

MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE
Conférence Permanente du Développement Territorial

RAPPORT FINAL DE L'EXPERTISE 5 (2007)

QUATTROPÔLE
**Perspectives pour le développement du sud-est de la province de
Luxembourg**

DECEMBRE 2007

Université Libre de Bruxelles (GUIDE)

Pilotage scientifique : C. VANDERMOTTEN
Chercheurs : Gilles Van Hamme, Etienne Castiau

Table des matières

INTRODUCTION.....	3
1. LE CONTEXTE : STRUCTURES ET DYNAMIQUES RECENTES DANS LE SUD-EST DE LA PROVINCE DE LUXEMBOURG	4
1.1. LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES	4
1.2. LES FLUX DE TRAVAILLEURS	7
1.3. COMPARAISON DES STRUCTURES ET DYNAMIQUES ECONOMIQUES	10
1.4. LES REVENUS DE LA POPULATION.....	13
1.5. EVOLUTION DES PRIX DU LOGEMENT.....	18
1.6. SYNTHESE	19
2. LE SUD-EST DE LA PROVINCE DU LUXEMBOURG DANS LES PLANS D'AMENAGEMENT ET DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE	21
2.1. LE SDER.....	21
2.2. OBJECTIFS DU PROGRAMME DIRECTEUR D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE LUXEMBOURGEOIS ET DU PROJET IVL.....	21
2.3. LA GRANDE REGION	23
2.4. LE POLE EUROPEEN DE DEVELOPPEMENT (PED).....	25
2.5. LE QUATTROPOLE (HTTP://WWW.QUATTROPOLE.ORG/).....	26
2.6. LE RESEAU TRANSFRONTALIER LELA+	27
3. CONCLUSIONS	29
3.1. MENACES ET OPPORTUNITES DANS LE SUD-EST DE LA PROVINCE DU LUXEMBOURG	29
3.2. LES DEFIS A RELEVER	30
3.3. LES COOPERATIONS EXISTANTES SONT-ILS DES BONS INSTRUMENTS POUR REpondre AUX DEFIS DU SUD-EST DE LA PROVINCE DU LUXEMBOURG ?.....	30
3.4. RECOMMANDATIONS	32
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	34

Introduction

Le sud-est de la province du Luxembourg présente des spécificités intéressantes, résultant d'un héritage historique et industriel singulier et de liens croissants avec le Grand-Duché du Luxembourg. Ce sont ces structures et dynamiques spécifiques que cette expertise se propose d'étudier afin de fournir des éléments pour une politique de développement territorial et de coopération transfrontalière active. En effet, au sein de la Région wallonne, ce territoire se distingue car il s'agit de fait d'une zone transfrontalière. La coopération à travers les frontières n'y est donc pas uniquement la conséquence d'une volonté politique mais est rendue nécessaire par l'ampleur des défis à la fois locaux et internationaux à relever.

L'expertise était à l'origine exprimée comme suit : « Dans quelle mesure le sud-est du Luxembourg belge est-il impliqué dans le fonctionnement de l'entité transrégionale qu'est la Grande Région, et quelles seraient les mesures aptes à renforcer et améliorer ces liens transfrontaliers ? L'expertise tentera de répondre à ces questions et de fournir des pistes quant à un développement du sud-est du Luxembourg belge, concernant tant son secteur tertiaire que sa reconversion industrielle, favorisant au mieux son intégration dans le fonctionnement de la Grande Région, et plus particulièrement au sein du QuattroPôle de Luxembourg-Metz-Sarrebruck-Trèves ».

Toutefois, la réalité des coopérations transfrontalières a largement devancé les recommandations des experts. En effet, la ville d'Arlon s'est de fait intégré à un sous-réseau du réseau Quattropôle - le réseau LELA – construit à une échelle plus adaptée aux dimensions de la ville d'Arlon.

Nous présenterons notre expertise en trois temps :

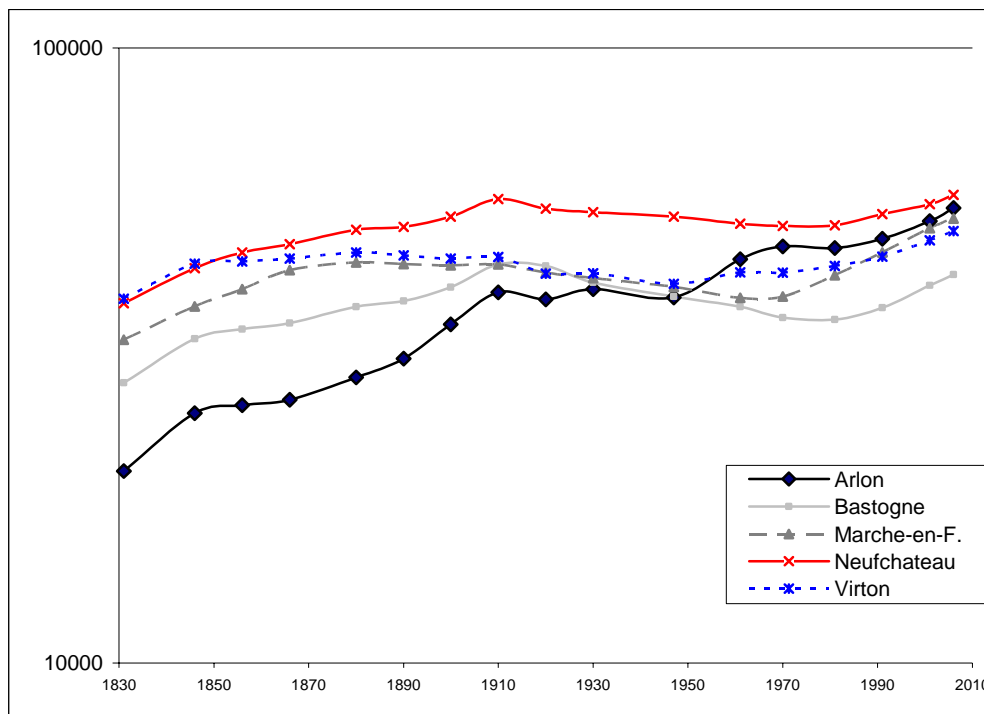
- une analyse des structures et des dynamiques récentes dans le sud-est de la province de Luxembourg ;
- une analyse des plans et réseaux de coopération qui concernent la zone d'étude ;
- une synthèse des résultats, des défis à relever et des recommandations afin d'améliorer les coopérations existantes.

Outre les sources statistiques belges et luxembourgeoises et les textes officiels (plans de développement régional, réseaux de coopération,...), notre expertise repose aussi sur des interviews et contacts pris avec les acteurs locaux. Nous avons en particulier pris contact avec la ville de Luxembourg, la ville d'Arlon, l'Idelux et la chambre de commerce et d'industrie de la province du Luxembourg. Les résultats de ces contacts ont été intégrés aux analyses elles-mêmes mais elles sont loin d'avoir tenu toutes leurs promesses. Quand réponse il y a eu, elles ont souvent été tardives et laconiques.

1. Le contexte : structures et dynamiques récentes dans le sud-est de la province de Luxembourg

1.1. Les dynamiques démographiques

Après des décennies d'exode rural, qui se sont marqués par des décroissances démographiques à partir du début du XX^{ème} siècle¹, le sud de la Wallonie a connu une reprise démographique assez sensible dès le milieu des années 1970. L'arrondissement d'Arlon a connu une évolution spécifique car il n'a jamais connu de déclin démographique, le pôle d'Arlon jouant partiellement le rôle de ville attirant l'exode rural.



Graphique 1. Evolution de la population des arrondissements de la province du Luxembourg depuis 1830.

Ces dynamiques récentes sont particulièrement accentuées dans le sud-est de la province du Luxembourg, notamment dans les communes jouxtant le Grand-duché du Luxembourg. Ces dernières années, les dynamiques démographiques y sont dans la plupart des cas tirées par des bilans migratoires très positifs (Carte 1).

Pour la plupart des arrondissements, les bilans migratoires très positifs sont essentiellement liés à des personnes issues du reste de la Région Wallonne, et dans une moindre de Bruxelles et de la Flandre (Tableau 1). L'arrondissement d'Arlon fait toutefois exception puisque la moitié du bilan migratoire positif est le fait de personnes venant de l'étranger.

¹ Ces décroissances ont toutefois été limitées par le maintien tardif de fortes fécondités.

	Taux de croissance naturelle. Pour mille	Taux de croissance migratoire. Pour mille			
		avec le reste de la Région wallonne	avec Bruxelles et la Flandre	avec l'étranger	globale
Arlon	4,18	1,87	0,73	2,46	5,07
Bastogne	3,45	4,39	1,10	0,62	6,11
Marche	2,21	2,47	2,16	0,78	5,41
Neufchâteau	1,32	2,58	1,14	0,63	4,35
Virton	0,53	4,47	0,96	-1,95	3,47
Moyenne	1,48	3,08	1,22	0,54	4,84

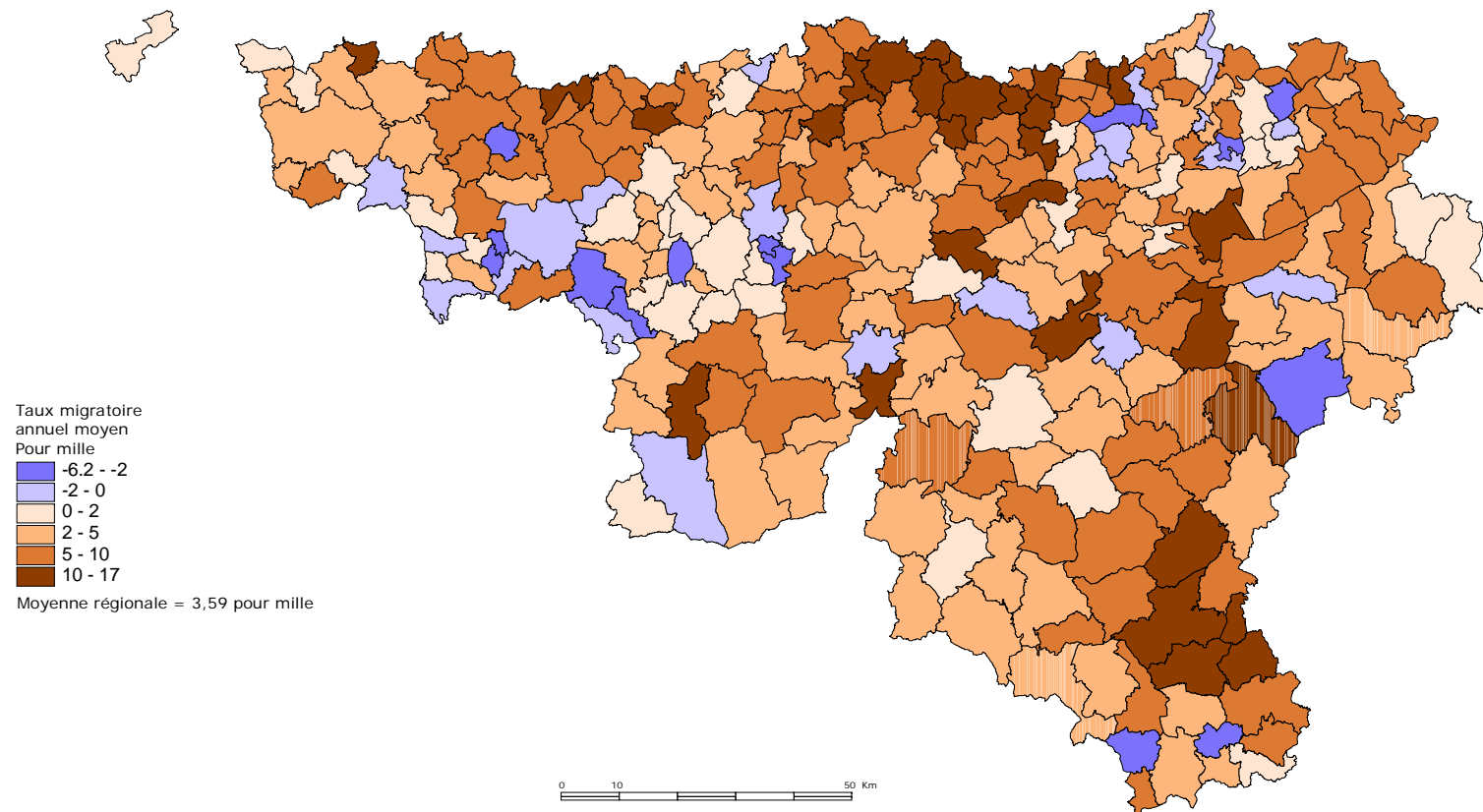
Tableau 1. Composition de la croissance démographique dans les arrondissements de la province du Luxembourg, entre 2000 et 2003.

Source : Statistiques démographiques, INS.

Mais, contrairement à ce qu'on aurait pu attendre, les Luxembourgeois représentent une part très limitée de ces bilans migratoires positifs : entre 1990 et 2005, leur part dans la population de l'arrondissement d'Arlon est passée de 1,63 à 1,79%, soit moins que 5% de la croissance globale de la population au cours de cette période. Les résidents venus de France représentent quant à eux près de 8% de la croissance démographique au cours de cette période.

En résumé, il apparaît que la province du Luxembourg en général, et certaines communes frontalières du Grand-duché du Luxembourg en particulier, connaissent une réelle croissance démographique ces dernières années. Aux bilans naturels positifs s'ajoutent des bilans migratoires positifs parfois élevés, qui sont surtout le fait de personnes venues du reste de la Wallonie - les étrangers représentant une part assez faible de la croissance démographique- . On peut dès lors faire l'hypothèse que la croissance de ces communes repose en partie sur leur attractivité pour la population wallonne, elle-même liée aux dynamiques du marché du travail luxembourgeois. On peut y ajouter le processus plus diffus de rurbanisation, mais ce processus n'a pas de raison de favoriser les zones frontalières, bien au contraire. L'examen des navettes et de ces évolutions permettra d'éclairer ces enjeux.

Bilan migratoire, 2000-2005



Sources des données : INS

CPDT Réalisation : Gilles Van Hamme - IGEAT-ULB

Carte 1 : Bilan migratoire par commune entre 2000 et 2005

1.2. Les flux de travailleurs

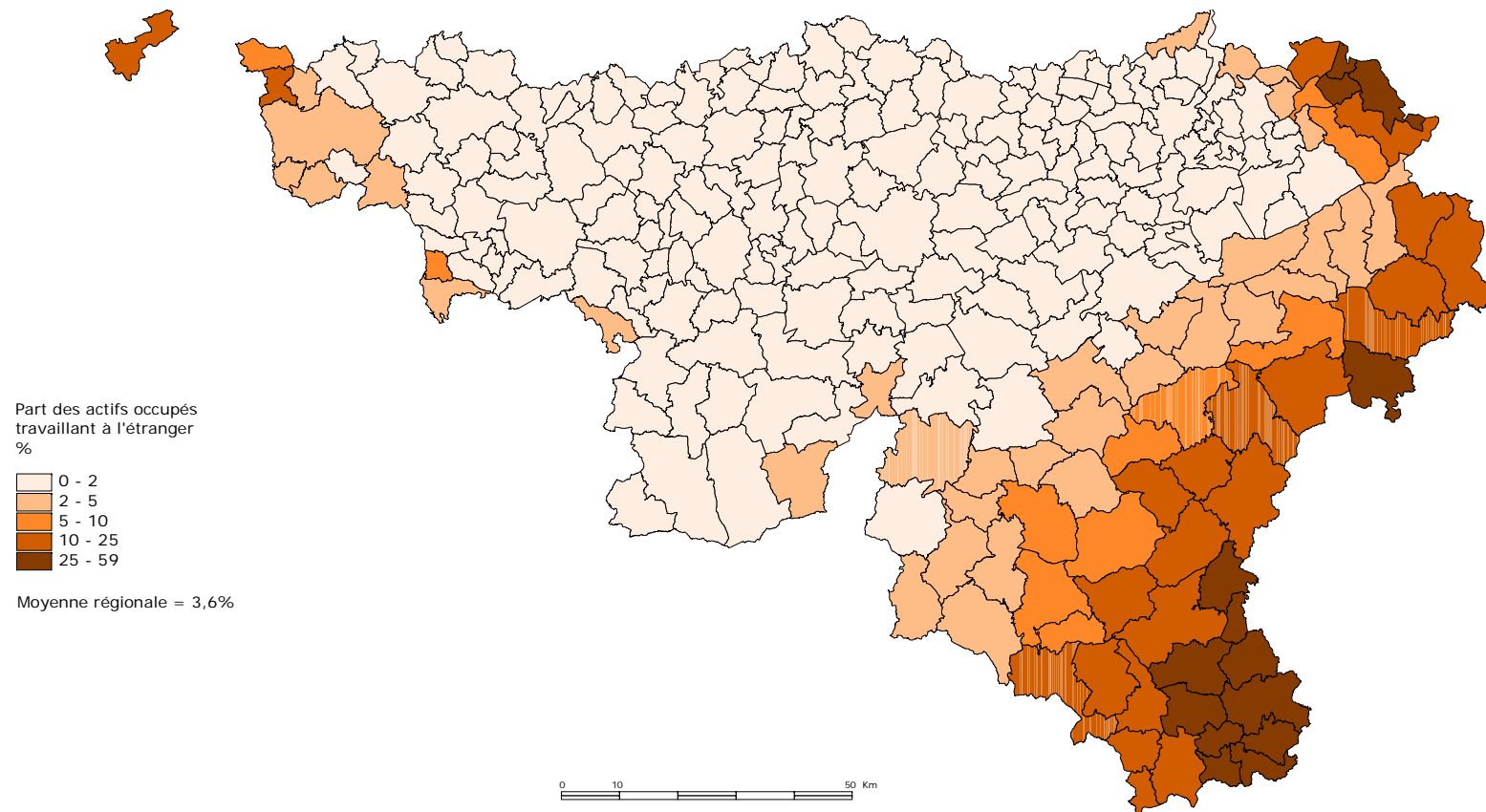
La carte 2 montre le poids très élevé que représentent les pays limitrophes, pour presque totalité le Grand-duché du Luxembourg (GDL), dans l'emploi des résidents du sud-est de la province de Luxembourg : dans plusieurs communes, plus d'un actif occupé sur deux travaille au GDL. Cette proportion a augmenté de façon très spectaculaire au cours des années 90, comme l'illustre la carte 3.

Le graphique 2 montre les flux entrants vers le Grand-duché du Luxembourg, dont l'attractivité pour les frontaliers est croissante : entre 1990 et 2005, le nombre de résidents belges travaillant au GDL est passé de 12000 à 32000. Encore faut-il souligner que cette augmentation est sans commune mesure avec celle concernant les résidents français pour lesquels, au cours de la même période, le nombre de frontaliers vers le GDL est passé de 17000 à 62000. Cette différence d'évolution est notamment liée aux densités de population très différentes entre le sud de la province du Luxembourg, espace de densité moyenne, et les vieux bassins industriels lorrains, espaces beaucoup plus denses.

L'hypothèse d'un sud-est de la province du Luxembourg dont l'attractivité est liée à l'appel croissant de main-d'œuvre de la part du GDL se trouve donc confortée par ces dynamiques, qu'on les lise au travers des évolutions des communes belges ou à partir des statistiques du GDL.

Les actifs résidents en Belgique et occupés au GDL présentent aussi des caractéristiques très marquées du point de vue socio-économique (Graphique 3). Les actifs occupés au GDL sont beaucoup plus qualifiés que ceux occupés en Belgique : la proportion d'universitaires y est deux fois plus élevée. Cette différence est assez traditionnellement observée entre les actifs employés dans l'économie locale et ceux qui navettent à des distances relativement importantes. Toutefois, le profil de qualifications des frontaliers occupés au GDL est particulièrement élevé, puisqu'il est comparable à celui qu'on retrouve pour les personnes occupées à Bruxelles (à peu près 50% de personnes disposant d'un diplôme du supérieur), reflétant le caractère hautement qualifié de l'offre d'emplois du pôle tertiaire de Luxembourg-ville. Ce profil de qualification s'explique aussi par la structure sectorielle des emplois occupés au GDL par les résidents belges : plus de 30% de ces navetteurs belges sont occupés dans les services de haut niveau (finance, immobilier et services aux entreprises), essentiellement dans la finance, qui représente 25% à elle seule.

Les flux de travailleurs vers l'étranger, en 2001

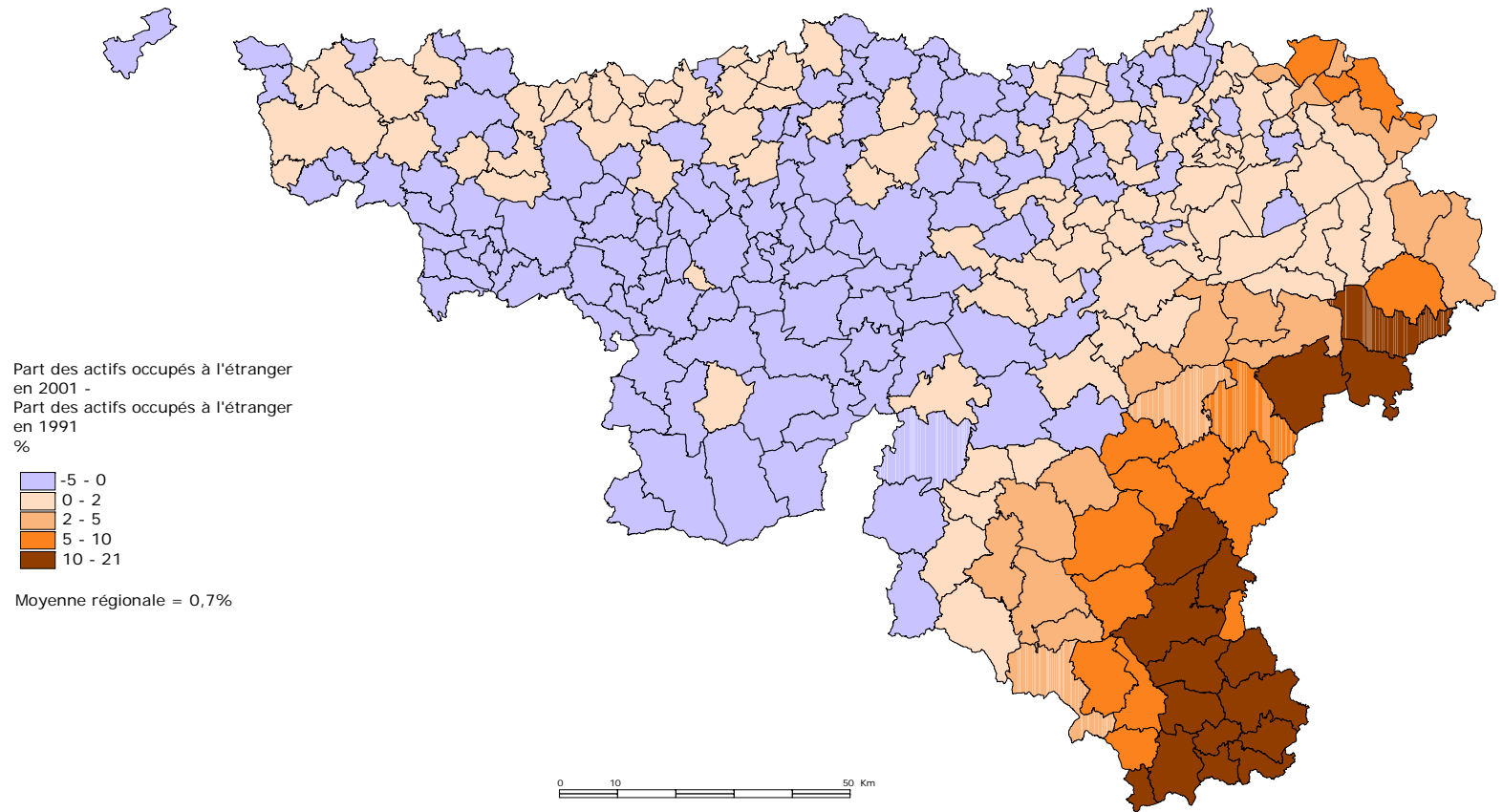


Sources des données : INS

CPDT Réalisation : Pablo Medina Lockhart - IGEAT-ULB

Carte 2. Les flux de travailleurs vers l'étranger par commune en 2001.

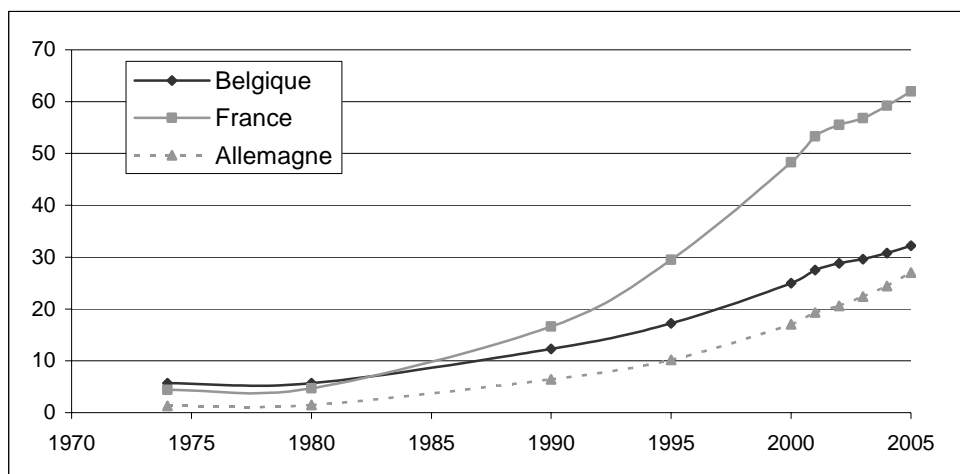
Evolution des flux de travailleurs vers l'étranger, 1991-2001



Sources des données : INS

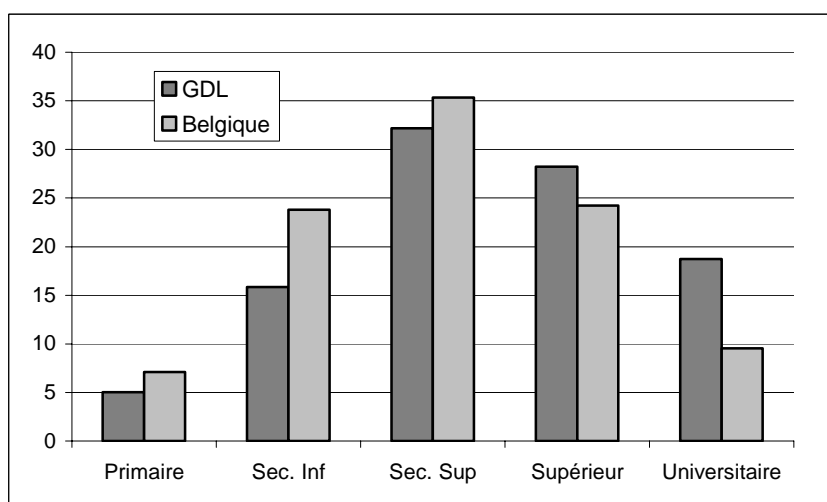
CPDT Réalisation : Van Hamme Gilles - IGEAT-ULB

Carte 3. Evolution des flux de travailleurs vers l'étranger entre 1991 et 2001.



Graphique 2. Evolution du nombre (en milliers) de travailleurs transfrontaliers occupés au Grand-duché de Luxembourg selon le pays de résidence, entre 1974 et 2005.

Source : Statec, 2007



Graphique 3. Comparaison des profils de qualification (%) des actifs occupés au GDL et en Belgique, sur l'ensemble des actifs résidents dans les arrondissements frontaliers* au GDL, en 2001.

* Arlon, Bastogne, Neufchâteau, Virton.

Source : Enquête Socio-économique, INS, 2001

1.3. Comparaison des structures et dynamiques économiques

Pour avancer dans la compréhension du renouveau relatif du sud-est de la province du Luxembourg, et de sa dépendance accrue vis-à-vis d'un pôle métropolitain extérieur, il est nécessaire de comparer les dynamiques économiques du sud de la province du Luxembourg et du Grand-Duché du Luxembourg. La question centrale est d'évaluer l'impact de la dynamique du GDL sur l'économie locale du sud de la province de Luxembourg.

Le tableau 2 met en évidence les différences de structures entre les arrondissements de la province du Luxembourg et le Grand-duché du Luxembourg. Il montre le contraste entre des structures de type périphérique (du moins dans le cadre national), caractérisées par le poids des services banalisés, surtout non marchands, et des structures centrales métropolitaines que la ville de Luxembourg imprime sur l'ensemble du Grand-duché du Luxembourg, avec le poids exceptionnel de la finance et des services aux entreprises. L'arrondissement de Virton est toutefois très spécifique dans ce contexte étant donné le poids de son industrie. L'ancienne industrie métallurgique y a été remplacée par une industrie plus moderne, notamment dans la chimie. On trouve aussi une industrie moderne notamment liée au Pôle Européen de Développement, dans l'arrondissement d'Arlon.

Le Grand-Duché et le sud de la province de Luxembourg sont donc deux territoires aux structures économiques très contrastées, contrastes liés aux trajectoires historiques politiques et économiques différentes de ces deux territoires pourtant relativement comparables à la fin du XIX^{ème} siècle. D'un côté, la province de Luxembourg a été périphérique dans l'économie belge, même si, dans l'extrême sud, des conditions spécifiques et des densités plus élevées avaient permis un certain développement industriel. Ce caractère périphérique se marque aujourd'hui non plus tellement par le poids de l'agriculture, mais beaucoup plus par celui des services à la population, surtout dans les secteurs non-marchands. A l'opposé, le Grand-duché du Luxembourg s'est appuyé sur son statut de paradis fiscal pour développer des structures centrées sur les services de haut niveau, en particulier la finance, et a donc, malgré une économie de petite dimension, des structures comparables aux grandes métropoles européennes de commandement.

Ces différences de structures se marquent inévitablement dans les dynamiques (Tableau 3) : le GDL, qui s'appuie sur les services de haut niveau, connaît dans l'ensemble des dynamiques remarquables, bien supérieures à la moyenne de l'Europe de l'ouest ; la Wallonie, encore marquée directement ou indirectement par ses structures industrielles, connaît des performances plus faibles, même si elles se rapprochent de la moyenne belge au cours des dernières années. Les arrondissements du sud de la Wallonie connaissent quant à eux des évolutions contrastées dans le temps et dans de la santé de l'une ou l'autre grosse entreprise locale. A l'échelle des arrondissements (Tableau 4), on peut néanmoins observer que :

- Arlon a des dynamiques inférieures à la moyenne wallonne, qui s'expliquent notamment par des décroissances dans les services de haut niveau. Ce dernier fait est intéressant car on peut poser l'hypothèse que la proximité du GDL handicape la croissance de l'activité locale dans ce secteur. Seul le secteur non-marchand a ici des croissances supérieures à la moyenne wallonne ;
- dans l'arrondissement de Bastogne, également frontalier du GDL, les dynamiques sont plus positives, surtout au cours de la période 2000-2005. Ce dynamisme est largement tiré par les services marchands à la population (commerce, horeca) et l'industrie. En revanche, les services de haut niveau ont des dynamiques à peine supérieures à la moyenne wallonne, sur des volumes très faibles.

	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce, Transports	Finances et services de haut niveau	Administration, Education, Santé	Autres services	total
Arlon	0,8	14,9	1,7	23,0	19,2	28,6	11,8	100
Bastogne	6,1	13,8	8,6	23,7	22,0	19,6	6,2	100
Marche en Famenne	2,9	11,3	7,8	19,3	22,3	23,6	12,9	100
Neufchâteau	3,9	9,7	12,8	19,2	21,3	20,3	12,8	100
Virton	2,5	33,0	4,8	14,0	21,1	16,8	7,7	100
Wallonie	1,3	19,2	5,2	20,2	24,5	18,1	11,4	100
Grand- duché du Luxembourg	0,5	11,5	5,9	22,7	43,6	13,3	2,5	100

Tableau 2. Structure de la valeur ajoutée (%) dans les arrondissements du Luxembourg, en Wallonie et dans le Grand-duché du Luxembourg, en 2005.

Source : INS, STATEC, 2007

	Croissance moyenne annuelle de la valeur ajoutée globale (%)		
	1995-2000	2000-2005	1995-2005
Arlon	0,75	1,31	1,06
Bastogne	0,24	3,32	1,94
Marche en Famenne	3,09	2,71	2,88
Neufchâteau	3,61	0,92	2,10
Virton	5,44	-1,07	1,77
Wallonie	2,43	1,45	1,88
Belgique	2,90	1,47	2,10
Grand-duché du Luxembourg	5,69	3,05	4,36

Tableau 3. Comparaison des dynamiques économiques des arrondissements du Luxembourg, de la Wallonie, de la Belgique et du Grand-duché du Luxembourg, entre 1995 et 2005

Source : INS, STATEC, 2007

	Arlon	Bastogne	Wallonie
Agriculture	-4,8	-6,6	-3,3
Industrie	-4,1	8,7	0,7
Construction	-2,9	1,5	1,7
Commerce, Transports	2,2	4,1	2,4
Finances et services de haut niveau	1,2	2,6	2,5
Administration, Education, Santé	3,6	2,0	1,9
Autres services	3,5	-3,4	2,7
total	1,1	1,9	1,9

Tableau 4. Croissance moyenne annuelle par secteur dans les arrondissements voisins du GDL, entre 1995 et 2005.

Source : INS, 2007

En conclusion, s'agissant de l'impact de l'économie du GDL sur le sud de la Wallonie, on peut formuler deux hypothèses :

- 1- soit, les relations croissantes avec le GDL entraîneraient une dynamique locale forte. Celle-ci serait essentiellement liée au flux croissant de travailleurs vers le GDL, qui entraîne une hausse des revenus et donc des services à la population. En revanche, elle ne peut certainement pas s'expliquer par un débordement du dynamisme grand-ducal vers le sud de la province de Luxembourg : Luxembourg-ville est trop éloignée pour déborder économiquement jusque dans le sud de la Wallonie ; on n'a pas observé non plus de périurbanisation des Luxembourgeois (voir 1.1.) vers le sud de la province du Luxembourg. En somme, il est possible que les relations croissantes avec le GDL induisent une dynamique économique par le biais des hausses de revenus des résidents et donc des services locales à la population, surtout dans l'arrondissement de Bastogne ;
- 2- le dynamisme du GDL induirait une concurrence qui briderait le dynamisme du sud de la Province de Luxembourg. La faible dynamique des services de haut niveau dans l'arrondissement d'Arlon pourrait en être l'illustration. Cette concurrence se joue notamment sur l'attraction de la main-d'œuvre hautement qualifiée par l'économie et les salaires du GDL.

Il n'est guère possible de trancher entre ces deux hypothèses. Il est même probable que les deux mécanismes coexistent, avec des effets contradictoires, ce qui provoque un bilan économique plutôt contrasté de cet espace.

En bref, cela signifie que cet espace dépend de façon croissante du GDL, par les flux croissants de travailleurs, sans que ces flux ne produisent de dynamiques locales propres significatives. C'est sur cette dépendance que les politiques d'aménagement, de développement territorial et de coopération transfrontalière doivent d'abord travailler.

1.4. Les revenus de la population

L'examen des revenus de la population permet d'éclairer la réflexion sur les dynamiques du sud de la province de Luxembourg. Une part croissante des revenus des communes proches du Grand-duché du Luxembourg (GDL) proviennent de l'économie luxembourgeoise. La carte 4 présente l'exemple de la commune d'Arlon : il apparaît ainsi que 59% des revenus des résidents de la commune d'Arlon proviennent du GDL, contre 31% sur la commune d'Arlon. Dans les communes voisines, on obtient des chiffres comparables.

L'impact sur l'évolution globale des revenus des habitants est toutefois très difficile à évaluer, tant les données des statistiques fiscales ont connu de fortes ruptures temporelles liées aux différentes réformes fiscales ainsi qu'à la qualité de la prise en compte des revenus générés à l'étranger (Tableau 5, graphique 4). Les années 2001 et 2002 montrent une rupture spectaculaire pour les arrondissements d'Arlon et de Bastogne avec des baisses de revenus qui ne correspondent à aucune réalité connue. Le graphique 5 laisse peu de doute sur l'origine de cette rupture : seules les zones frontalières ou proches du GDL connaissent cette coupure dans la série statistique, et non les communes plus éloignées au sein desquelles la proportion de navetteurs vers le GDL est nettement plus faible. Les contacts pris avec les responsables des statistiques fiscales à l'INS n'ont pourtant pas permis d'éclaircir ce problème.

Les statistiques de revenus donnent néanmoins une idée de la hiérarchie des revenus au sein de la province du Luxembourg (Tableau 5). Seul l'arrondissement d'Arlon a des revenus supérieurs à la moyenne régionale : la concentration d'emplois plus qualifiés liés au statut de « capitale » du sud de la Wallonie et de chef-lieu de province, et surtout les fortes proportions de travailleurs exerçant au GDL où les salaires sont significativement plus élevés expliquent cette situation. Les autres arrondissements ont des revenus significativement plus faibles que la moyenne régionale, ce qui s'explique par le caractère rural de ces arrondissements, qui concentrent des emplois banalisés de services à la population.

Ces statistiques nous permettent aussi d'appréhender l'évolution des revenus. Afin d'évaluer l'impact de la proximité du GDL, nous avons mesuré l'évolution des revenus dans des territoires définis selon leur proximité avec le GDL (Graphique 4). Ces différents territoires sont les communes frontalières, en séparant l'arrondissement plus urbain d'Arlon, de celui plus rural de Bastogne ; les communes adjacentes aux précédentes, où la proportion de navetteurs vers le GDL reste très élevée ; et les autres communes de la province du Luxembourg. Comme nous l'avons déjà évoqué, les évolutions brutes donnent de fortes ruptures statistiques mais celles-ci ne s'observent que pour les zones avec des proportions élevées de navetteurs vers le GDL (Graphique 4) : forte hausse des revenus entre 1993 et 1995 ; forte baisse des revenus en 2001 et 2002 avant un retour à la normale. Ces brusques différences correspondent à des ruptures dans les statistiques fiscales par rapport à la prise en compte des revenus en provenance de l'étranger et non à la réalité de l'évolution des niveaux de vie.

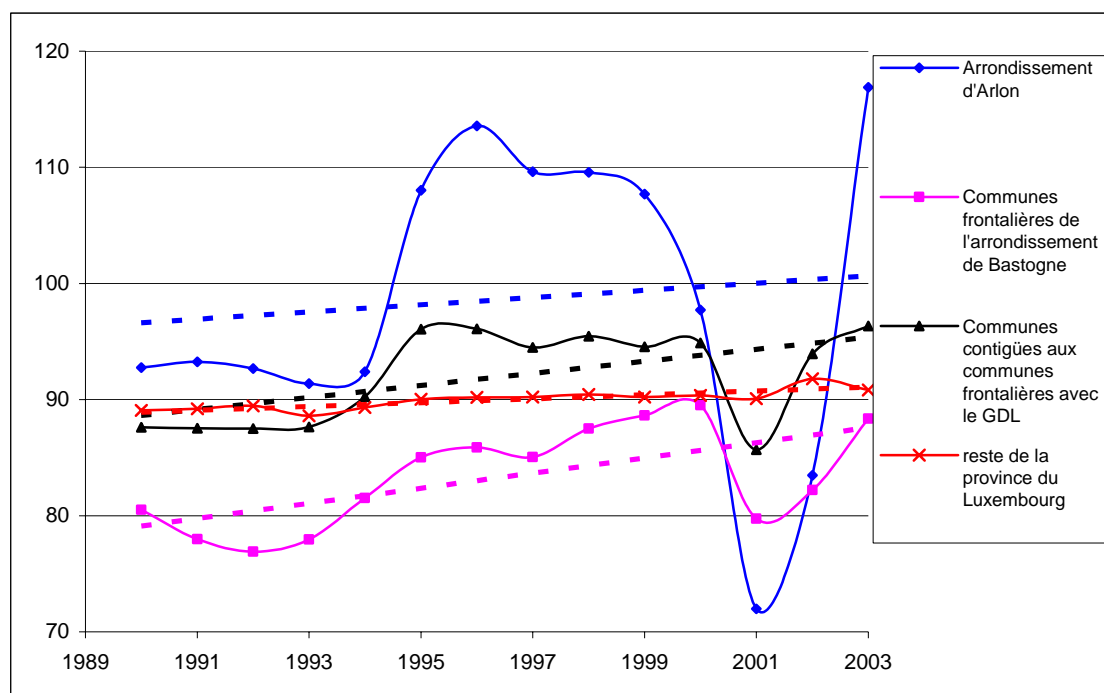
Afin d'éliminer les fortes ruptures, nous présentons aussi sur le graphique 4 les courbes de tendances des évolutions de revenus des différents espaces. On constate, en comparaison avec la moyenne wallonne, de fortes hausses tendanciennes de revenus dans les trois zones les plus liées au GDL, en particulier les deux zones dont les revenus étaient au départ les plus faibles, à savoir les communes frontalières de l'arrondissement d'Arlon et les communes adjacentes aux communes directement frontalières. En revanche, le reste de la province voit ses revenus stagner autour de 90% de la moyenne wallonne, elle-même en hausse il est vrai. Il apparaît donc que les évolutions de revenus sont fortement liées à la proximité et aux liens avec le GDL. Pour confirmer cette hypothèse, nous avons voulu comparer, pour l'ensemble des communes de la province de Luxembourg (44 communes), les évolutions de revenus entre 1990 et 2003 et la proportion de navetteurs pour l'ensemble des communes de la province du Luxembourg. Les résultats ne laissent guère de doute : plus la proportion de navetteurs vers le GDL est élevée dans une commune, plus les revenus des habitants y ont augmenté. Le coefficient de corrélation atteint 0,63 (R^2 de Pearson), ce qui signifie que 63% de l'augmentation des revenus de la commune est expliqué par la proportion de navetteurs vers le GDL. Cette interprétation est, il est vrai, audacieuse dans la mesure où corrélation n'est pas explication. Il n'en reste pas moins que les deux variables sont fortement liées et que la causalité peut difficilement être inversée. De la même façon, le niveau des revenus est corrélé au niveau communal avec la proportion de navetteurs vers le GDL (R^2 de Pearson de 0,52).

En bref, au-delà des problèmes statistiques, il est établi que le niveau et les hausses de revenus sont fortement liés à la proportion de navetteurs vers le GDL.

	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Arlon	93	108	98	72	83	117
Bastogne	81	85	89	81	83	88
Marche-en-Famenne	89	90	91	94	94	92
Neufchâteau	88	89	90	88	91	90
Virton	91	98	95	87	95	97

Tableau 5. Revenus des résidents des arrondissements de la province du Luxembourg belge, entre 1990 et 2003. En pourcentage du revenu moyen en Région wallonne

Source : INS, 2007.

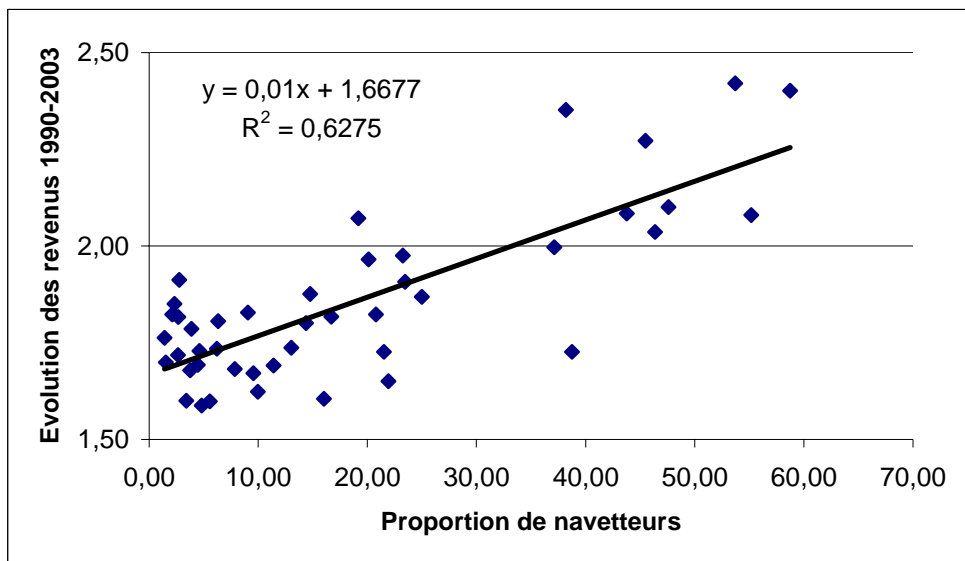


Graphique 4. Evolution des revenus par habitant des communes frontalières et non frontalières de la province du Luxembourg, entre 1990 et 2003. En pourcentage du revenu moyen en Région wallonne

Sources : INS, 2007

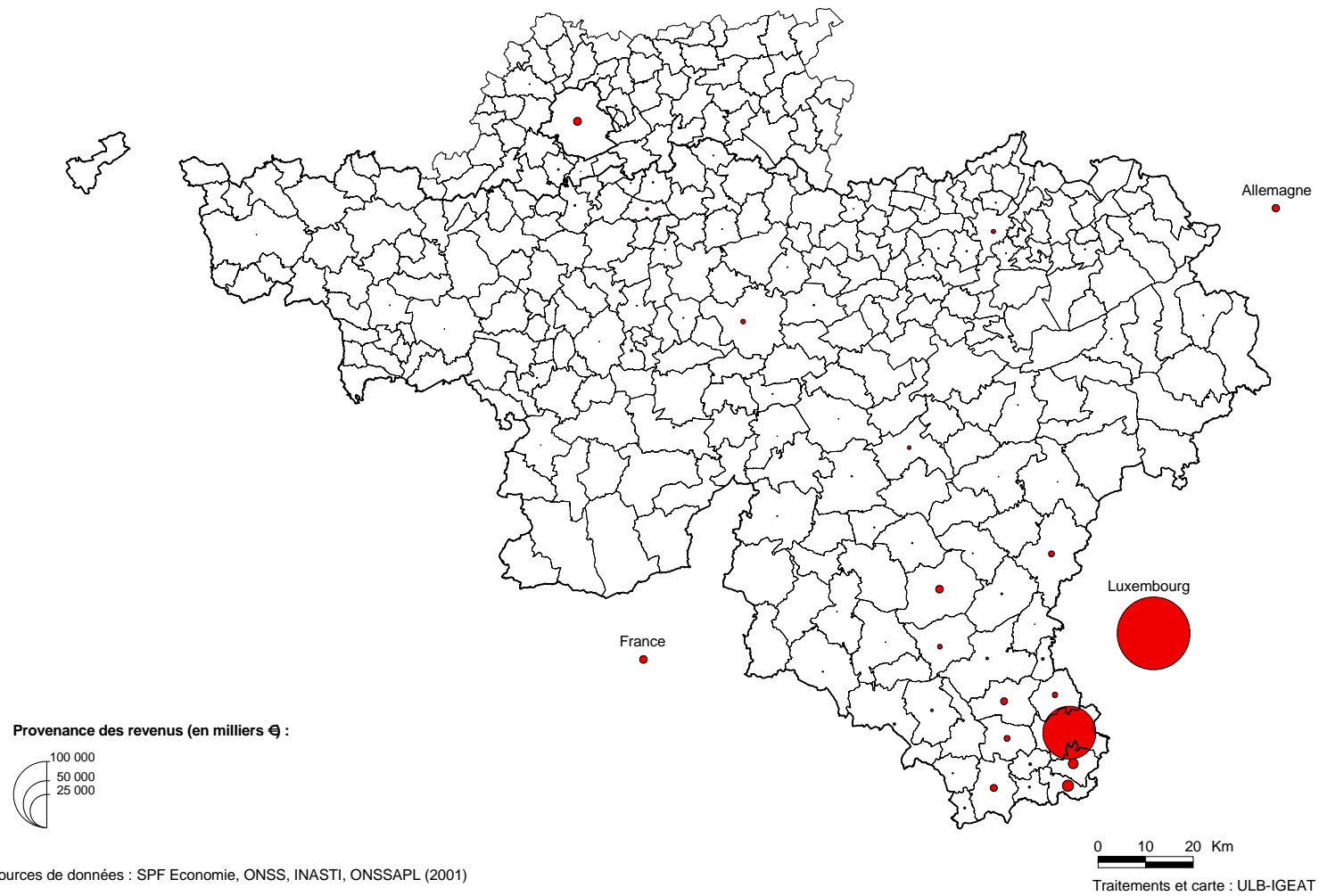
Notes :

- Les communes de la province du Luxembourg ont été classées en fonction de la proximité au Grand-duché du Luxembourg.
- les lignes tiretées donnent les courbes de tendance pour les différents territoires.



Graphique 5. Evolution des revenus et proportion de navetteurs vers le GDL dans les communes de la province du Luxembourg.

Source : INS, 2007 ; Enquête socio-économique de 2001, INS.



Carte 4. L'origine géographique des revenus du travail des résidents de la commune d'Arlon.

1.5. Evolution des prix du logement

Il est aussi nécessaire de s'interroger sur certains impacts négatifs de cette dynamique tout à fait particulière des communes du sud et de l'est de la province du Luxembourg. En particulier, on peut se demander si l'attractivité de la zone pour les wallons, liée elle-même à l'attraction exercée par l'économie du GDL, ne se traduit pas par une hausse de l'immobilier dont les populations locales les plus fragiles pourraient pâtir.

Les prix immobiliers entre 2000 et 2004 sont effectivement plus élevés dans les communes frontalières de l'arrondissement d'Arlon (Tableau 5). Ce n'est toutefois pas nouveau et ne peut être uniquement relié aux dynamiques récentes, d'autant plus que les prix élevés ne se retrouvent pas dans les communes frontalières au nord de Bastogne. A l'inverse, les dynamiques migratoires très fortes de Bastogne pourraient être liées à la combinaison de la proximité du pôle de Luxembourg-ville et de coûts immobiliers plus faibles que dans l'arrondissement d'Arlon.

En revanche, le tableau 5 montre une différence dans les dynamiques entre les zones appartenant au bassin du Grand-duché du Luxembourg et les communes situées plus à l'ouest de la province du Luxembourg. On constate un effet similaire sur le seul arrondissement de Virton, qui permet une comparaison claire entre les communes les plus proches du GDL et les autres. Les différences d'évolution constatées ne disent bien entendu rien sur la causalité, mais le tableau 5 indique sans ambiguïté que les résidents de ces communes doivent faire face à des hausses de l'immobilier plus importantes que les résidents des autres communes.

L'administration d'Arlon nous a d'ailleurs confirmé qu'« Arlon doit faire face à une pression immobilière très forte (elle est d'ailleurs reconnue comme ZIP1). Cette pression est liée à la proximité avec le Grand-duché de Luxembourg, et est due principalement à deux facteurs :

- le manque de terrains à bâtir au Luxembourg, ce qui augmente la demande côté belge
- le niveau relativement élevé des salaires payés au Grand Duché de Luxembourg, ce qui, vu que la demande est supérieure à l'offre, entraîne une surenchère pour le prix des terrains et des habitations ».

Ils ajoutent « qu'en raison de ces prix élevés, **une partie de la population, surtout les personnes disposant de revenus belges, n'ont pas les moyens d'acheter un logement à Arlon.** Afin d'aider cette catégorie de personnes, la Ville d'Arlon a mis en vente des terrains communaux avec des priorités réservées aux personnes travaillant à Arlon ».

	Prix moyen des maisons (Euros)		Evolution absolue en Euros	Evolution relative en %
	2000	2004		
Communes proches de la frontière du GDL	83907	112069	28162	33,6
Autres communes de la province du Luxembourg	68622	88284	19662	28,7
Communes les plus proches du GDL dans l'arrondissement de Virton	74588	102324	27737	37,2
Autres communes de l'arrondissement de Virton	67944	84732	16788	24,7
Wallonie	70203	89730	19527	27,8

Tableau 6. Evolution du prix moyen des maisons dans la province du Luxembourg et dans les communes frontalières au Grand-duché du Luxembourg, entre 2000 et 2004.

Source : INS, 2007.

1.6. Synthèse

Dans le renouveau démographique du sud de la Wallonie, il faut distinguer deux processus : le premier relève de ce qu'on a appelé la rurbanisation, qui se traduit à la fois par le maintien des jeunes actifs quitte à effectuer des navettes plus importantes que par le passé et par l'arrivée diffuse de résidents d'origine urbaine ; le second est lié à l'attractivité exercée par l'économie du Grand-duché du Luxembourg et ne concerne que les communes de l'est de la province de Luxembourg. Dans ces communes, les bilans migratoires positifs sont liés à l'attractivité du marché de l'emploi du GDL. En effet, les flux de travailleurs vers le GDL ont fortement augmenté depuis 1990, ce qui s'est traduit par une dépendance croissante des communes de l'est de la province du Luxembourg, qui envoient parfois plus de la moitié de leurs actifs occupés vers le GDL.

Le dynamisme propre de l'économie du GDL explique cette évolution. Cette dynamique est fortement liée aux services de haut niveau, si bien que l'appel de main-d'œuvre se concentre surtout sur les segments les plus qualifiés. Toutefois, en termes économiques, il n'y a pas de signe évident de retombées sur le tissu productif local du côté belge de la frontière, dont l'économie repose surtout sur les services marchands et non marchands à la population. Jusqu'à présent, les hausses de revenus des communes frontalières ne semblent pas avoir dynamisé le tissu économique local. On n'observe pas non plus de débordement de l'activité du GDL vers le sud de la province du Luxembourg, ce qui n'est guère étonnant puisqu'elle repose largement sur la spécificité de la fiscalité grand-ducale.

Ces évolutions nous indiquent deux défis majeurs pour le développement et l'aménagement des communes de l'est de la province du Luxembourg. Le premier est celui du transport d'un flux croissant de navetteurs vers le GDL, dont tout indique qu'il va se poursuivre à court et moyen terme. Le second enjeu est de trouver un équilibre entre les flux croissants vers le GDL et le dynamisme économique local. On peut l'exprimer autrement en se demandant comment traduire dans l'économie locale la hausse des revenus de la population, elle-même liée à une proportion croissante de revenus issus du GDL. Cet enjeu nous semble important pour limiter la dépendance extérieure, limiter les déplacements sur de longues distances et éviter que les communes frontalières ne deviennent que la banlieue résidentielle de Luxembourg-ville.

Voyons maintenant comment les différents plans d'aménagement et de coopération envisagent l'avenir de cette zone, en gardant à l'esprit les grandes évolutions récentes décrites ci-dessus.

2. Le Sud-est de la province du Luxembourg dans les plans d'aménagement et de coopération transfrontalière

2.1. Le SDER

Le SDER insiste sur le caractère transfrontalier de la partie sud-est de la Province de Luxembourg, pour lequel il préconise des politiques spécifiques dans le cadre de la mise en œuvre du « Projet de structure spatiale de la Wallonie ». Ce territoire, soit l'arrondissement d'Arlon et plusieurs communes adjacentes, doit ainsi constituer une *aire de coopération transrégionale avec Luxembourg* : étant donnée l'influence marquante de Luxembourg-ville, s'étendant largement au-delà de la frontière en tant que pôle commercial et d'emploi, aux retombées positives mais pas toujours correctement canalisées, « une coopération plus active et la mise sur pied de nouveaux projets communs contribueront au développement harmonieux de cette aire ».

La ville d'Arlon doit quant à elle jouer un rôle de *pôle d'appui transfrontalier*, c'est-à-dire occuper « une position lui permettant de tirer parti d'une dynamique de développement transfrontalière » : « La ville est amenée à poursuivre le dialogue pour rechercher des complémentarités avec les villes étrangères proches et mener des projets en commun permettant d'en retirer des enrichissements mutuels ». C'est dans cette perspective qu'il faut situer le réseau LELA associant les villes de Luxembourg (L), d'Esch sur Alzette (E), de Longwy (L) et d'Arlon (A). Nous y reviendrons. Signalée également, la présence du pôle européen de développement de la zone Athus-Longwy-Rodange, qui constitue déjà une collaboration de fait concernant la région d'Arlon.

Il s'agit donc, selon le document stratégique wallon, d'encourager la mise en place d'une coopération active et de projets communs entre le sud-est du Luxembourg belge et son voisin grand-ducal, en particulier la ville de Luxembourg dont il s'agit de tirer profit du dynamisme économique, tout en réduisant les retombées négatives que ce dynamisme entraîne.

2.2. Objectifs du Programme Directeur d'Aménagement du Territoire luxembourgeois et du projet IVL

Le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire luxembourgeois propose un certain nombre de perspectives d'avenir thématiques "au-delà des frontières", intégrant les principes du SDEC et appliquées au cadre de la Grande Région.

Dans le contexte du développement de réseaux de villes défini par le SDEC, il est préconisé de mettre en place des *réseaux urbains* composés notamment de grandes villes, de villes petites et moyennes, et de leur périphérie : « Ces réseaux peuvent contribuer de façon substantielle au partage des fonctions et favoriser ainsi la déconcentration concentrée. Cette complémentarité permet de réduire à la fois la polarisation trop prononcée exercée par les espaces fortement urbanisés et le déclin progressif de villes moins importantes aux dépens desquelles cette polarisation s'est effectuée ». La déconcentration concentrée évoquée vise à la décentralisation d'une partie des activités de Luxembourg-ville vers des pôles bien

délimités et dotés d'une infrastructure appropriée. L'agglomération transfrontalière du PED correspond à ce type de réseau.

Selon la vision polycentriste du programme directeur, la mise en réseau d'Arlon avec Luxembourg-ville et d'autres petites villes situées le bassin luxembourgeois serait envisageable.

Le projet IVL a quant à lui pour objectif d'étudier et de planifier de façon intégrée les tendances dans les transports et le développement spatial du Grand-duché du Luxembourg, en particulier « d'étudier comment développer et harmoniser entre eux l'armature urbaine, le flux de navetteurs et les infrastructures de transport ». On y distingue trois préoccupations majeures fortement liées les unes aux autres. La première est la disponibilité de la main-d'œuvre dans un contexte de croissance élevée qui se poursuivrait. La seconde est la mise en place d'une politique de « transport durable », avec comme priorité un report modal sur les transports publics. La troisième est la question de la congestion de Luxembourg-ville et la volonté de mettre en place une politique d'aménagement de déconcentration concentrée.

Dans ce cadre, les relations avec l'extérieur ne sont évoquées que sous l'angle de la fourniture de main-d'œuvre et de son mode de déplacement. Actuellement, la part du transport public est très faible dans les déplacements transfrontaliers. Dans une perspective de l'augmentation de l'emploi de 106000 d'ici 2020 et d'une faible augmentation de la main-d'œuvre locale se pose en effet la question du choix entre immigration ou recours aux travailleurs transfrontaliers. Avec 75% de l'augmentation assuré par les transfrontaliers, cela pourrait signifier 68000 frontaliers supplémentaires et en gardant leur répartition actuelle, on arrive à 17000 frontaliers supplémentaires depuis la Wallonie. Avec un scénario à 40% de frontaliers, la croissance jusqu'en 2020 ne dépasserait pas 9000, soit un rythme moyen très inférieur à celui constaté ces dernières années.

Dans les scénarios « transport » qui prévoient un report modal vers le transport public, celui-ci ne concerne que très peu le déplacement des transfrontaliers pour lesquels le transport public ne dépasse pas 8%. Il en ressort d'ailleurs que privilégier le recours aux transfrontaliers est en partie contradictoire avec la volonté de mettre en place une politique de « transport durable ». De la même façon, la politique de déconcentration concentrée n'est conçue ici que dans le cadre national du GDL.

Dans l'ensemble, ce projet donne donc peu de place aux zones voisines frontalières et ne s'inquiète jamais des conséquences des choix de planification qui pourraient être faits au GDL (la question n'est en fait pas posée). Les zones transfrontalières ne sont donc vues que comme un réservoir de main-d'œuvre pour lequel doit être effectué un choix décisif entre le recours à l'immigration ou aux travailleurs transfrontaliers.

2.3. La Grande Région (<http://www.grande-region.net>).

La Grande Région est un grand espace de coopération qui réunit cinq territoires administratifs : la Région wallonne, la Lorraine, la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Luxembourg, auxquels il faut ajouter les communautés française et germanophone de Belgique (Carte 5).

Cette coopération est en particulier fondée sur le constat de problématiques conjointes. On peut en mettre en évidence trois principales :

- ces espaces partagent un héritage industriel commun fondé sur la sidérurgie et l'extraction minière, héritage qui a été à la base des premières coopérations au sein de la Grande Région ;
- un des constats majeurs pour la Grande Région est l'absence d'une métropole majeure dans une région située au cœur de l'Europe de la décision et du commandement, comme en témoignent les proximités de centres de décision majeurs en Europe, comme Paris, Francfort ou Bruxelles. C'est ce constat qui a mené à la création du Quattropôle, qui réunit quatre pôles urbains majeurs de la Grande Région (Luxembourg, Trèves, Sarrebruck et Metz) afin de créer une métropole virtuelle, fondée sur la collaboration et les complémentarités entre ces villes d'importance faible ou moyenne à l'échelle européenne ;
- le troisième aspect majeur est l'importance des flux transfrontaliers qui atteignent 161000 travailleurs en 2005, et dont on prévoit une forte croissance d'ici à l'année 2020. Ce chiffre qui ne représente pas moins de 40% des flux transfrontaliers de l'Europe des 15 reste modeste eu égard à une population active de près de 5 millions sur l'ensemble de la Grande Région. De surcroît, comme l'illustre la carte 6, l'essentiel des flux de travailleurs transfrontaliers convergent vers le Luxembourg ; seuls les flux de travailleurs français vers la Sarre représentent aussi un flux significatif. La carte 6 confirme que le bassin luxembourgeois est le seul à posséder un véritable caractère transfrontalier.

Les priorités de coopération transfrontalière et interrégionale au sein de la Grande Région sont définies dans le cadre des « Sommets des Exécutifs de la Grande Région ». Le premier sommet (1995) a en particulier prévu des coopérations dans les domaines suivants :

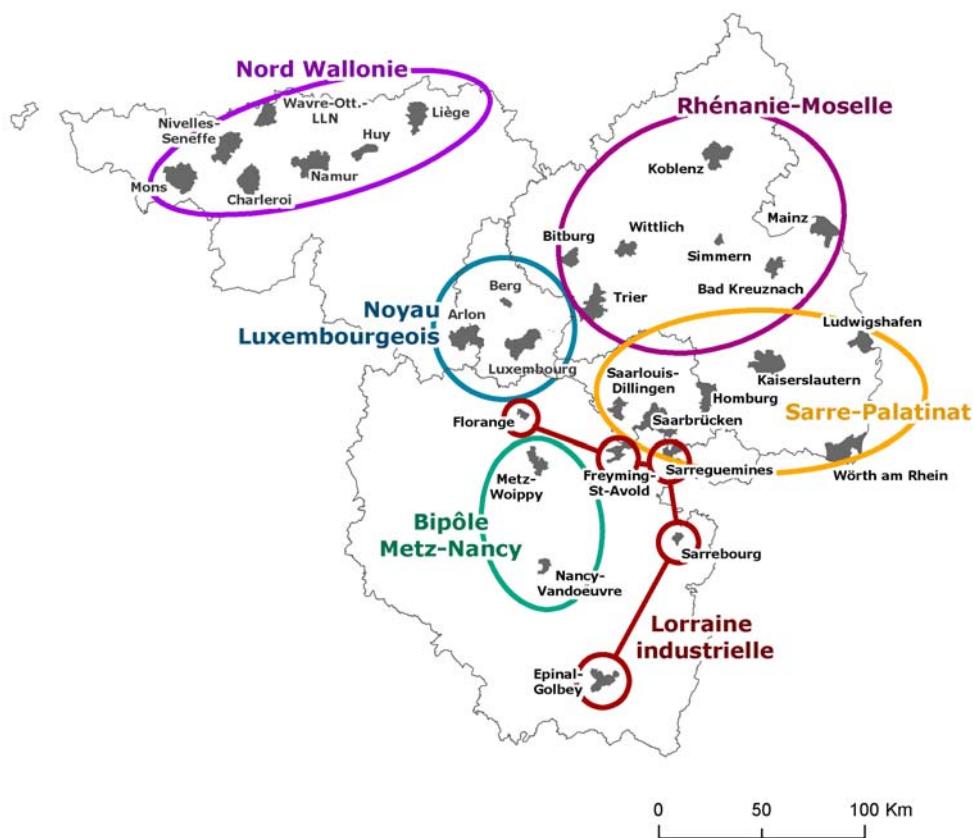
- une forte coopération en matière d'enseignement comprenant entre autres le renforcement de la coopération des établissements d'enseignement supérieur, l'intensification des jumelages scolaires, les concours scolaires communs, la promotion de l'apprentissage de la langue du partenaire ;
- le transfert transfrontalier de technologie et de savoir-faire ;
- les efforts communs dans les domaines de l'économie et des transports, notamment en ce qui concerne le TGV ;
- la coordination des organismes de coopération importants ;
- un schéma de développement spatial commun.

Au cours du deuxième sommet, des décisions importantes ont été prises en matière de fluidification du marché du travail au sein de la Grande Région, ce qui passait notamment par une politique d'harmonisation des diplômes et de suppression d'obstacles administratifs. Le troisième sommet a mis l'accent sur la question des transports et des communications pointant nombre de faiblesses dans les communications transfrontalières, avec un objectif similaire de facilitation de la mise en place d'un marché du travail transfrontalier.

Les sommets suivants ont été axés sur l'écologie (sommet IV), le tourisme et la culture (sommet V), la promotion d'une culture entrepreneuriale (sommet VI), la formation et la recherche (sommet VII), la place de la Grande Région au sein de l'Union européenne (sommet VIII). Le neuvième sommet n'a pas pris un axe spécifique.

La vision stratégique de la Grande Région a été synthétisée dans le document « Vision d’Avenir 2020 » (http://www.cpi-ipr.com/Uploads/Dossiers/2_1_vision2020fr.pdf). Ce document met en particulier en évidence 8 regards sur la Grande Région en 2020 - largement convergents par rapport aux grandes thématiques des différents sommets – et auxquels sont associés un agenda et des projets concrets. Les 8 domaines concernés (ou regards dans la terminologie du document) sont la culture, la formation et l’enseignement, l’enseignement supérieur et la recherche, l’économie et l’emploi, les réseaux sociaux, les transports et la mobilité, l’environnement et l’aménagement du territoire, les institutions.

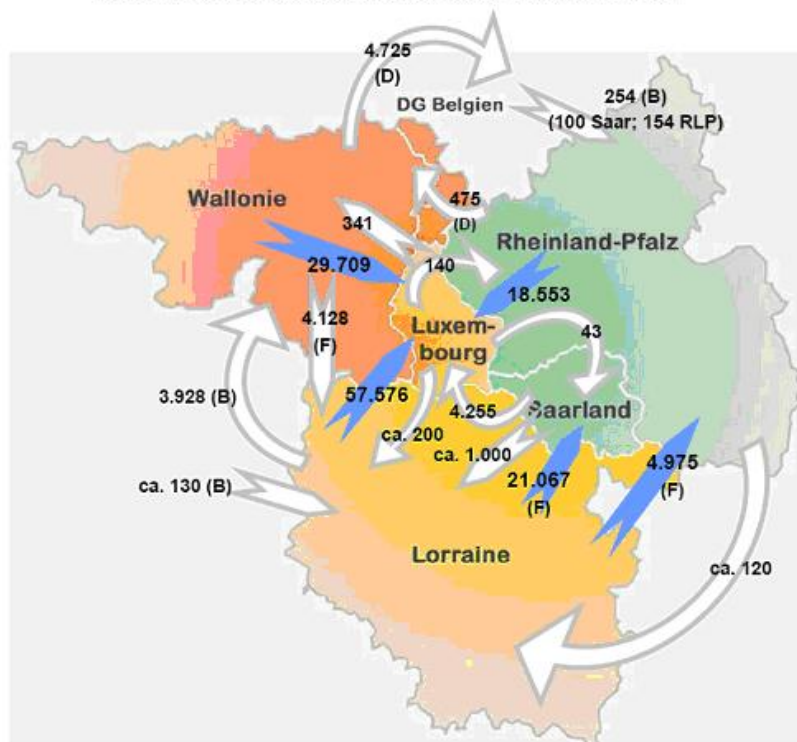
Dans l’ensemble - on le voit en particulier à travers les résolutions des différents sommets et le document stratégique qu’est « Vision d’Avenir 2020 » -, la Grande Région est une structure très large de coopération interrégionale. De par l’échelle-même et de par sa structure, elle est peu adaptée à la question d’une coopération transfrontalière efficace à une échelle locale, singulièrement pour traiter des questions concrètes qui se posent entre le pôle d’emploi de Luxembourg et la partie belge de son bassin. (A titre d’exception, on soulignera les projets clés en matière de mobilité du document « Vision d’Avenir 2020 » qui prévoit en particulier la mise en œuvre d’un groupement de coopération transfrontalière pour les transports en commun et d’une société d’exploitation pour les transports en commun transfrontaliers). En revanche, la Grande Région permet la mise en place d’un cadre favorable au développement des relations transfrontalières, notamment par la fluidification du marché du travail. Nous verrons plus loin dans quelle mesure les autres structures de coopération permettent de combler les lacunes de la Grande Région dans la coopération transfrontalière à grande échelle.



Carte 5. Les grands bassins d’emploi de la Grande Région.

Source : « Comprendre les bassins de main-d’œuvre de la Grande Région », www.interreg-ebird.org

Flux frontaliers dans la Grande Région en (avril 2006)



Sources : IGSS (31/03/2005 – 30/06/2005) ; BA (30/06/2005) ; INAMI (30/06/2004) ; INSEE (2001 / 2005)

Carte 6. Les flux de travailleurs frontaliers au sein de la Grande Région en avril 2006.

Source : <http://www.grande-region.net>

2.4. Le Pôle Européen de Développement (PED)

Le **PED** regroupe au sein d'une agglomération transfrontalière mise en place en 1993 des communes belges, luxembourgeoises et françaises. Ces communes ont pour point commun un passé industriel commun centré entre autres sur la sidérurgie et qui avait généré des déplacements transfrontaliers, notamment vers la sidérurgie de Longwy. Les communes belges sont les 4 communes concernées au sud d'Arlon, soit Aubange, Messancy, Musson et Saint-Léger.

Le **PED** a pour objectif principal de coordonner les différents acteurs publics et privés « en vue de définir une politique commune d'aménagement du territoire des collectivités locales, notamment dans les champs d'action de l'urbanisme, de l'environnement, du tourisme, et en accompagnement d'actions culturelles » (<http://agglo-ped.org/>).

Des efforts importants ont été consentis notamment en matière de reconversion du patrimoine industriel et des friches industrielles ainsi que pour l'attraction de nouvelles activités économiques dans le contexte difficile d'une vieille zone industrielle de masse limitée. Il en résulte que des communes comme Messancy et Aubange gardent la spécificité industrielle de leur appareil productif, dans des secteurs nouveaux de la chimie ou des fabrications électriques.

2.5. Le quattropôle (<http://www.quattropole.org/>)

La mise en place d'un QuattroPole², réseau de villes transfrontalier composé des villes de Luxembourg, Trèves, Sarrebruck et Metz, a été officialisée en 2000. L'objectif était de créer une métropole « virtuelle » d'envergure européenne en permettant à ces différentes villes, situées au cœur de la Grande Région quelque peu à l'écart de la dynamique des grands espaces métropolitains voisins (Bruxelles, axe du Rhin, Ile de France...), d'échapper à leur vocation de « ville-frontière » et de gagner une dimension européenne (une « lisibilité sur la carte européenne ») qu'aucune ne pourrait occuper seule.

Énoncé dans la Déclaration d'intention pour la création d'un réseau QuattroPole (29 février 2000), l'objectif prioritaire de la coopération urbaine était « la préparation, l'élaboration et la mise en pratique conjointes, à une échelle transfrontalière, de projets relevant du domaine Télécommunication / Multimédia ».

Il s'agissait, dans un premier temps, de relier les quatre villes par un outil technologique performant, le QuattroNet (www.quattro.net), réseau à haut débit élaboré en collaboration avec des opérateurs de télécommunication présents dans les régions frontalières, devant lui permettre d'offrir via le Net, tant aux citoyens qu'aux entreprises, des services transfrontaliers communs.

Au-delà de cette accessibilité à des outils informatiques communs, d'autres objectifs de collaboration sont énoncés :

- le réseau de villes doit être élaboré comme un instrument du développement économique et structurel, cela en particulier dans l'intérêt des petites et moyennes entreprises ;
- le réseau doit renforcer la coopération et créer des points de convergence, pour pouvoir travailler ensemble dans de nouveaux domaines ;
- afin de favoriser la création d'une métropole virtuelle et de définir le rôle du réseau de villes dans la Grande Région, le réseau estime nécessaire de développer une stratégie de développement commune ;
- le réseau doit inscrire des projets QuattroPole dans le cadre de programmes européens.

Dirigé par un *Comité Directeur* composé des maires/bourgmestres des quatre villes, le QuattroPole se compose d'un *Comité de Coordination* nommé par les maires/bourgmestres, de *bureaux locaux* aux tâches administratives et de *Groupes de Travail* constitués de collaborateurs provenant des quatre villes et qui planchent sur une série de projets spécifiques :

- Le Groupe de Travail **Technologies de l'information** a pour tâche de suivre les développements dans le secteur des nouvelles technologies et d'étudier les applications qui pourraient être mises en place dans les quatre villes du réseau. A l'origine de la réalisation du QuattroNet, il planche actuellement sur la possibilité de transposer ou d'adapter le système MEDIANET³ - accès Internet simplifié pour personnes âgées ou handicapées développé à Metz - aux autres villes du QuattroPole ;
- Le Groupe de Travail **e-learning** pour l'apprentissage des langues, dont l'objectif est de répondre aux besoins de la population par une offre d'enseignement à distance (www.elearning.lu) ;
- Le Groupe de Travail **Tourisme** est principalement chargé d'élaborer des concepts de promotion touristique des quatre villes dans les médias ;

² Abréviation de Pôle de communication Luxembourg, Metz, Sarrebruck, Trèves.

³ MEDIANET est un outil permettant un accès simplifié aux contenus Internet pour les personnes ayant des besoins particuliers (personnes handicapées ou personnes âgées).

- Le Groupe de Travail **Culture** est destiné à renforcer la coopération culturelle entre les quatre villes, en particulier dans le cadre de « Luxembourg et Grande Région, Capitale européenne de la culture 2007 ». Par le biais de ce groupe de travail, QuattroPole soutient et finance des projets de portails culturels (www.plurio.net, www.urbanculture.de, .be, .fr, .lu) ;
- Le Groupe de Travail **Communication** travaille à l'amélioration des relations du QuattroPole avec la presse ainsi qu'à la réalisation d'une future plateforme Internet contenant davantage d'informations à destination des citoyens ;
- Les visites de constructions à économie d'énergie « **Energiertours** » dont l'objectif est d'informer toutes les personnes concernées par les nouvelles solutions innovantes en matière de conception, de construction et de transformation de bâtiments (isolation en construction et en rénovation, énergies renouvelables, biologie et écologie appliquées à la construction...). Chaque ville du QuattroPole propose un Energiertour par an.

En l'état actuel, le champ d'action de cette collaboration apparaît fort limité, recherchant principalement à forger une identité commune aux citoyens des quatre villes, en les amenant à découvrir les villes partenaires, à apprendre la langue du voisin et surtout à utiliser des outils Internet d'information communs.

2.6. Le réseau transfrontalier LELA+

Réunissant des partenaires de taille plus modeste, le Réseau LELA est a priori plus à l'échelle de la ville d'Arlon. De surcroît, la coopération est centrée sur Luxembourg-ville avec laquelle se posent les problèmes les plus concrets.

Créé en juillet 2006, il s'agit d'une coopération transfrontalière entre les villes de Luxembourg (L), d'Esch sur Alzette (E), de Longwy (L) et d'Arlon (A). Elle a récemment intégré les villes de Metz et Thionville pour créer le réseau LELA+. Elle a pour vocation de « cumuler les compétences et les potentiels économiques, culturels et touristiques de ces villes au profit de leurs citoyens et de leurs entreprises ». Ces quatre villes en réseau devront ainsi représenter la sous-région sous influence du pôle luxembourgeois.



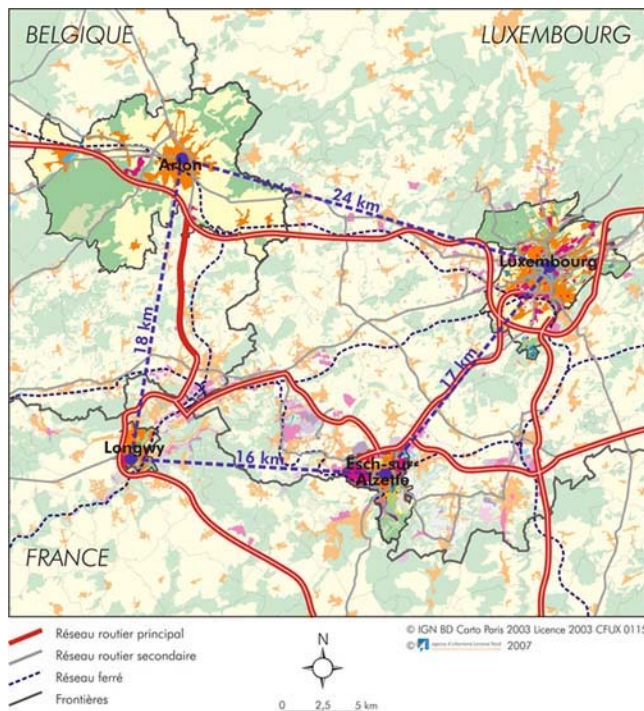


Figure 1. Le réseau Lela

Source : <http://www.lela.lu/>

La mise en place de ce réseau s'est faite à l'initiative de la Ville de Luxembourg et se présente comme une ramification du réseau QuattroPole à une échelle sous-régionale. Il se calque, dans son organisation, sur ce dernier : « En appliquant une structure légère de coopération, la coopération transfrontalière vivra dans les administrations communales : un Comité Directeur formé par les quatre maires des villes partenaires, soutenu par un Comité de Coordination chargé, en qualité de maillon stratégique, de préparer les décisions politiques et d'administrer les différents groupes de travail en fonction des thèmes retenus, groupes dont peuvent faire partie d'autres institutions publiques et entreprises privées. Les futures décisions par rapport à la coopération seront prises à l'unanimité au sein du Comité Directeur ».

La création de 5 groupes de travail a été décidée par le Comité Directeur, ayant pour mission de travailler sur les thèmes « Internet », « Mobilité », « Sécurité », « Réseau à haut débit » et « Apprentissage des langues ».

Ce réseau devrait permettre de renforcer le développement de projets, dont le plus cité est celui d'Esch/Belval, dans la commune de la petite ville d'Esch sur Alzette : meilleure coordination sur le plan international dans l'accueil des futurs travailleurs et étudiants transfrontaliers (notamment certification des diplômes), amélioration de l'accessibilité routière du site (plus de poids au niveau européen pour bénéficier de subventions via interreg...).

3. Conclusions

3.1. Menaces et opportunités dans le sud-est de la province du Luxembourg

Les relations avec le Grand-duché du Luxembourg sont sans conteste au cœur des évolutions socio-économiques de la zone arlonnaise. En effet, la proportion croissante de navetteurs vers le GDL est la clé de voûte de toute une série d'évolutions :

- hausse tendancielle des revenus ;
- hausse de l'immobilier, qui fragilise les populations actives à revenus plus modestes, travaillant plus souvent en Belgique ;
- renouveau démographique entraîné par une immigration depuis le reste de la Région wallonne.

Toutefois, malgré un niveau relativement élevé de revenus (surtout concernant l'arrondissement d'Arlon), les évolutions économiques endogènes sont incertaines : les croissances sont modestes dans les arrondissements frontaliers avec le GDL, inférieures à la moyenne régionale entre 1995 et 2005 dans les arrondissements de Virton et Arlon, à peine supérieure dans celui de Bastogne. Les services de haut niveau se sont peu développés : les croissances sont surtout tirées par les services banalisés, surtout non-marchands dans l'arrondissement d'Arlon et plutôt commerciaux dans celui de Bastogne. Il semble que les évolutions économiques soient en partie liées à la double influence du GDL : concurrence du GDL dans les services de haut niveau, d'une part, effet d'entraînement sur les services banalisés par le biais de la hausse des revenus, d'autre part. Il faut aussi craindre les impacts éventuels de difficultés qui pourraient provenir à terme d'un suréquipement commercial entre Arlon et Messancy, dans un contexte de concurrence croissante des mêmes équipements commerciaux de part et d'autre des frontières.

	Menaces	Opportunités
Démographie		Reprise démographique liée surtout aux migrations depuis le reste de la Wallonie
Revenus	Inégalités croissantes notamment entre ceux qui travaillent au GDL, parfois installé récemment dans la région, et ceux qui travaillent en Belgique	Croissance des revenus moyens des habitants du sud de la province du Luxembourg la plus liée au GDL
Immobilier	Fortes hausses de l'immobilier, au détriment des résidents les plus fragiles	
Economique	Dynamique faible dans les services de haut niveau du fait de la concurrence du GDL. Suréquipement commercial	Hausse des services aux personnes liés à la hausse des revenus

Tableau 6. Menaces et opportunités entraînées par le flux croissant de navetteurs vers le GDL dans le sud de la province de Luxembourg.

3.2. Les défis à relever

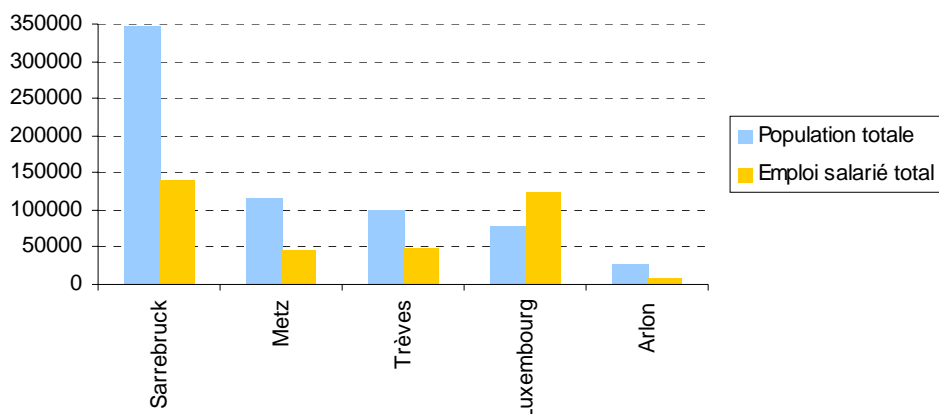
Etant données les évolutions synthétisées ci-dessus, l'arrondissement d'Arlon et les autres zones frontalières au GDL doivent faire face à trois défis majeurs :

- I. la question de la mobilité** : la faiblesse des transports publics et la dispersion des navetteurs vers le GDL induisent une très forte proportion de déplacements domicile-travail en voiture (plus de 90%). Une croissance modeste de la part des déplacements en transports publics implique des efforts considérables sur le plan de l'aménagement du territoire (éviter la déconcentration de la population) et du développement des transports publics. Une collaboration forte est ici dans l'intérêt de tous ;
- II. la question économique** : le problème central est certainement la dépendance croissante vis-à-vis du GDL. Sans chercher à concurrencer vainement le GDL dans les secteurs financiers et les segments métropolitains, le développement de services diversifiés aux personnes et aux entreprises est néanmoins une nécessité pour limiter les flux croissants et permettre une plus grande autonomie économique. Il convient aussi de contrôler les projets de grands centres commerciaux, qui contribuent en outre à déstabiliser les commerces centraux dans des localités comme Arlon ou Athus ;
- III. la question sociale** : les évolutions décrites ont entraîné une fragilisation d'une partie de la population, notamment la moins qualifiée, dont les salaires sont plus faibles à la fois de par leur moindre qualification mais aussi parce qu'ils travaillent proportionnellement plus en Belgique. Cette fragilisation est surtout la conséquence de la hausse des prix de l'immobilier et nécessite une politique volontariste en matière de logement.

3.3. Les coopérations existantes sont-ils des bons instruments pour répondre aux défis du sud-est de la province du Luxembourg ?

L'objet de l'expertise présente est de déterminer dans quelle mesure la ville d'Arlon et sa région pourraient s'intégrer dans ce réseau QuattroPole, et surtout quelle en serait la pertinence. **Il est clair que le politique a rendu un peu obsolète la question telle qu'elle était initialement envisagée. On peut même oser une formulation positive : la commune d'Arlon a opté pour une insertion dans un réseau plus à même de répondre aux défis qui lui sont posés.** En effet, il apparaît d'emblée une importante différence d'échelle entre Arlon, bien que chef-lieu de la Province de Luxembourg, et les quatre villes du QuattroPole, en termes de population et d'emplois (figure 1) et d'importance des bassins de main-d'œuvre. Quelle aurait été, dans ces conditions, la place occupée par une petite ville comme Arlon, et surtout quel intérêt auraient les quatre pôles à traiter sur un pied d'égalité avec elle ?

Population et emploi salarié (2004)
Villes du QuattroPole et Arlon



Graphique 6. Population et emploi dans les villes du quattropôle et à Arlon.

Dans ce contexte, la création du réseau LELA – LELA+ avec l’intégration de Metz et Thionville – est une réponse à une échelle plus adaptée aux défis auxquels doit faire face la commune d’Arlon. Les thématiques qui y sont développées sont pertinentes et nécessaires, même si elles se traduisent encore par une coopération effective modeste. On peut pourtant s’interroger sur la nature du réseau LELA+ et sa capacité à traiter de certaines questions décisives. Initialement prévu comme un réseau de collaboration entre la ville de Luxembourg et des petites entités voisines dépendantes de fait à cette ville, l’intégration récente des pôles plus importants et plus éloignés de Metz et Thionville donne une nouvelle configuration spatiale au réseau. Cette configuration rend moins probable la prise en charge des problèmes induits par les relations de plus en plus fortes avec la ville de Luxembourg. La coopération économique au sens large n’est d’ailleurs pas à l’ordre du jour du réseau LELA+.

Par rapport aux défis soulevés par une zone transfrontalière de fait, il nous semble donc que les réseaux de coopération existants, y compris celui de LELA, sont insuffisants. Et ce, pour deux raisons principales :

- I. la faiblesse de la coopération économique à l’échelle locale** (à l’exception du PED qui ne concerne que 4 communes belges). L’alternative à la coopération est la concurrence économique. Or, il est évident que la zone d’Arlon ne peut que sortir perdante dans une compétition avec un Etat dont le dynamisme économique s’accompagne d’un volontarisme en terme de développement économique. Cette coopération devrait s’appuyer sur la complémentarité existante entre la ville de Luxembourg et les espaces transfrontaliers, notamment du côté belge. Elle doit permettre une décongestion de la ville de Luxembourg dans une logique de « déconcentration concentrée », prévue dans le « projet IVL » uniquement à l’intérieur des frontières du Grand-Duché. La formule vise à encourager une politique de décentralisation de certaines activités de Luxembourg-ville vers quelques pôles bien circonscrits et dotés de l’infrastructure nécessaire au sein du GDL. **La pénurie de main-d’œuvre et une politique d’aménagement plus favorable à une mobilité durable devraient pourtant encourager une extension de cette logique à l’extérieur du GDL.** Cela nécessiterait pourtant une approche assez différente de celle mise en place aujourd’hui, en particulier par le GDL. En effet, dans les plans de développement et d’aménagement du GDL, les

zones transfrontalières sont décrites uniquement sous l'angle du réservoir de main-d'œuvre.

II. l'absence d'une coopération intégrant l'ensemble des communes belges et luxembourgeoises concernées par les enjeux transfrontaliers. Il est évident qu'une coopération limitée à la seule commune d'Arlon ne permettra pas de répondre aux défis posés au point 3.2. Une coopération plus large est nécessaire en particulier pour répondre aux défis de mobilité, d'aménagement du territoire et de développement économique dans une logique de complémentarité plutôt que de concurrence. Le PED répond en partie à cette demande pour les communes situées au sud d'Arlon et cette structure peut se prévaloir de succès réels en matière de reconversion industrielle. Toutefois, cette structure ne concerne que quatre communes belges, ce qui est insuffisant au regard des défis à relever. **C'est l'ensemble des communes du bassin d'emploi de Luxembourg et situées en Belgique qui devraient être intégrés dans une coopération effective avec le GDL, afin de permettre une collaboration réellement efficace sur les défis soulignés ci-dessus.**

3.4. Recommandations

I- La mise en place d'une structure de coopération adaptée aux défis des relations entre le Grand-Duché de Luxembourg et la partie belge de son bassin d'emploi

Un des résultats majeurs mis en évidence par cette expertise est **l'absence d'une structure de coopération à l'échelle où les problèmes les plus cruciaux se posent**, à savoir l'échelle du bassin d'emploi de Luxembourg. En effet, les structures existantes sont soit trop larges – la Grande Région -, soit trop limitées tant sur le plan géographique que sur celui du contenu de la coopération (PED, LELA+). **La mise en place d'une structure incluant l'ensemble des territoires du bassin d'emploi de Luxembourg est de nature à favoriser une coopération plus poussée et plus pertinente dans les domaines clés que sont la mobilité et le développement économique.**

II- Une politique adaptée de développement territorial et économique.

Cette politique devrait en particulier s'axer sur la complémentarité des espaces et des économies au sein du bassin d'emploi de Luxembourg-ville. Elle doit viser d'abord à **limiter la multiplication d'infrastructures similaires et concurrentes de part et d'autre des frontières**, notamment dans le domaine commercial. Elle doit en outre **favoriser une politique de déconcentration concentrée dans le cadre spatial du bassin d'emploi de Luxembourg-ville** plutôt qu'uniquement au sein de l'état luxembourgeois. Arlon pourrait être un des pôles de cette déconcentration concentrée, étant donnée la qualité des liaisons de transports publics avec Luxembourg. Cette politique doit permettre une déconcentration de services, en particulier de services aux entreprises, pour lesquels une localisation centrale n'est pas toujours indispensable, sans pour autant concurrencer la ville de Luxembourg dans les services financiers et les services aux entreprises de très haut niveau. Une telle politique permettrait aussi de **limiter les flux transfrontaliers vers Luxembourg, effectués pour la grosse majorité d'entre eux en voiture**, et donc la congestion de cette ville, surtout dans la perspective d'un développement économique qui se poursuivrait à un rythme soutenu.

III- Une politique de mobilité durable favorisant les transports en commun, joutée à une politique d'aménagement du territoire permettant une meilleure offre de transports publics.

La volonté affichée au sein de la Grande Région de créer des transports publics transfrontaliers est évidemment indispensable pour permettre un report modal des flux transfrontaliers en faveur du transport public. Toutefois, dans un espace de densité moyenne à faible comme le sud-est de la province de Luxembourg, une politique de transports, même dotée de moyens substantiels, ne saurait suffire : elle doit être accompagnée d'une politique d'aménagement du territoire qui traite à la fois de la localisation des activités et de celle de la population. D'une part, la « déconcentration concentrée » depuis Luxembourg ville, par exemple au bénéfice d'Arlon, pourrait être un élément essentiel d'une politique de localisation des activités, favorisant à la fois le développement économique et la mobilité durable, en limitant le développement excessif de navettes transfrontalières sur des distances importantes. D'autre part, en matière résidentielle, il faut éviter la déconcentration des résidents par une politique volontariste - y compris vis-à-vis des nouveaux immigrants qui s'installent dans le sud-est du Luxembourg pour accéder à l'emploi au GDL - et ce de façon à permettre une offre adéquate de transports publics.

Références bibliographiques

- « **Comprendre les bassins de la Grande Région** », cd-rom édité par la Grande région, 2005.
- **Déclaration commune des sommets de la Grande Région**, 9 sommets entre 1995 et 2007, http://www.granderegion.net/fr/coll_pol/index_F11D41345A224C288648F3C2371D11E0.html
- **Opération cadre régionale e- bird**, Interreg IIIC, 2007.
- **Le schéma de développement de la Région wallonne (SDER)**, Développement territorial, Région wallonne, <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Telechargements.html>
- **Le projet IVL** (Informations sur l'aménagement du territoire, la planification des transports et des paysages), Le Gouvernement de Grand-Duché de Luxembourg, http://www.ivl.public.lu/fr/bon_a_savoir/1/index.html
- **Le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire luxembourgeois**, Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, Grand-Duché de Luxembourg, 2003, http://www.miat.public.lu/amenagement_territoire/planification_nationale/programme_directeur/index.html
- **Vision d'Avenir 2020**, réalisé à la demande du septième sommet de la Grande Région, 2003, http://www.cpi-ipr.com/Uploads/Dossiers/2_1_vision2020fr.pdf

Sites internet des principaux réseaux de coopérations :

- 1 – la Grande Région : <http://www.grande-region.net>
- 2 – le Pôle Européen de développement : <http://agglo-ped.org/>
- 3 – le quattropôle : <http://www.quattropole.org/>
- 4 – le réseau LELA : <http://www.lela.lu/>