissant s'est dégagé à cet égard : il convient de réserver, dans les décisions relatives au développement économique, une place plus importante aux ressources et aux coûts environnementaux.

Une approche communautaire dans le domaine de l'environnement s'impose en vue de tracer, entre autres, un cadre commun pour le marché unique et des actions communes destinées à lutter contre les problèmes de pollution (voir tableau 6). Au rang des défis lancés à la Communauté dans le domaine de l'environnement figurent :

- un niveau élevé de pollution de l'air dans les conurbations industrielles : concentration de SO₂ et de NO_x dans les plus grandes agglomérations de la Communauté (voir tableau 7);
- les problèmes d'approvisionnement et de disponibilité d'eau affectant bien des régions du sud de l'Europe; la pollution de l'eau (par exemple, la pollution persistante des fleuves et des eaux souterraines);
- l'érosion du sol, notamment dans les régions méditerranéennes, et la pollution du sol dans les zones industrielles en déclin;
- les menaces qui pèsent sur le patrimoine naturel (habitats et espèces en voie de disparition);

- les pressions contradictoires sur l'utilisation du sol dans les zones côtières où l'absence de contrôle cause un préjudice considérable à l'environnement;
- le rôle accru des conditions environnementales dans les décisions d'implantation et le développement du tourisme;
- les coûts onéreux de la revalorisation de l'environnement (par exemple dans les nouveaux Länder).

La situation du territoire communautaire est caractérisée par de profondes disparités concernant l'environnement. D'un point de vue écologique, le Sud paraît plus riche que le Nord : il y a autant d'espèces végétales dans les Alpes maritimes que dans toute la Grande-Bretagne; l'Italie abrite 60 % des espèces florales et 70 % des mammifères et des amphibiens de la Communauté.

Par ailleurs, les types et les niveaux de pollution diffèrent considérablement en fonction du contexte économique et de la sévérité du degré d'application de la législation.

La réforme des fonds structurels a souligné la nécessité d'intégrer les questions environnementales dans les politiques régionales de la Communauté. Les dépenses consacrées aux programmes environnementaux enregistrent une augmentation plus rapide en termes réels actuellement que par le passé. L'Initiative communautaire (ENVIREG) contribuera à une coordination plus étroite entre le développement économique et la protection de l'environnement, notamment dans les zones côtières méditerranéennes.

Les Etats membres pourraient exposer leur position sur la priorité à donner, dans le développement régional, aux investissements environnementaux.

11. Zones fortement dépendantes de la pêche

Outre les 300 000 pêcheurs, les activités de pêche et d'aquaculture engendrent de nombreuses activités connexes (construction navale, industries de transformation/commercialisation...) qui représentaient, en 1986, 1,15 % de la population active dans la Communauté.

Réparties sur l'ensemble du littoral communautaire, les activités de pêche sont fortement concentrées dans certaines régions où elles jouent un rôle économique important. Elles se déploient aussi bien sur le territoire continental (Méditerranée, Galice, Andalousie, Bretagne, Ecosse occidentale, Irlande, Jutland) que dans les zones insulaires (Canaries, Iles grecques, Sicile, Iles écossaises, Bornholm).

La raréfaction des ressources et la fermeture de certaines pêcheries traditionnelles ont entraîné le déclin de certaines régions. La nécessité de restructurer l'ensemble du secteur en vue d'un meilleur équilibre entre les ressources et les capacités de pêche accentuera ces déséquilibres régionaux.

L'aquaculture, activité traditionnelle et moderne, est fortement dépendante de son milieu et son développement est conditionné par des facteurs tant exogènes (pollution, tourisme, développement industriel) qu'endogènes (disponibilité en juvéniles, concentration).

Elle peut offrir des solutions de rechange au développement des régions fortement tributaires de la pêche à condition de tracer un cadre élargi qui tienne compte des autres activités humaines.

La restructuration et le développement du secteur de la pêche et de l'aquaculture devraient s'inscrire dans un cadre qui permette au plan régional d'associer les différents partenaires publics et privés jouant un rôle dans l'aménagement du territoire, le développement industriel, l'urbanisation, le tourisme.

Malgré les difficultés liées à la gestion des activités de pêche qui s'étendent au-delà de l'espace régional, n'est-il pas également nécessaire de favoriser une approche régionale afin de résoudre les problèmes socio-économiques auxquels se heurtent les économies régionales ? Bien que la gestion des ressources halieutiques ait une dimension européenne, n'impose-t-elle pas une coopération plus étroite entre les instances locales concernées ?

III. TRAVAUX FUTURS:

Ainsi qu'on l'a observé précédemment, le présent document a été établi en vue d'animer un débat sur les questions exposées ci-dessus. La Commission achèvera le document EUROPE 2000 d'ici à la fin de 1991. Ce document esquissera les tendances actuelles et naissantes de la Communauté, déterminera, de manière synthétique, l'impact de ces différents facteurs sur l'utilisation du sol et les développements socio-économiques, examinera les liens d'interdépendance des régions et exposera les scénarios possibles. La Commission a entrepris, à cet effet, une série d'études.

La première série d'études adopte une approche communautaire, analysant les tendances - dont certaines ont été exposées ci-dessus - que présentera l'utilisation du sol au cours des dix années à venir : démographie et migration; nouveaux facteurs d'implantation des secteurs industriel et des services; évolution des secteurs des transports, de l'énergie, des

télécommunications, du tourisme et des loisirs; urbanisation et fonctions futures des villes; gestion des ressources et pollution; et l'impact de ces développements sur les régions voisines de la Méditerranée méridionale et orientale, l'Europe centrale et orientale et la Scandinavie.

La deuxième série d'études vise à identifier la manière dont des régions géographiquement proches envisagent - indépendamment des frontières nationales - l'aménagement de leur territoire. Les zones retenues sont les régions de l'Atlantique, la Méditerranée occidentale, les Alpes, la Méditerranée centrale et les régions de la mer du Nord.

Un système de gestion et de mise à jour des informations provenant des études sera instauré.

Au cours de l'élaboration du document en cause, conçu comme cadre de référence, la Commission sera assistée par les Etats membres et consultera le Parlement européen. En outre, la Commission considère que les questions soulevées dans le présent document figurent parmi celles qui, à plus long terme, justifient la participation des autorités régionales et locales à des discussions - du niveau communautaire - sur les orientations exposées récemment dans son avis concernant l'union politique, du 21 octobre 1990 (COM(90)600). Elle consultera les autorités régionales et locales en recourant au conseil consultatif, à des séminaires et à des groupes d'experts.

ANNEXE

LISTE DES CARTES ET DES TABLEAUX

ANNEXE : CARTES(*) ET TABLEAUX

CARTES

- 1 Prévisions concernant la structure d'âge : pourcentage de la population de plus de 65 ans en l'an 2010
Source : CCE/Institut économique des Pays-Bas
- 2 Densité de population et centres urbains
Source : Base de données Regio, Eurostat, CCE, base de données CORINE, DG XI
- 3 Régions frontalières
Source : CCE
- 4 Transport aérien : Principaux aéroports, mouvements aériens de passagers et fret, 1989
Source : ADP; aéroports de Paris 1990
- 5 Réseau d'autoroutes et flux de véhicules, 1985
Source : Nations unies, Censur (prof. IBF Kormoss)
- 6 Pollution atmosphérique : Dépôts de soufre par source
Source : Environmental Resource Ltd.
- 7 Pollution aérienne : Emissions de SO₂
Source: CCE base de données Corinair, DG XI

TABLEAUX

- 1 Vieillissement de la population européenne
- 2 Vieillissement de la main-d'oeuvre (1990-2015)
- 3 Ventilation des principales régions métropolitaines par Etat membre
- 4 Urbanisation et croissance urbaine dans les Etats membres
- 5 Ventilation des agriculteurs de la CEE par groupe d'âge

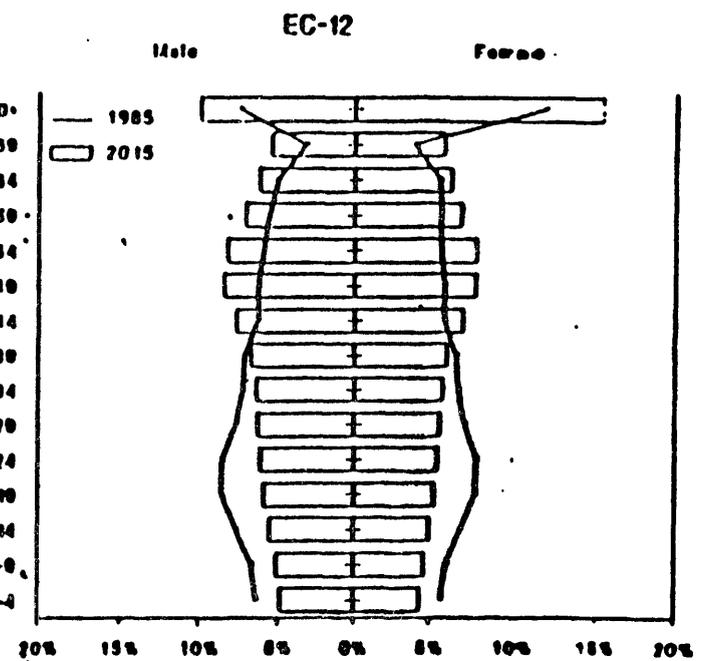
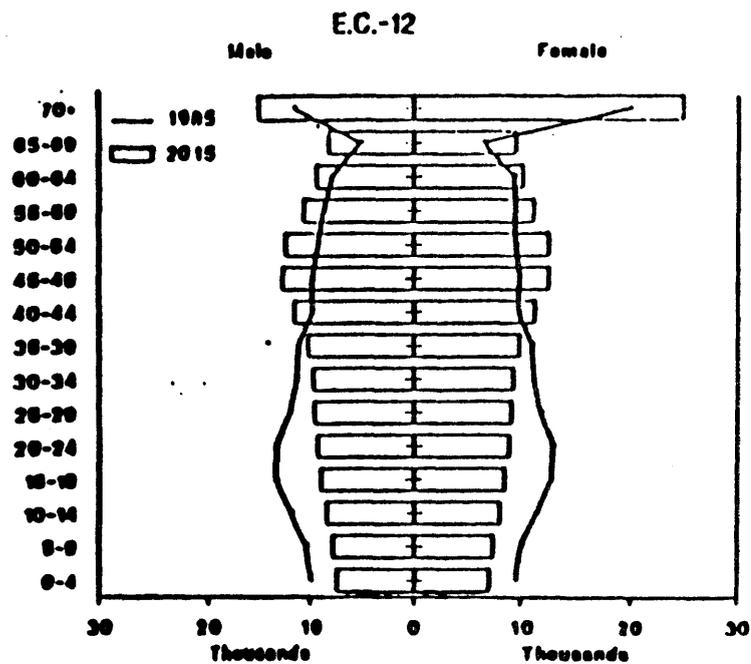
(*) Recherche, traitement de données et cartographie de la DG XI (base de données CORINE) et du professeur IBF Kormoss. La plupart des tableaux et des cartes ayant été préparé antérieurement à l'unification, ne fournissent pas d'informations concernant les 5 nouveaux länder allemands,

Table 1

Population pyramids, absolute (x 1000) and shares (%)
(projected fertility)

absolute numbers

share (%)



Source : Demographic Evolution through time in European Regions,
Netherlands Economic Institute, August 1990

Table 2

Ageing of the Labour Force 1990-2015 (% in age group)
(projected fertility and projected activity rates)

Country	age 15-24			age 50+		
	1990	2000	2015	1990	2000	2015
Belgium	14.6	12.2	11.0	14.1	14.3	19.2
Denmark	20.4	15.9	16.0	19.1	24.1	27.5
France	16.1	13.2	13.1	17.4	18.7	22.3
Germany	18.3	12.5	13.0	21.8	22.3	30.0
Greece	14.2	12.4	9.2	25.5	23.1	26.4
Ireland	21.7	22.4	15.3	18.3	18.0	20.3
Italy	18.7	13.9	12.5	19.6	19.4	24.2
Luxembourg	16.5	13.9	14.1	17.1	18.8	24.3
Netherlands	18.0	13.0	14.5	14.2	17.7	22.6
Portugal	22.3	18.8	13.5	21.0	19.5	25.2
Spain	21.4	18.0	13.0	18.7	16.5	21.7
United Kingdom	21.5	17.0	18.4	20.2	22.2	25.9
EC-12	18.9	14.7	14.3	19.5	20.0	24.9

Source : Demographic Evolution through time in European Regions.
Netherlands Economic Institute, August 1990.

Table 3**Distribution of major metropolitan areas by Member State**

Country	Number of major metropolitan Areas	% of National population living in major metropolitan areas (1981)
Belgium/Luxembourg	4	69
Denmark	2	46
France	22	48
Germany	28	63
Greece	2	45
Ireland	1	40
Italy	17	46
Netherlands	4	44
United Kingdom	24	54
Spain	16	57
Portugal	2	60
EEC 12	122	53

Source: "Urban Problems and Regional Policy in the European Community", CEC/Reading University, 1988, p10.

Table 4 Urbanisation degree and urban growth

Countries	Urban population as a percentage of total population		Average annual growth rate (in percent)	
	1965	1988	1965-80	1980-88
Belgium	93	97	0,4	0,2
Denmark	77	86	1,1	0,3
France	67	74	1,3	0,5
Germany (F.R.)	79	86	0,7	0,1
Germany (D.R.)	73	77	(no figures available)	
Greece	48	62	2,0	1,3
Ireland	49	58	2,1	1,1
Italy	62	68	1,0	0,5
Luxembourg	(no figures available)			
Netherlands	86	88	1,2	0,5
Portugal	24	32	1,7	1,9
Spain	61	77	2,2	1,3
United Kingdom	87	92	0,5	0,4
Austria	51	57	0,8	0,6
Switzerland	53	61	1,0	1,3

Notes: The Growth Rates are calculated from the World Bank's estimates. Because of different national definitions of what is urban, cross-country comparisons should be interpreted with caution.

Source: World Development Report 1990, pp. 238-239 and 244-245

Table 5

FARMERS IN THE EC BY AGE GROUP IN PERCENTAGE

Age	Belgium	Denmark	Germany	Greece	Spain	France	Ireland	Italy	Lux.	Nl.	Portugal	UK	EC12
under 45	33,4	29,4	33,4	21,0	20,6	25,3	24,7	18,9	28,4	31,7	25,0	26,5	22,7
45 - 55	30,6	24,4	35,0	25,7	27,7	26,3	24,7	25,4	26,7	28,2	25,6	25,0	26,9
55 - 65	27,2	26,4	25,6	26,6	28,1	33,1	28,3	30,3	25,6	27,7	24,8	27,4	28,7
over 65	8,8	19,7	6,2	26,6	23,5	15,2	22,3	25,4	19,3	12,4	24,6	21,0	21,7

Source : Eurostat and 1989, Agricultural Report of the Federal Government, Bonn.

DOCUMENT EUROPE 200

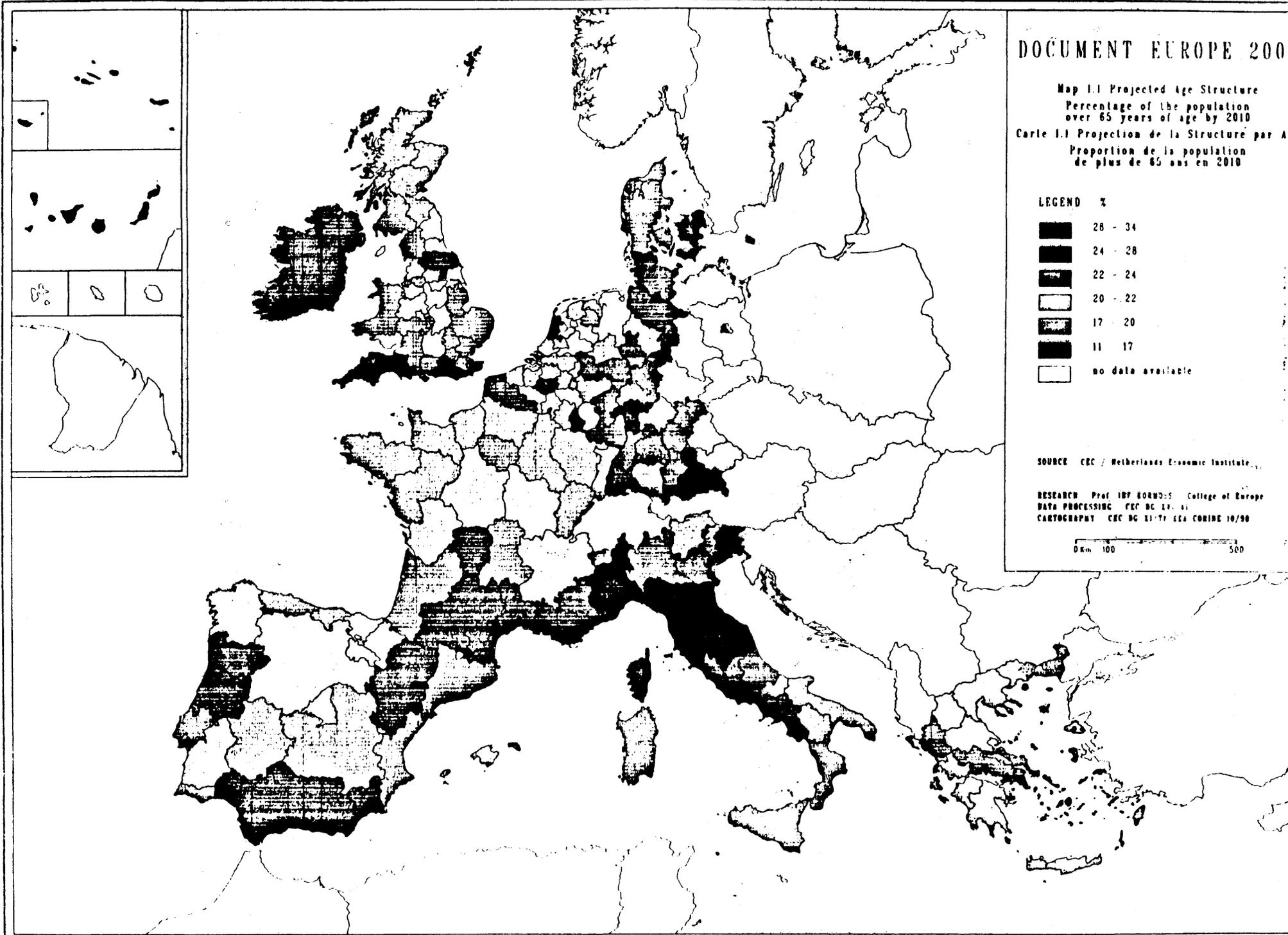
Map I.1 Projected Age Structure
Percentage of the population
over 65 years of age by 2010
Carte I.1 Projection de la Structure par
Proportion de la population
de plus de 65 ans en 2010

LEGEND	%
	28 - 34
	24 - 28
	22 - 24
	20 - 22
	17 - 20
	11 - 17
	no data available

SOURCE CEC / Netherlands Economic Institute

RESEARCH Prof. IJF BORDOIS College of Europe
DATA PROCESSING CEC DG 12/90
CARTOGRAPHY CEC DG 12/79 SEA CORINE 10/90

0 Km. 100 500



DOCUMENT EUROPE 2000

Border regions as defined in
Com C(90)1562/3 INTERREG

Les régions frontalières définies
dans COM C(90)1562/3 INTERREG

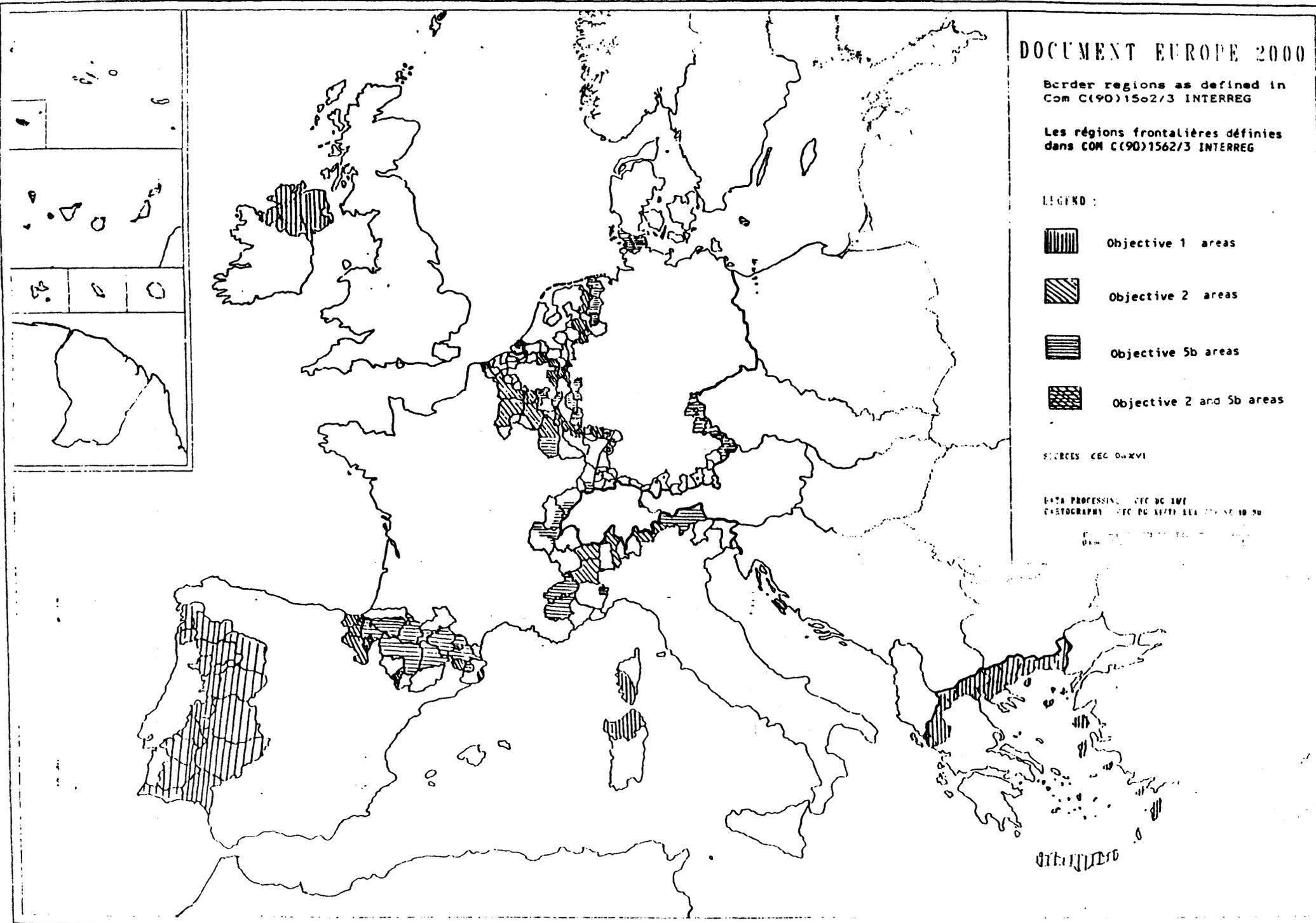
LEGEND :

-  Objective 1 areas
-  Objective 2 areas
-  Objective 5b areas
-  Objective 2 and 5b areas

SOURCES : CEC DAVVI

DATA PROCESSING : CEC DG XVI
CARTOGRAPHY : CEC DG XVI/EEA/11/90

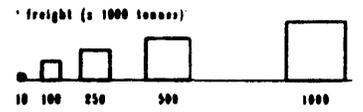
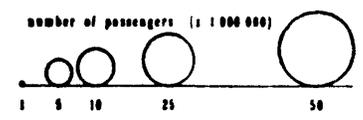
EUROPEAN COMMISSION
1990



DOCUMENT EUROPE 2000

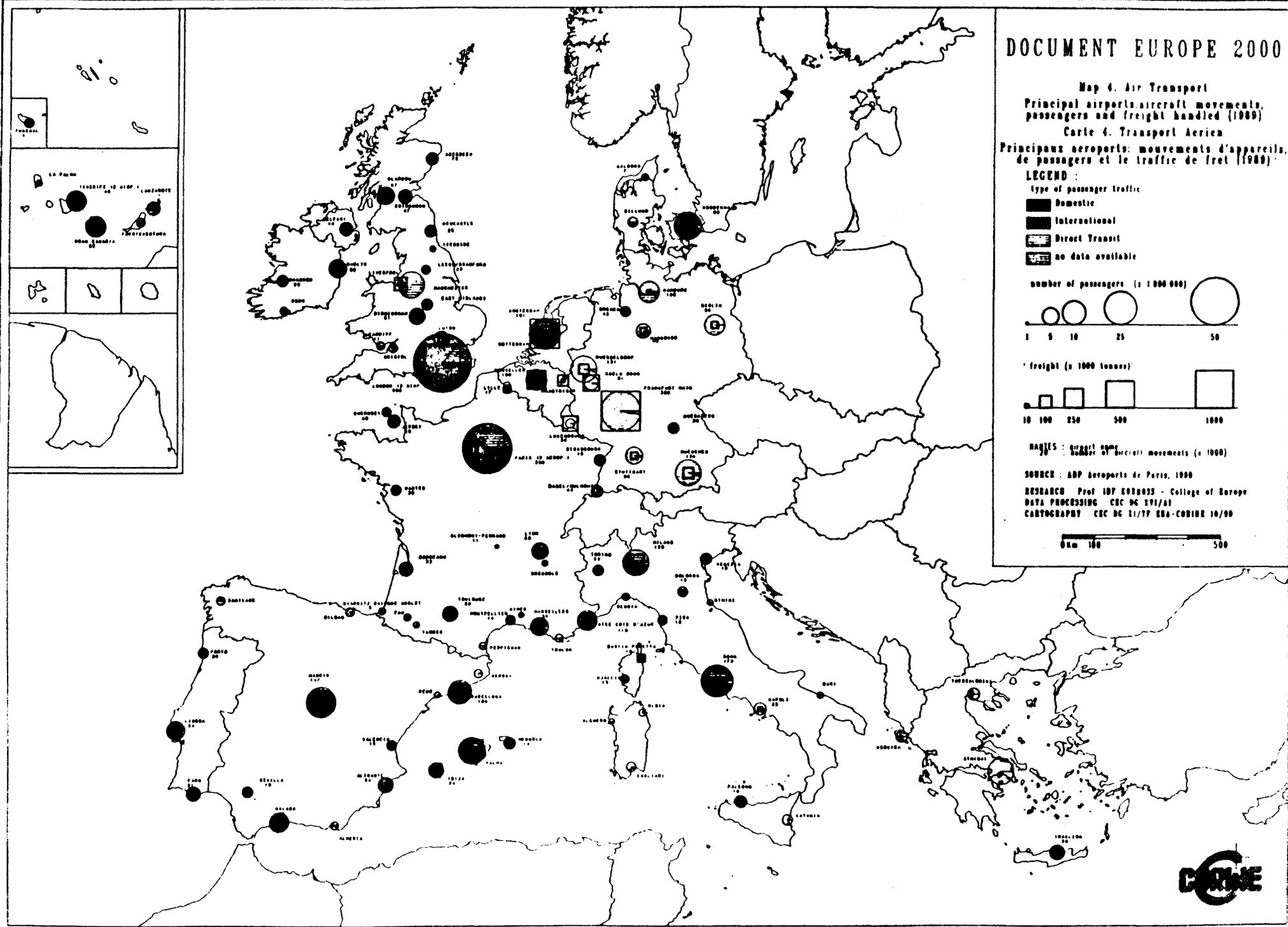
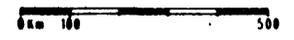
Map 4. Air Transport
Principal airports, aircraft movements, passengers and freight handled (1989)
Carte 4. Transport Aérien
Principaux aéroports: mouvements d'appareils, de passagers et le trafic de fret (1989)

LEGEND :
 Type of passenger traffic:
 ■ Domestic
 ■ International
 □ Direct Transit
 □ no data available



MAPS : **SHADES :** Number of aircraft movements (x 1000)

SOURCE : ADP aéroports de Paris, 1990
RESEARCH : Prof JDF EDDROSS - College of Europe
DATA PROCESSING : CDC DC XVI/AT
CARTOGRAPHY : CDC DC II/TP BSA-CODINE 10/90



DOCUMENT EUROPEEN

Map 7.1 Airborne Deposition
Oxidised sulphur dioxide
by source (1985)
Carte 7.1 Pollution Atmosphérique
Depôts de SO₂ - par source
(1985)

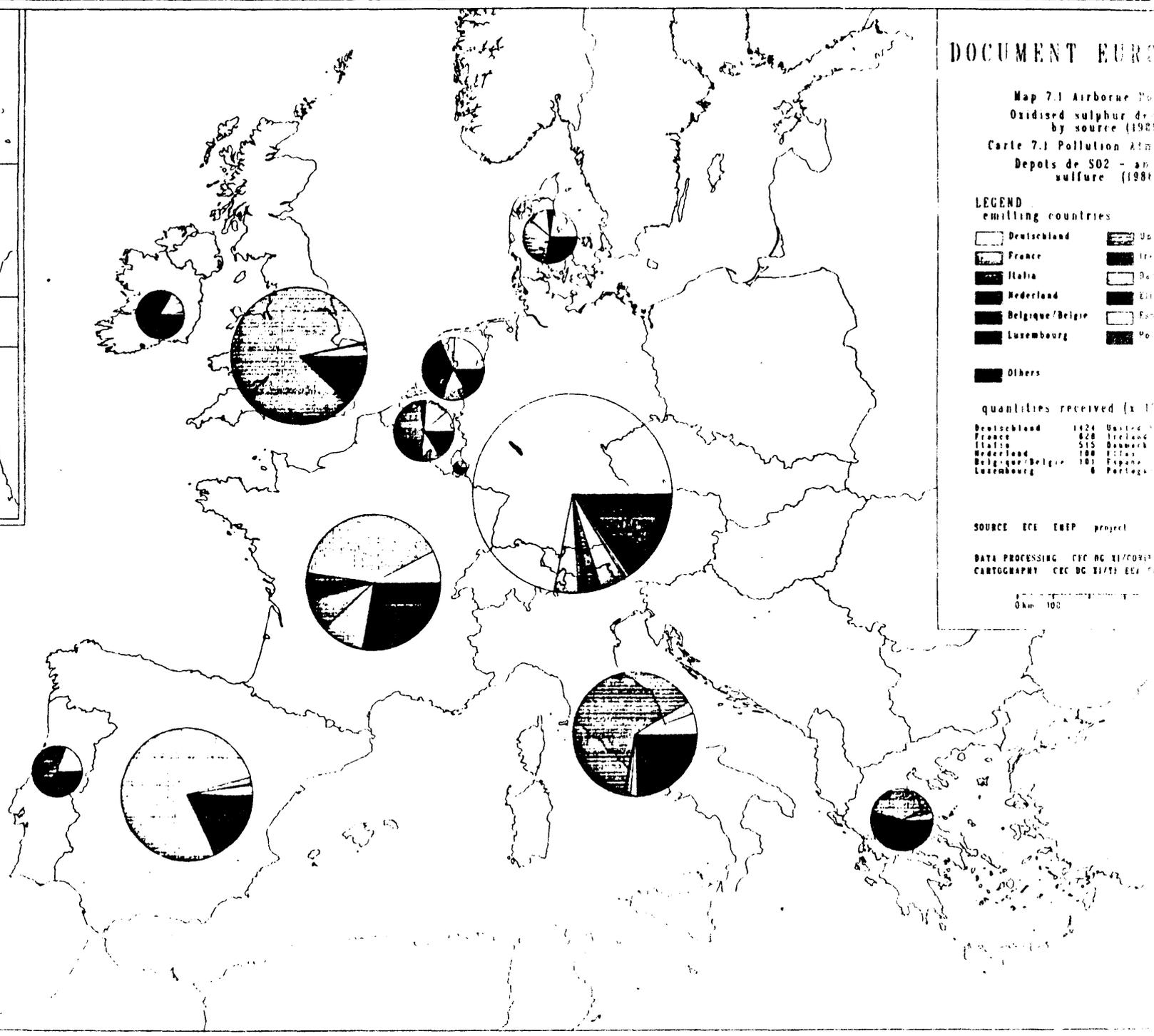
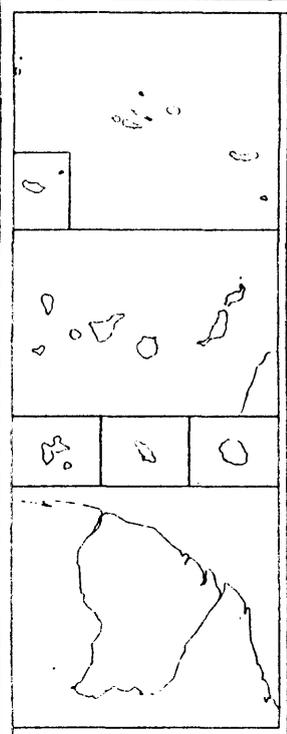
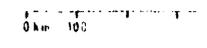
LEGEND
emitting countries

	Deutschland		Danemark
	France		Irlande
	Italia		Grèce
	Nederland		Estonie
	Belgique/België		Espagne
	Luxembourg		Portugal
	Others		

quantities received (x 10³ t)

Deutschland	1424	United Kingdom	100
France	828	Ireland	10
Italia	515	Denmark	10
Nederland	100	Estonia	10
Belgique/België	101	Spain	10
Luxembourg	8	Portugal	10

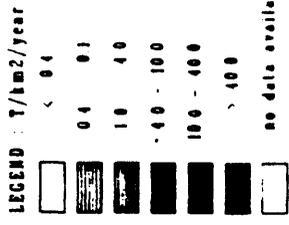
SOURCE: ECE UNEP project
DATA PROCESSING: CPC DC XI/CONF.1
CARTOGRAPHY: CEC DC XI/3/EEA 1985



DOCUMENT EUROPE 2000

Map 7.2 Air Pollution
SO₂ emissions (1985)

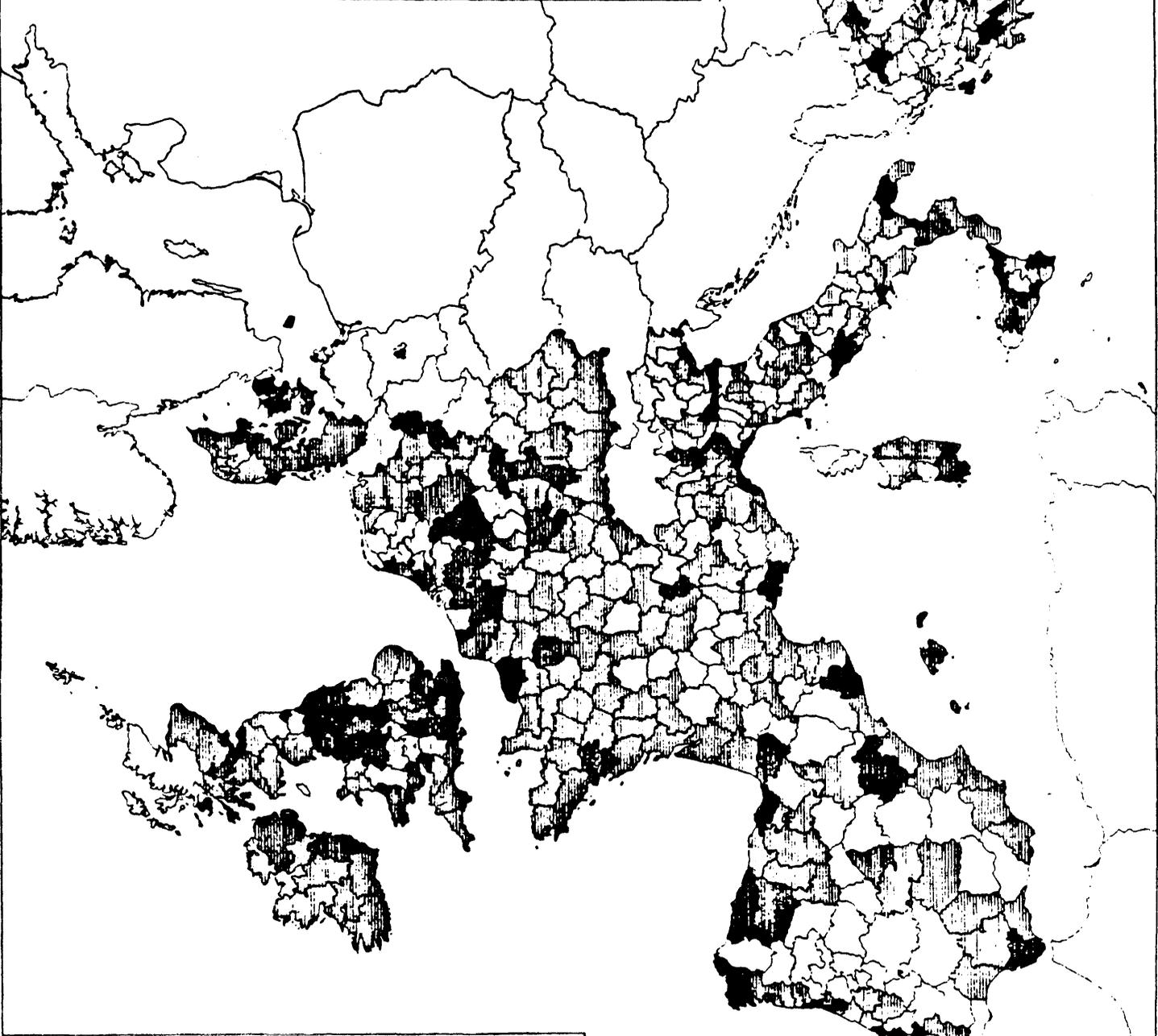
Carte 7.2 Pollution de l'Air
Emissions de SO₂ (1985)



SOURCE: COBINE COBINAID project

DATA PROCESSING: CEC DG XI/COBINE
CARTOGRAPHY: CEC DG XI/PP DEL-COBINE 10/80

Scale: 1:100,000
0 100 500 km



ISSN 0254-1491

COM(90) 544 final

DOCUMENTS

FR

01

N° de catalogue : CB-CO-90-579-FR-C
ISBN 92-77-66044-9

PRIX DE VENTE	jusqu'à 30 pages: 3,50 ECU	chaque 10 pages en plus: 1,25 ECU
---------------	----------------------------	-----------------------------------

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg