

L'Organisation Intercommunale au Portugal: Instrument de Gestion de Structures Urbaines Polycentriques

1. Introduction

L'urbanisation dépasse les divisions municipales et régionales existantes dans les pays et parfois même les frontières nationales. L'intermunicipalité émerge comme espace de problèmes et d'opportunités pour gérer la complexité des structures urbaines polycentriques existantes dans les régions urbaines. L'architecture institutionnelle, les systèmes de planification territoriale existants et les cadres de légitimation ne sont pas toujours adéquates à cette nouvelle réalité. La problématique de l'organisation intermunicipal est commune à la majorité des pays développés. Cette communication verse sur cette problématique au Portugal.

Au début sont présentés les principales transformations qui sont observée dans la structure urbaine du Portugal Continental. Ensuite est discutée la problématique de l'organisation intermunicipal, ses relations avec le cadre institutionnel et le système de planification ainsi que les stratégies pour sa mise en place.

2. Urbanisation, mobilité, pendularité et motorisation en constante hausse

Un des traces plus marquant de l'évolution de l'organisation au Portugal continental, dans les années 90, c'était l'approfondissement de la tendance d'urbanisation et littoralisation de la population et des activités économiques, notamment la consolidation des aires métropolitaines de Lisbonne e du Porto, l'affirmation de un groupe des petites et moyennes viles, aussi que la formation de petites polinucléations ou axes urbains.

Selon la "Typologie des Aires Urbaines" crée par INE/DGOTDU (INE-DGOTDU, 1998), en 2001, la pourcentage de population résidente en "Aires Prédominant Urbaines" c'était environ 71% ce qui représente un accroissement de 8% face à 1991 contre les 3,4% vérifiées entre 1981 et 1991. Si on prend la liste des 123 villes identifiés par l'INE (INE, 2002), la population résidente dans ces villes représente 38,4% de la population total au Portugal continental, quoique 14% dans l'Aire Métropolitaine de Lisbonne (AML) et 7,5% dans l'Aire Métropolitaine du Porto (AMP).

La mobilité résidentielle a aussi accru de façon remarquable dans les années quatre-vingt-dix. Dans la période 1985-1991, 12,8% de la population (environ 1,2 millions d'habitants) à change de municipe de résidence tandis que dans la période 1995-2001 cette proportion s'a élevée à 14,4% (environ 1,42 millions d'habitants).

Le parc automobile a eu une croissance assez accélérée aussi que la consommation des carburants. Dans la décade de 90, le nombre de véhicules registrés a presque doublée (6,9 millions des véhicules en 2001 contre les 3,6 millions en 1991) et la consommation des carburants a augmentée 1,6 fois. L'augmentation de l'offre d'infrastructures de transport routier, tant qualitative que quantitative, c'était aussi remarquable. La extension du réseau d'autoroutes a passé de 454 kilomètres en 1991 pour 1482 en 2000.

Parallèlement, s'a accru l'utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires journaliers par motifs de travaille (maison-emploi-maison). L'automobile représentait plus de la moitié du total des déplacements (52,9%) en 2001 contre les 24,9% en 1991. L'utilisation de l'automobile dans les déplacements entre municipes par motifs de travaille était encore

plus élevée : 32,3% en 1991 et 61% en 2001. Les temps des parcours des déplacements ont eu une petite réduction. La moyenne pondérée des temps des parcours a baissé 1,1 minutes dans la même période.

3. Multiculturalisme

La population résident étrangère au Portugal a plus que doublée dans les années quatre-vingt-dix: 226715 individus en 2001, ce qui représentait 2,2% de la population totale, contre les 1065711 en 1991, 1,1% de la population totale. Parallèlement à cette croissance quantitative on assistait à la diversification de l'origine géographique des immigrants. Les pays de l'Europe des 15 Etats Membres et les pays du continent américain ont perdu poids dans population résident étrangère (européens : 35,2% en 1991 et 31,2% en 2001 ; américains: 28,4% en 1991 et 19,6% en 2001) pour les pays africaines (34,4% en 1991 e 45,6% en 2001), les autres pays européens, surtout du Leste (2,2% en 1991 e 10,2% en 2001) et les pays asiatiques (1,7% en 1991 e 2,8% en 2001). Le quasi totalité de cette population réside dans les aires métropolitaines de Lisbonne et du Porto, où existe plus d'opportunités, d'offre d'emplois, de probabilité des négoce et des soutiens sociaux (Roca, 2003).

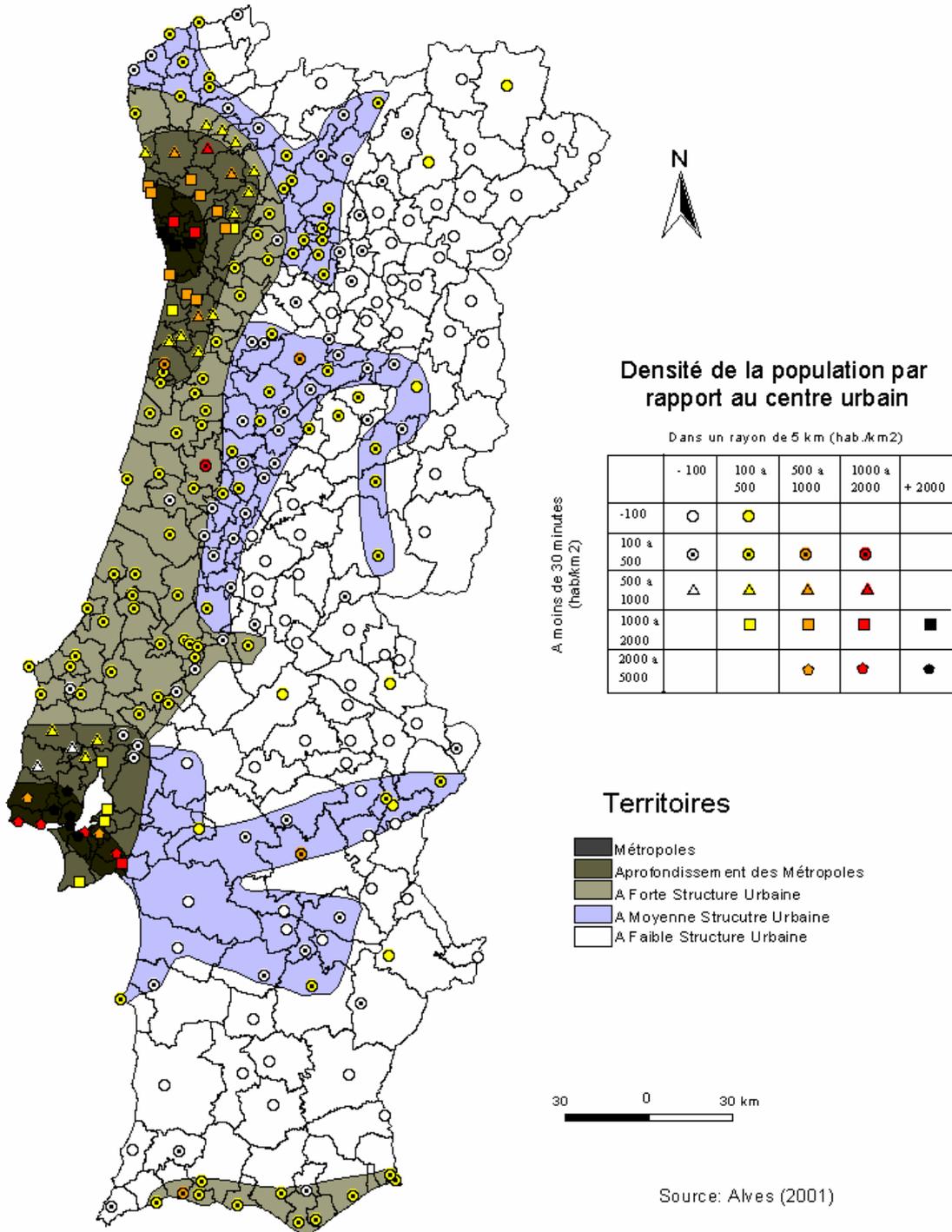
4. Structuration du territoire

L'effet conjuguée des ces et d'autres aspects a eu des impacts énormes sur la structure urbaine du territoire au Portugal continental, notamment (Cartes 1 et 2) :

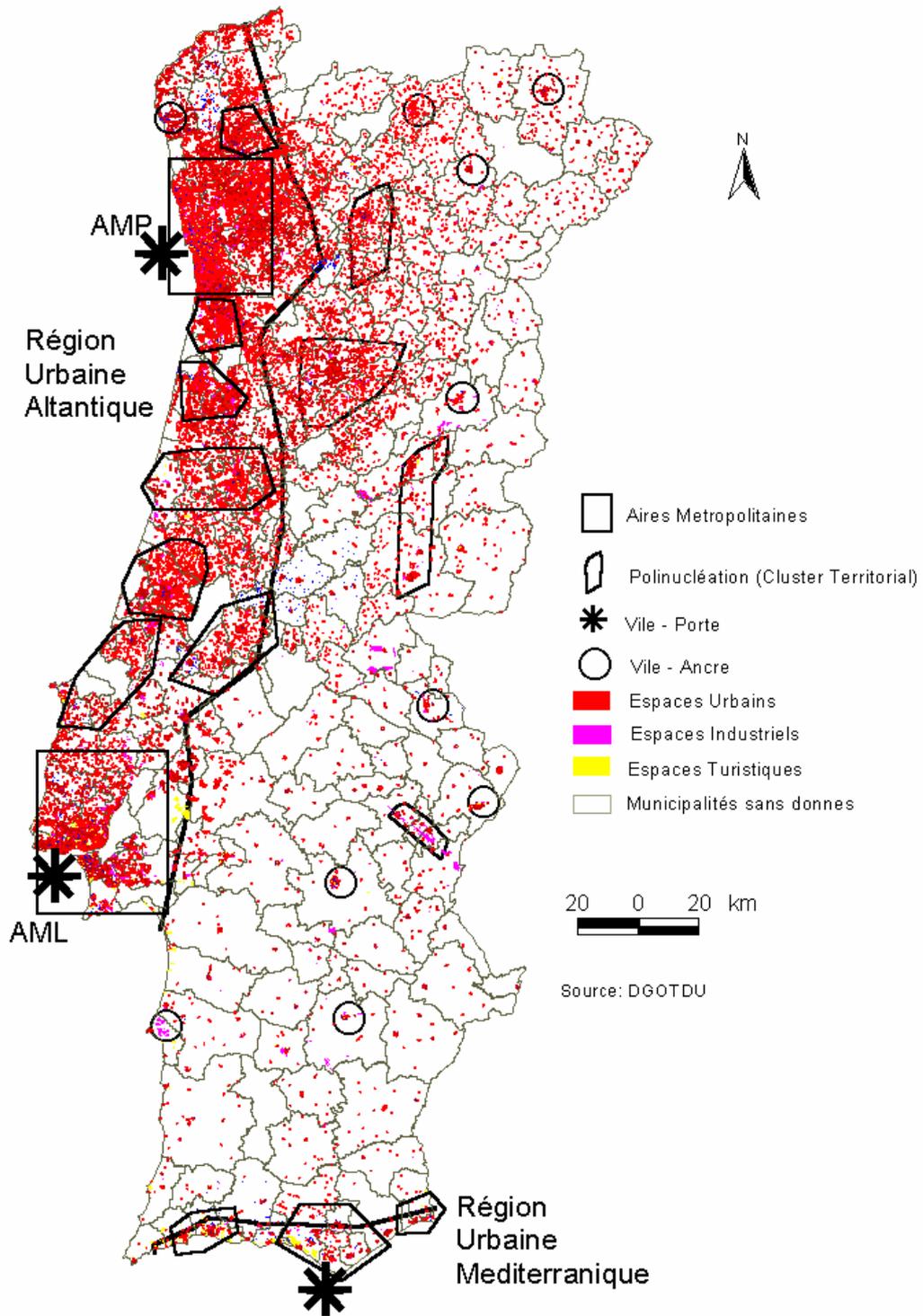
- 1) L'approfondissement des deux régions urbaines en conséquence de la fort infrastructuration du territoire et de la croissance en extension des agglomérations urbaines (périurbanisation), en constituant un continuum urbain polinucléé. Une dans la façade atlantique, caractérisée par une extension environ 370 Km tenant comme extrêmes les deux aires métropolitaines de Lisbonne et du Porto, et l'autre dans la façade méditerranéenne, en s'étendant environ 120 Km, .
- 2) Le renfort des petites polinucléations urbaines en accompagnant les principaux axes de transport ayant pour base des petites et moyennes villes ayant quelque tradition administrative, activités surtout commerciales et parfois industrielles;
- 3) Le renfort des petites et moyennes villes ayant parfois tradition administrative ;
- 4) La perte démographique progressive des espaces à faible structure urbaine constituées par petites villes et villages basé sur l'économie agricole et commerciale.

5. Différentiation fonctionnelle et sociale et pression sur environnement

La structure urbaine du territoire se caractérise par différenciations sur plan fonctionnel et sociale et en générale une plus grande pression sur l'environnement (cadre suivant),



Carte 1 - Structure Urbaine du Portugal Continental - I



Carte 2 - Structure Urbaine du Portugal Continental - II

	Territorial	Fonctionnel et social
Région Urbaine Atlantique	Agglomération urbaine Péri-urbanisation Polycentrisme et conurbations Aires métropolitaines et polynucléation Urbanisation en extension Continuum urbain Aires urbaines dégradées Aires à forte fragilité environnementale (estuaires et zones humides, zones côtières, Réseau Nature) Aires forestiers et aires agricoles	Aires urbaines attractives et compétitives Fort dynamisme économique, sociale et démographique Tissu productif diversifié avec spécialisation sectoriel, compétitif et internationalisée Villes-Porte Infrastructures et équipements et fonctions économiques et services à caractère international (Ports, aéroports, universités, hôpitaux, etc.) Déplacements pendulaires à forte intensité et à long distance (+100 Km) Multiculturalisme accentué Problèmes sociaux graves
Région Urbaine Méditerranéenne	Polycentrisme et conurbations Petites polynucléations Urbanisation en extension Continuum urbain Aires touristiques saturées Aires à forte fragilité environnementale (estuaires et zones humides, zones côtières, Réseau Nature) Aires forestiers et aires agricoles	Fort dynamisme démographique Économie basée dans le tourisme, loisirs et immobilier Forte internationalisation Aires touristiques compétitives Ville-Porte Infrastructures et équipements (aéroports, universités, sport) Multiculturalisme Quelques problèmes sociaux Déplacements pendulaires à moyenne intensité et distance (50 Km)
Petites Polynucléations	Polycentrisme et petites conurbations Urbanisation en extension et en axe accompagnant les axes de transport	Faible dynamisme économique et démographique Infrastructures et équipements et fonctions économiques et services à caractère supra municipal, sub-régional et parfois régional Faible internationalisation Important fonction administrative Primatie du secteur publique Tissu productif peu diversifié Déplacements pendulaires à faible intensité et à moyenne distance (30 Km) Villes-Ancre
Petites et moyennes villes	Urbanisation en extension des petites et moyennes villes	
Espaces ruraux à faible structure urbaine	Urbanisation en petites villes et villages Aires à forte fragilité environnementale (Réseau Nature et Biotopes) Aires forestiers et aires agricoles	Régression démographique Absence de seuils Viabilité économique et fonctionnelle conditionnée – croissance limitée Petites marchés Tissu productif spécialisé dans le secteur agricole et dans le commerce local et services publics Dégradations d'infrastructures et d'équipements Déplacement pendulaire à faible intensité et court distance (20 Km)

Cadre I – Structure Urbaine du Portugal Continental : caractérisation territorial et fonctionnel

L'économie portugaise est toujours plus tertiaire, les activités économiques et le nombre d'emplois sont de plus en plus concentrés dans les aires plus dynamiques : aires métropolitaines de Lisbonne et du Porto et dans les centres urbains, lorsque dans les deux régions urbaines.

Au sein de ces régions urbaines, surtout dans les deux aires métropolitaines, ou dans les petites polynucléations, plusieurs villes et agglomérations plus petites se trouvent de plus en plus prises dans la zone d'influence immédiate d'une grande ou moyenne agglomération voisine, en profitant de cette intégration.

Ces phénomènes de croissance des villes en extensions, c'est-à-dire la dispersion de l'habitat hors des centres villes, ont des conséquences importantes au niveau des transports, de l'environnement, du paysage ainsi que sociale, en ignorant les frontières municipales tant du point de vue fonctionnelle que spatiale.

La dispersion des activités, des lieux de travail, d'habitat, de loisirs et d'achats augmente la différenciation fonctionnelle et rendant difficile la desserte du territoire par les transports publics, qui a comme conséquence une forte augmentation du trafic et des déplacements pendulaires entre les espaces, surtout en utilisant la voiture privée, en créant une importante pression sur l'environnement

La différenciation sociale et spatiale est aussi présente. Elle apparaît principalement entre différentes classes de revenu. Il y a des quartiers où habitent les personnes les plus aisées et des quartiers où se concentrent les populations plus faibles socialement : personnes à revenu faible, personnes âgées, étrangers, jeunes en formation, etc. (normalement dans les villes-centres qui offrent aux personnes en difficulté un plus grand anonymat, ainsi que des prestations sociales nombreuses et diversifiées. Les villes-centres des agglomérations deviennent ainsi le lieu de cristallisation de problèmes sociaux: pauvreté, drogue, intégration des étrangers, etc.

Dans les petites polynucléations et les petites et moyennes villes en dehors des régions urbaines (villes-ancre), la différenciation sociale et spatiale avec son hinterland est aussi forte et parfois l'urbanisation s'étend au-delà du municipal siège, en pressant aussi l'environnement.

Dans les espaces ruraux les petites villes et villages, qui se situent en dehors des régions urbaines et des aires métropolitaines ou loin des grands centres urbains, caractérisés par la régression démographique, ne profitent que de manière limitée des impulsions émanant des grands centres économiques. On assiste à la perte de services et de activités, publiques et privées, à la perte d'attractivité et de compétitivité et à la constatation de dégradation de quelques infrastructures et équipements utilisés.

6. L'inadéquation du cadre institutionnel

Le cadre institutionnel actuel, basé sur l'excessive fragmentation municipale, la vision excessivement généraliste de l'Administration Centrale et des politiques publiques et la l'absence de régions est inadéquat à la structure territoriale présente - structures urbaines polycentriques, polynucléations, régions urbaines, villes-réseaux.

Plusieurs phénomènes territoriaux ne connaissent pas les limites administratives de communes dans les régions urbaines et dans les espaces ruraux. L'intermunicipalité émerge comme niveau où se présentent des problèmes et des opportunités, comme conséquence de l'interaction de la concurrence accrue entre villes et territoires et de la globalisation. Mais elle est fortement conditionnée par le contexte institutionnel existant une fois qu'il n'existe pas de coïncidence entre territoires fonctionnels et institutionnels.

L'intermunicipalité a besoin des réponses politiques adéquates et de s'affirmer comme entité avec personnalité politique propre et ressources et compétences propres, ce qui ne l'intéresse pas aux pouvoirs installés qui cherchent à maintenir leurs prérogatives ; donc il n'existe pas de volonté exprimée de leur part pour transférer des compétences à d'autres structures.

7. L'émergence de l'intermunicipalité comme espace d'intervention

L'organisation intermunicipale peut avoir un rôle très important dans la promotion de la compétitivité territoriale dans les régions urbaines aussi que dans les espaces ruraux et intervenir en plusieurs champs d'action du développement durable (Cadre II).

L'organisation intermunicipale est indispensable pour les communes qui n'ont pas la capacité suffisante – territoire, population, ressources financières, etc. - pour promouvoir des politiques de développement territorial de base locale (Alves, 2004).

		Territoires	Champ d'action	Stratégies
Organisation intermunicipale	Urbains	Régions Urbaines Petites polinucléations Petites et moyennes villes	Développement urbain durable Contrôle de l'urbanisation Rénovations e réhabilitations urbaines Structure fonctionnelle équilibrée et complémentaire Création/manutention des espaces et couloirs verts (open-spaces) Contrôle du transport individuel Régénération économique et sociale Combattre l'exclusion sociale Promotion/gestion d'équipements de façon articulée Promotion économique et culturelle Promotion/gestion de systèmes (transports, eaux, déchets, etc.) Marketing territorial	1. Arrangements institutionnelles I. Promotions de structures politiques et administratives à large champ d'action II. Association volontaire de municipes III. Décentralisation IV. Clarifier le cadre de compétences V. Promotions de centres de rationalité VI. Promotions de plates-formes de négociation/concertation VII. Intégration, articulation e coordination vertical et horizontal 2. Schémas de Cofinancement I. Soutiens financiers à l'organisation intermunicipal (taux d'intérêt, bonifications, majorations, augmentations de la capacité d'endettement, ...) II. Moyens financiers propres III. Schémas péréquatifs (revenu et dépenses) IV. Fonds d'intermunicipalité V. Contratualisation ad hoc
	Ruraux	Espaces ruraux à faible structure urbaine	Gestion de services et activités Manutention des services de proximité Viabilisation d'équipements et d'activités Promotions de politiques de développement local Promotion touristique et culturelle Promotion et gestion d'infrastructures et d'équipements de façon articulée Promotion et gestion de zones d'activités Marketing territorial	I. Soutiens financiers à l'organisation intermunicipal (taux d'intérêt, bonifications, majorations, augmentations de la capacité d'endettement, ...) II. Moyens financiers propres III. Schémas péréquatifs (revenu et dépenses) IV. Fonds d'intermunicipalité V. Contratualisation ad hoc
	Urban-ruraux	Régions Urbaines Polinucléations Villes Espaces ruraux	Développement urbain durable Contrôle de l'urbanisation Systèmes de transports publics Espaces et couloirs verts Promotion/gestion de systèmes (transports, eaux, déchets, etc.) Promotion et gestion de zones d'activités Promotion et gestion d'équipements de façon articulée	3. Gouvernance I. Citoyenneté et participation II. Partenariat public-privée 4. Planification/Evaluation I. Co-planification et co-programmation II. Instruments obligatoires III. Audit territoriale IV. Inter change / Coopération V. Manuel des bonnes pratiques

Cadre II – L'organisation intermunicipal dans la structure urbaine du Portugal Continental

Plusieurs investissements qui peuvent être mise en ouvre par une seule commune n'ont pas l'échelle adéquate et souvent ont le risque d'avoir plus grand impact sur les communes voisines, qui sur elle-même. Ils sont facteurs de dispersion qui ont besoin d'articulation et coordination au niveau supérieur en amplifiant leurs effets et en promouvant les indispensables effets et économies de synergie et de réseau, et, en même temps, en sauvegardant la garantie de viabilité économique et sociale de beaucoup d'eux.

Les associations volontaires des communes existantes à but spécifique ont un champ d'action très restrictif et sont incapables de faire face aux défis et à la complexité de l'intermunicipalité. Donc c'est important crée une structure de pouvoir à multiple vocation qui permet la gestion adéquate des processus territoriaux une fois que beaucoup d'eux transcendent les limites municipales et ne fonctionnent pas plus à l'échelle municipal.

La solution et la conception des quelques problèmes ne peu pas être mise en ouvre à l'échelle local. Il faut trouve une "plate-forme de négociation" et un "centre de rationalité commun" entre les communes des territoires ou se trouvent les relations d'interdépendance les plus intenses, la cohérence, la cohésion et l'identité territoriales, pour mettre en place des solutions plus adéquates aux problèmes existants.

8. L'organisation intermunicipal comme stratégie politique et sociale

La question de l'organisation intermunicipal est dans agenda politique en divers pays soit dans l'Europe or dans l'Amérique du nord, comme une voie possible pour adapter les processus d'administration du territoire face aux défis de la globalisation et aux problème mis en place par les structures territoriales notamment les mutations sur l'organisation de la croissance des villes (Jouve et Booth, 2004).

Ces mutations territoriales, rapides et complexes, induisent des perceptions et des pratiques nouvelles chez les acteurs privés et publics par rapport au territoire, tant urbain que rural, en apportant de nouveaux problèmes et défis à la administration du territoire, mettant en question les processus administration territoriale en cours. Elles s'inscrivent dans le contexte de la globalisation qui se traduit par une concurrence accru entre les territoires mais que remise en question la notion de progrès social, une préoccupation croissante pour la qualité de vie, de l'environnement ainsi que de l'intérêt pour des initiatives locales et régionales de développement.

Ces changements territoriaux impliquent un nombre croissant d'acteurs, tant publics que privés. Il faut de nouveaux arrangements institutionnels, des démarches participatives, le recours à des instruments plus incitatifs reposant sur le partenariat public-privé, la négociation. Ce qui on appelle de management territoriale et de gouvernance territoriale.

Cependant l'organisation intermunicipal apport des problèmes de nature différente dans les différents Etats (Fédérées, décentralisés, unitaires, etc.).

Dans le cadre de la reforme territoriale de l'organisation de l'Etat et de la décentralisation administrative le gouvernement portugais a élu comme voie a privilégier l'organisation intermunicipal dans la séquence de la réjection de la régionalisation para referendum populaire, en 1998. Il a entendu qui la voie plus adéquate c'était pressionner et persuader les municipes a mise en place les organisations intermunicipales volontaires à multiple vocation par contrat publique, en fixant un conjoint des exigences et des critères. Parallèlement, l'Etat a assume les compromises de décentralisée plusieurs compétences pour ces nouvelles structures à travers de contrat a établir en phase suivant et de financier un parte substantielle de leurs fonctionnements et des leurs activités.

Deux alternatives sont données aux municipes pour s'associer en structures intermunicipales. La Loi n° 10/2003 étable le processus de créations des Aires métropolitaines à travers des deux modalités : Les Grandes Aires Métropolitaines (GAM) et les Communautés Urbaines (ComUrb). La Loi n° 11/2003 étable le processus de créations des Communautés Intermunicipales à But Générale (CIBG) et les Communautés Intermunicipales à But Spécifique (CIBE).

Pour constituer une GAM il faut un minimum de 9 municipes et un minimum de 350 000 habitants, tandis que une ComUrb à besoin d'un minimum de 3 municipes et de 150 000 habitants. Pour la CIBG et la CIBE il n'y a pas de critères dimensionnelles.

Ces 4 types de structures peuvent contractualiser avec L'Etat mais seulement les GAM et les ComUrb auront soutiens financiers direct du Budget de l'Etat. Elles n'ont pas des compétences propres mais seulement celles qui les municipes veulent transfère et qui l'Etat était disponible a établir par contractualisation.

Les structures intermunicipales son constitués par trois structures politiques et administratives :

- a) Une assemblée (délibérative), où sont présent les membres qui ont été élu dans les assemblées municipales ;

- b) Une structure exécutive, où sont tous les maires des communes ;
- c) Une structure consultative, où sont tous les maires des communes et les représentants de l'administration central déconcentrée.

La société civile et ses organisations ne sont pas représentées dans les structures intermunicipales.

Dans la séquence de ces lois sont en formation et installation plus d'une vingtaine de structures intermunicipales dans les trois premières modalités.

9. L'organisation intermunicipal et planification territoriale

L'organisation intermunicipal peu remettre en question les instruments classiques d'aménagement ainsi que les procédures de décision en urbanisme et en développement territorial. Pour qu'elle fonctionne c'est indispensable avoir leurs instruments de planification et gestion territorial adéquats à ce niveau territorial.

Dans le cas portugais le système de planification et gestion territorial, approuvé en 1998 et 1999, prévoit les instruments et les procédures adéquats au niveau intermunicipal, sans questionner les compétences de communes et de l'Etat, notamment le PNPAT, le PRAT et le PIMAT (Cadre III).

Le PIMAT est l'instrument excellence de l'organisation intermunicipal et de promotion de l'articulation et coordination horizontale (entre communes de l'organisation intermunicipal) et verticale (entre l'Etat et les communes), ou se confronte directives et orientations du secteur étatique avec volontés et désirs des agents infra étatique au niveau municipal et intermunicipal.

10. Notes finales

L'organisation intermunicipal au Portugal, tel que les autres pays, est confrontée avec des problèmes relatifs au cadre politique et administratif et au déficit de légitimation de l'intervention. L'organisation intermunicipal devra être mise en place dans les régions urbaines comme dans les espaces ruraux comme au niveau des relations ville-campagne. Ainsi existe un champ d'action propre pour l'intermunicipalité au niveau national régional et municipal.

Le système de planification territoriale a déjà les instruments de planification et gestion adéquats à la dimension intermunicipal. Les lois approuvées par le gouvernement portugais vont dans le sens contraire à la gouvernance des territoires donc elles ne prennent pas la participation de la société civile et ses organisations représentatives.

Intervention	Instruments de planification territoriale	Obligatorieté	Orientation	Approbation	Champ d'action
Tout le Territoire national	Programme National des Politiques d'Aménagement du Territoire (PNPAT)	Entités publiques	Stratégique	Gouvernement	Structure territorial au niveau national Infrastructures et équipements Armature urbaine Patrimoine historique et culturel Conservation de la nature Critères e orientations pour l'utilisation du sol Directives territoriales Articulations horizontales
Tout le Territoire national	Plan Sectoriel Territorialisé (PSECT)T	Entités publiques	Stratégique	Gouvernement	Secteurs envisagé
Partes du territoire national	Plan Spécial d'Aménagement du Territoire (PEAT)	Entités publiques	Normative	Gouvernement	Environnement et Conservation de la nature Eaux Intérieures Superficielles Zones Côtiers Zones protégées
Région de planification (total/partial)	Plan Régional d'Aménagement du Territoire (PRAT)	Entités publiques	Stratégique	Gouvernement	Structure territorial au niveau régional Infrastructures et équipements Armature urbaine Patrimoine historique et culturel Environnement Critères e orientations pour l'utilisation du sol Directives sectorielles territoriales Articulation horizontale
Plusieurs municipes	Plan Intermunicipal d'Aménagement du Territoire (PIMAT)	Entités publiques	Stratégique	Communes	Structure territorial au niveau intermunicipal Infrastructures et équipements Qualité environnementale Articulation horizontale et verticale
Municipe	Plan Directeur Municipal (PDM)	Entités publiques et privées	Normative	Communes	Occupations du sol
Centre Urbain (total/partial)	Plan d'Urbanisation (PU)	Entités publiques et privées	Normative	Communes	Occupations du sol
Zones Urbaines	Plan de détail (PD)	Entités publiques et privées	Opérative	Communes	Design urbain
Aires des municipes	Programme d'Action Territoriale (PRACT)	Contrat	Opérative	Partenariat	Project Territorial

Cadre III – Instruments du système de planification territorial

	Préoccupations dominantes	Intermunicipalité	
		Principales mesures	Incidence territoriale
PNPAT	Insertion géostratégique dans les réseaux internationaux (européens, atlantiques, transatlantiques, etc.) Infrastructures, équipements, activités et services de niveau international Équilibre inter régional Orienter la croissance urbaine au niveau nationale Contrarier les déplacements pendulaires à longue distance Citoyenneté, équité, droits et garanties	Options stratégiques Priorités au niveau national Règles et critères Cadre législatif Schémas Financiers (Péréquation verticale, Fonds de l'intermunicipalité) Typologies de contractualisation Cadre de référence pour l'armature urbaine Orientations pour les espaces ruraux Directrices territoriales Objectifs sectorielles territorialisés	Tout le territoire national
PRAT	Equilibre intra régional Attendre à la différenciation régionale Articulés spécialisations productives et fonctionnelles Contrarier les déplacements pendulaires à longue et moyenne distance Citoyenneté, équité, droits et garanties	Orienter la croissance urbaine au niveau régional Promouvoir complémentarités entres les centres urbains Politiques des transports publiques adéquates Protéger l'environnement Valoriser les espaces ruraux	Région et Sub-région de planification Aires Métropolitaines Clusters territoriaux interdépendants et complémentaires Polynucléations Réseaux urbaines fonctionnellement intégrées au niveau régional
PIMAT	Gagner masse critique et échelle Promouvoir synergies Avoir visibilité Viabiliser activités et services Articuler et coordonner activités communes Augmenter l'efficience Citoyenneté et équité	Oriente physique et fonctionnelle de la croissance urbaine Promouvoir politiques conjointes Promouvoir activités et services en communs Diminuer les déplacements pendulaires Politiques des transports publiques adéquates Protéger l'environnement Valoriser les espaces ruraux Schémas Financiers (Péréquation horizontale) Contractualisation avec l'Etat et le secteur privé	Territoires à forte cohésion, cohérence et identité Bassin de vie Cluster Territoriale Polynucléation Réseaux urbaines désarticulés a faible dimension quantitatif et fonctionnellement

Cadre IV – Planification territorial et organisation intermunicipal

11. Bibliographie

- Alves, Rui (2004) "*Portuguese intermunicipal organization - Basic principles*", paper presented to 44th European Regional Science Association, Porto, 27-30 August.
- Alves, Rui (2003) "*Organização intermunicipal. Algumas orientações estratégicas*" in *Revista Urbanismo, AUP, Ano 5, 2003 (pp.6-15)*.
- Alves, Rui (2003) "*Organização intermunicipal: Que Futuro?*", comunicação apresentada ao V Congresso Ibérico de Urbanismo organizados pela AIUP e AETU, Viseu, Março de 2003.
- Alves, Rui (2001) *Planeamento e ordenamento do território e o Estado Português - Contributos para uma intervenção renovada*, Dissertação de Doutoramento em Planeamento Regional e Urbano apresentada à UTL, Lisboa.
- INE (2002) *Atlas das cidades de Portugal*, Lisboa, INE.
- INE-DGOTDU (1998) *Tipologia das Áreas Urbanas*, Lisboa, INE-DGOTDU.
- Jouve, Bernard et Booth, Philip (dir.) (2004) *Les métropoles au croisement de la globalisation et de la transformation du politique*, Québec, Press de l'Université du Québec.
- Roca, Maria (2003) "*O papel da imigração na dinâmica Populacional: um contributo para o estudo da sustentabilidade demográfica das regiões portuguesas*" in *Estudos Regionais-Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, nº4 2003 (pp.5-38).