

---

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

---

**SUBVENTION 2007-2008**  
**Mars 2008**

**EXPERTISES VEILLE**

**ANNEXE**

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

***Ressources humaines***

*Responsable scientifique et chercheur :*

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg)

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

Dans le cadre de la veille sur l'évolution des stratégies menées dans les régions voisines, nous nous sommes penchés sur l'apparition de nouveaux documents stratégiques relevant du développement territorial. Aucun nouveau document transversal ayant une portée comparable au SDER n'a été adopté ces derniers mois chez nos voisins. Notons que le projet de SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire) de la Région Picardie doit prochainement être soumis à enquête publique. Le processus d'élaboration du SRADT de la Région Lorraine semble quant à lui au point mort. Par contre, la Région d'Ile-de-France vient de procéder, entre le 15 octobre et le 8 décembre 2007, à l'enquête publique relative à son projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France). Bien que cette région ne soit pas frontalière avec la Région wallonne, ce document n'est pas dénué d'intérêt si l'on veut un jour réviser le SDER dans une vision de développement durable (lutte contre l'étalement urbain, contre la perte de biodiversité et contre la dépendance à l'automobile et aux ressources pétrolières...). Il se distingue donc fortement dans le bon sens par rapport aux autres documents stratégiques régionaux français analysés jusqu'ici. Un bref exposé réalisé à ce propos par M. Vincent Fouchier, Directeur délégué de l'IAURIF et chargé de la coordination du SDRIF, à l'occasion d'une journée d'étude sur l'étalement urbain nous a persuadé de la pertinence de ce document. Pour information, le projet de SDRIF<sup>2</sup> identifie trois défis majeurs pour l'Ile-de-France :

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
- développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Faute de consigne nous poussant à analyser davantage ce document, nous l'avons laissé de côté jusqu'à présent.

Nous avons par contre relevé diverses nouveautés concernant la prise de mesures ou l'élaboration de documents stratégiques sectoriels découlant des schémas et plans des huit territoires voisins étudiés jusqu'ici. Les mesures nouvelles et projets de documents sectoriels ayant retenu notre attention s'inscrivent dans l'objectif de mettre en œuvre les principales orientations des documents stratégiques transversaux.

Dans ce cadre, nous avons concentré notre attention sur trois territoires voisins : la Région flamande, la Région du Nord – Pas-de-Calais et le Grand-Duché du Luxembourg. Que ce soit au travers de projets pilotes, de plans sectoriels, de subsides spécifiques, les régions et états voisins tentent de transposer en réalisations concrètes les intentions énoncées dans leurs documents stratégiques transversaux.

### 1. LA RÉGION FLAMANDE

En ce qui concerne la Région flamande, le Gouvernement flamand vient d'adopter le 5 octobre 2007 un nouveau règlement régissant les subsides accordés aux projets stratégiques qui rentrent dans le cadre du Plan de structure spatiale flamand (*Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, RSV).

---

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

<sup>2</sup> Voir le site : [www.sdrif.com](http://www.sdrif.com)

De plus, nous nous sommes intéressés à la localisation des activités économiques au travers de trois aspects :

- la mise en œuvre par la Province du Brabant flamand d'un projet s'inscrivant dans une logique de coordination entre la localisation des entreprises et l'offre en transports en commun ;
- l'évaluation de la disponibilité en terrains au sein des ZAE en Flandre et la comptabilité spatiale du RSV ;
- les suites du projet START autour de l'aéroport de Bruxelles-National.

## 1.1 NOUVEAU RÈGLEMENT DES SUBSIDES AUX PROJETS STRATÉGIQUES DU RSV

Depuis le 5 octobre 2007 (M.B. : 27/11/2007), un nouveau règlement régit les subsides accordés aux projets stratégiques qui sont en phase avec le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*<sup>3</sup>. Ce subside est destiné à améliorer la collaboration entre les acteurs ayant à travailler sur un même espace (un quartier de gare ou une zone de vallée par exemple). Les domaines spécifiques couverts par ce type de subside sont précisés dans le règlement. Il s'agit de projets de partenariats public-privé en site urbain ou dans un centre villageois qui nécessitent l'intervention d'un grand nombre d'acteurs et qui sont susceptibles de servir d'exemples pour la politique urbaine flamande. L'incitant couvre les frais liés à la coordination du projet (engagement d'un coordinateur ou d'une équipe de coordination). Le subside s'élève à 80 % des coûts liés à cette coordination (pour un plafond maximal de 100 000 € par an durant trois ans maximum).

## 1.2 LA STRATÉGIE DE LOCALISATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DE LA PROVINCE DE BRABANT FLAMAND ET SA MISE EN ŒUVRE AU TRAVERS D'UN PROJET PILOTE

Dans le cadre de la préparation de l'atelier « *Les dynamiques économiques et les choix de localisation des entreprises et des services* » du colloque de la CPDT du 11 décembre dernier, nous nous sommes intéressés à la mise en œuvre à l'échelon local de la stratégie du RSV en matière de localisation des activités économiques au travers de projets s'inscrivant dans les principes d'un développement territorial durable. S'inspirant du RSV, la Province du Brabant flamand a élaboré sa stratégie de localisation des activités économiques dans le cadre du *Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Vlaams Brabant*<sup>4</sup>. Dans cette stratégie, ont été mises en avant la mixité des fonctions (entreprises – habitat), la densification et l'exploitation des réserves des ZAE existantes avant toute extension, la mise en adéquation du profil de mobilité des entreprises et du profil d'accessibilité des lieux, la concentration du bureau aux alentours des gares... Pour éviter que ces intentions ne restent que de vaines paroles, la Province s'associe avec quelques communes retenues dans la hiérarchie des pôles du RSV pour mener à bien des projets pilotes. L'un des plus avancés est le projet *Poort van Diest en Demer*. Situé au nord de la ville de Diest, entre le Demer et le chemin de fer, un ancien parc d'activités y fait l'objet d'un *masterplan* alliant les différents aspects de la stratégie évoquée ci-dessus. La reconversion de la zone du canal de Machelen-Vilvorde est un autre projet de ce type. A l'occasion du colloque de la CPDT, M.

---

<sup>3</sup> Pour plus d'information, voir le site : [www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nrsv/start\\_strategisch\\_projectRSV.html](http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nrsv/start_strategisch_projectRSV.html)

<sup>4</sup> Pour le résumé de ce document, voir le site : [www.vlaamsbrabant.be/objects/leven-en-wonen/ruimtelijke-ordening/rsvb/docs/Samenvatting.pdf](http://www.vlaamsbrabant.be/objects/leven-en-wonen/ruimtelijke-ordening/rsvb/docs/Samenvatting.pdf).

Tom Lagast, chef de service du département provincial d'Aménagement du territoire, a présenté cette stratégie ainsi que le projet de Diest<sup>5</sup>.

### 1.3 DISPONIBILITÉS FONCIÈRES EN ZAE ET COMPTABILITÉ SPATIALE DU RSV

A l'occasion d'une question parlementaire adressée le 22 mars 2007 au Ministre de l'aménagement du territoire Van Mechelen sur la disponibilité foncière en zones d'activités, ce dernier a confirmé que l'horizon de planification du RSV a été prolongé de 5 ans (de 2007 à 2012)<sup>6</sup>. En raison de ce report, une évaluation de l'offre et de la demande en zones d'activités économiques a été menée pour vérifier s'il y avait lieu de modifier les valeurs reprises dans la comptabilité spatiale du RSV.

La VLAO (l'administration flamande) a donc confronté l'ensemble des plans de secteurs flamands à l'occupation cadastrale pour en sortir des informations chiffrées distinguant l'offre selon différentes natures. Cet inventaire couvre l'ensemble des ZAE ; il ne se concentre donc pas uniquement sur les seuls terrains gérés par les POM (*Provinciaal ontwikkelingsmaatschappij*) ; l'équivalent de nos intercommunales de développement économique.

**Tableau 1. Utilisation du sol dans les zones d'activités économiques de la Région flamande, basé sur l'inventaire SIG de la VLAO à la date du 31.12.2005 (en ha)**

Province	offre	offre brute	offre latente	utilisée (y compris l'infrastructure)	partiellement utilisée	usage étranger à la zone	inutilisable	total
Anvers	675,24	325,61	1537,60	7918,19	609,78	460,97	142,55	11669,94
Brabant flamand	253,14	93,63	472,13	3719,85	557,29	168,44	71,40	5335,88
Flandre occidentale	273,30	292,45	736,43	7229,89	658,36	255,64	65,24	9511,31
Flandre Orientale	465,45	354,61	660,24	6015,71	437,36	293,36	310,24	8536,97
Limbourg	623,93	612,45	1433,64	8539,57	30,75	223,58	134,64	11598,56
<b>Total</b>	<b>2291,06</b>	<b>1678,75</b>	<b>4840,04</b>	<b>33423,21</b>	<b>2293,54</b>	<b>1401,99</b>	<b>724,07</b>	<b>46652,66</b>

Source : Dirk Van Mechelen, Antwoord op vraag nr. 88 van 23 maart 2007, Vlaams parlement

Légende :

Offre = parcelles directement disponibles pour la construction

Offre brute = parcelles devant encore être équipées

Offre latente = terrains qui, pour diverses raisons, ne sont pas mis sur le marché

De cette analyse, on peut tirer divers enseignements. Globalement, la situation en matière de disponibilités foncières en ZAE en Flandre ne semble être ni franchement plus favorable ni franchement plus défavorable qu'en Wallonie. Ce sont les provinces de Flandre occidentale et du Brabant flamand qui sont le plus affectées par une offre réduite en ZAE. A l'opposé, il reste de nombreux terrains disponibles en Province du Limbourg et, secondairement, d'Anvers. Si la forte saturation aux environs de Bruxelles et de Courtrai a, à coup sûr, un impact sérieux sur la demande en terrains à l'extrême ouest de la Wallonie, dans le

<sup>5</sup> Cette présentation est disponible sur le site de la CPDT à l'adresse : [http://cpdt.wallonie.be/index.php?id\\_page=35118](http://cpdt.wallonie.be/index.php?id_page=35118)

<sup>6</sup> voir le site : [http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/schv/2006-2007/VAN\\_MECHELEN/88/antw.088.doc](http://jsp.vlaamsparlement.be/docs/schv/2006-2007/VAN_MECHELEN/88/antw.088.doc)

Brabant wallon et aux abords de cette province tant dans le Hainaut que dans le Namurois, la pression venant de Flandre est nettement moindre pour les ZAE de la région liégeoise. Les vastes zones d'activités bordant le canal Albert entre Anvers et Lanaken semblent encore offrir, au vu de ces chiffres, des terrains en quantités suffisantes pour répondre aux besoins des entrepreneurs flamands du coin.

#### **1.4 MISE EN ŒUVRE DU PLAN START LIÉ AU DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT DE ZAVENTEM**

Dans le cadre du rapport final 2007 de la présente expertise, nous avons déjà évoqué l'existence d'un plan de reconversion pour la région entourant l'aéroport de Zaventem. Suite à la décision de l'entreprise DHL de délocaliser en 2009 vers Leipzig son hub continental, la Région flamande a réagi en concevant un nouveau plan destiné à compenser ce départ. Il s'agit du plan START (*Strategische Actieplan voor Reversie en Tewerkstelling voor de luchthavenregio*) adopté par le Gouvernement flamand le 10 décembre 2004.

Ce plan vise à dessiner une vision du développement futur de l'aéroport et de ses environs à un terme de 20 ans. Rappelons ici que l'aéroport de Zaventem a été désigné dans le cadre du RSV comme une des portes de la Flandre. Cette porte est, avec les ports d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, censée constituer un moteur du développement économique de la Flandre. Dans le cadre du Plan START, l'accent est mis sur l'amélioration de l'accessibilité au sein de la région entourant Zaventem et sur l'extension des zones d'activités. Ce plan s'inscrit aussi dans la volonté du gouvernement flamand de créer un cadre d'exploitation stable pour l'ensemble des acteurs gravitant autour de l'aéroport.

En matière d'accessibilité, un objectif quantifié ambitieux est fixé. Il s'agit de doubler la part modale des transports en commun d'ici 2025 en la portant à 40 %<sup>7</sup>. Pour ce faire, la SNCB met en œuvre le plan Diabolo qui permettra d'intégrer l'aéroport dans le futur réseau RER et d'offrir des liaisons directes vers la station de l'aéroport depuis Anvers et (depuis 2005) à partir de Louvain. De son côté, la Région flamande a augmenté très fortement le maillage et la fréquence des lignes de bus dans cette sous-région. En matière de zones d'activités, la Région flamande a soutenu des projets visant, d'une part, la reconversion/densification d'anciens sites d'activités et, d'autre part, la création de nouveaux sites. En matière de renouvellement urbain, on peut citer la zone du canal à Machelen-Vilvorde et le développement d'un nouveau pôle de bureaux à proximité immédiate de l'ancienne aérogare et de la gare SNCB (projet *Airport Village*).

Un groupe de travail planche depuis quelques années sur ces projets de zones d'activités. Ce groupe de travail a livré récemment une évaluation des besoins liés au développement de l'aéroport. D'après cette étude évoquée à l'occasion d'une autre question parlementaire<sup>8</sup>, ce sont 80 ha qu'il faudrait réserver autour de l'aéroport ces cinq prochaines années pour pouvoir créer 40 000 emplois. 25 % de ces terrains devraient être affectés à des bureaux, le reste à des bâtiments logistiques et à des entreprises diverses.

---

<sup>7</sup> Notons qu'une récente étude de l'Université d'Anvers basée sur les données de l'Enquête socio-économique de 2001 relatives aux déplacements domicile-travail confirme la très forte domination de la voiture dans l'ensemble des sites d'activités économiques situés à la périphérie flamande de Bruxelles. (Source : Verhetsel A., Vanelander T., Sellekaerts N. (2007) *Onderzoek naar de relatie tussen locatiebeleid en duurzame mobiliteit voor woonwerkverplaatsingen*, UA - Department of transport and regional economics, pp. 86-90 – Disponible sur le site : [http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=\\*TPR&n=45124](http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=*TPR&n=45124) au n°107)

<sup>8</sup> Voir le site : <http://jisp.vlaamsparlement.be/docs/schv/2007-2008/CEYSENS/35/antw.035.doc>

## 2. LA RÉGION NORD – PAS-DE-CALAIS

Pour cette région, outre la création le 28 janvier 2008 de l'Eurométropole Lille – Courtrai – Tournai, nous avons relevé :

- le lancement du chantier de mise en œuvre du SRADT ;
- la présentation des résultats de l'enquête sur les déplacements transfrontaliers dans l'Eurométropole.

### 2.1 LANCEMENT DU CHANTIER DE MISE EN ŒUVRE DU SRADT

Adopté le 22 novembre 2006, le SRADT (Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire) Nord – Pas-de-Calais est à bien des égards peu explicite quant à ses intentions. Il prévoit cependant que, dans plusieurs domaines, d'autres documents viendront préciser cette stratégie. Parmi ces documents figurent :

- trois Directives régionales d'aménagement (sur les thèmes de la maîtrise de la périurbanisation et du renouvellement urbain, de la trame verte et bleue ainsi que de l'ingénierie régionale et territoriale) ;
- un Guide territorial portant sur les relations entre la Région et les divers territoires qui la composent (ces territoires étant ceux que recouvrent les SCOT et autres anciens Schémas directeurs).

La Région Nord – Pas-de-Calais est donc occupée à plancher sur l'élaboration de ces documents<sup>9</sup>. Le travail mené en vue de l'adoption de la DRA Trame verte et bleue semble avancer clairement<sup>10</sup> en raison notamment d'une récente loi qui a accordé une nouvelle compétence aux régions : la gestion d'une partie des réserves naturelles<sup>11</sup>.

### 2.2 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS DANS L'EUROMÉTROPOLE

En 2006, au sein de la communauté urbaine de Lille, dans les arrondissements flamands de Courtrai et d'Ypres ainsi qu'en Wallonie picarde, a été menée une enquête auprès des ménages concernant leurs déplacements, notamment leurs déplacements transfrontaliers. Le principal résultat du volet français de l'étude<sup>12</sup> est l'observation d'une baisse par rapport à 1998 de l'usage de la voiture ; baisse partiellement compensée par une hausse de l'usage des transports en commun. Pour sa part, l'enquête menée dans la zone de Tournai et de Mouscron met en évidence deux principaux résultats<sup>13</sup> : la dépendance quasi-totale à la voiture pour les déplacements transfrontaliers effectués par les résidents de Wallonie et l'importance du motif achats dans les déplacements transfrontaliers effectués par les habitants de la Wallonie picarde.

---

<sup>9</sup> Voir notamment le site : [www.nordpasdecals.fr/srad/dyn/telechargement/22112006.ppt](http://www.nordpasdecals.fr/srad/dyn/telechargement/22112006.ppt) et pp. 10-11 du site : [www.nordpasdecals.fr/srad/dyn/telechargement/2007/JOURNAL\\_SRADT\\_N7%5B1%5D.pdf](http://www.nordpasdecals.fr/srad/dyn/telechargement/2007/JOURNAL_SRADT_N7%5B1%5D.pdf)

<sup>10</sup> Voir le site <http://www.sigale.nordpasdecals.fr/CARTOTHEQUE/ATLAS/TVB/tvb.html>

<sup>11</sup> La loi relative à la Démocratie de Proximité du 27 février 2002 a modifié le Code de l'Environnement en définissant au plan national trois nouveaux statuts de réserves naturelles et en transformant les Réserves naturelles volontaires en Réserves naturelles régionales, qui passent sous la compétence du Conseil régional.

<sup>12</sup> Le volet français de cette enquête se trouve sur le site : [www.lillemetropole.fr/index.php?p=554&art\\_id=](http://www.lillemetropole.fr/index.php?p=554&art_id=)

<sup>13</sup> Pour le volet wallon de cette enquête, voir le site : [http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/transfrontalier/zone\\_tournai-lille-mouscron/index.html](http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/transfrontalier/zone_tournai-lille-mouscron/index.html)

### 3. LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Trois éléments neufs ont été épinglés pour ce territoire :

- une évaluation de la mise en œuvre de l'IVL au vu de l'implication des communes ;
- la préparation des plans sectoriels logements, transports, activités économiques... ;
- les priorités de la présidence de la Grande Région par le Luxembourg.

#### 3.1 EVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'IVL

Une évaluation sommaire de la mise en œuvre de l'IVL (le Concept Intégré des transports et du développement spatial) a été réalisée par le Ministère de l'Intérieur (chapeautant l'administration de l'aménagement du territoire) et par la cellule GEODE du CEPS-INSTEAD (un service de recherche assez similaire à la CPDT)<sup>14</sup>. A cette occasion, il a été souligné que les communes (responsables de leurs plans locaux d'aménagement) ne s'inscrivent pas encore dans la logique de l'IVL (sauf quelques rares exceptions comme les communes formant la Nordstad, c'est-à-dire la conurbation appelée à desservir la moitié nord du pays et centrée sur le bipôle Diekirch-Ettelbruck). En dehors des projets de cette Nordstad<sup>15</sup> et de projets menés directement par des organismes dépendants de l'Etat central (comme la densification et la mixité des fonctions sur le quartier du Kirchberg à Luxembourg-Ville ou comme la Cité des Sciences d'Esch-Belval), les communes ont peu tendance à mettre en œuvre des réformes conformes à l'esprit de l'IVL. Ainsi, dans la majorité des communes rurales appelées, selon l'IVL, à ne connaître qu'une croissance très réduite de la population et des emplois, cette croissance démographique est forte et s'inscrit toujours grandement dans cette logique de dépendance à la voiture.

En fait, « les communes qui ne sont pas inscrites sur la liste des communes prioritaires de l'IVL connaissent une croissance démographique de 2 à 3 fois supérieure à celles y retenues »<sup>16</sup>. Dans les communes qui, dans le cadre de l'IVL, sont appelées à accueillir l'essentiel de la croissance de la population et des emplois, trop peu de projets voient en effet le jour pour faire face aux besoins liés au développement économique et démographique du Luxembourg. A l'origine de ce déficit, c'est surtout la rétention foncière qui est mise en exergue par les autorités. En conséquence, les autorités luxembourgeoises constatent que, faute d'offre suffisante, la partie de la croissance démographique liée au décollage de l'emploi grand-ducal qui s'installe au-delà des frontières du pays est conforme au scénario au fil de l'eau que l'IVL avait cherché à éviter. « Le pays se trouve actuellement dans le « Pendlerszenario » qui - à cause de trajets plus longs et d'émissions de CO2 plus importantes - est le moins durable des deux scénarios analysés par l'IVL (le deuxième étant le « Einwohnerszenario »). Le nombre de travailleurs frontaliers au Luxembourg est grandissant et a dépassé au troisième trimestre 2007 la barre des 138.000 salariés »<sup>17</sup>.

Ce manque de collaboration des communes serait dû à un défaut dans la communication et dans leur implication lors de l'élaboration de cette stratégie nationale. Il apparaît que cette stratégie visant pour l'essentiel à lutter, par un aménagement du territoire coordonné avec l'offre en transport, contre la dépendance à la voiture a été conçue par les services de l'Etat sans une intense et directe concertation avec les autorités communales. A l'époque (2002-

<sup>14</sup> Feltgen V. (2006) *Stratégies foncières des communes au Luxembourg. L'exemple de Kopstal, Leudelange, Lintgen, Mondorf, Pétange, Remich, Roeser et Steinfort*, Cahier GEODE n°17, CEPS-INSTEAD (disponible sur le site : [www.ceps.lu/geode](http://www.ceps.lu/geode))

<sup>15</sup> Voir notamment : [www.nordstad.lu](http://www.nordstad.lu)

<sup>16</sup> Cf Conférence de presse du Ministre de l'Intérieur grand-ducal du 18 octobre 2007 relative à l'IVL ([http://www.miat.public.lu/actualites/2007/10/1810\\_conference\\_presse\\_ivl/communique\\_presse\\_18102007.pdf](http://www.miat.public.lu/actualites/2007/10/1810_conference_presse_ivl/communique_presse_18102007.pdf))

<sup>17</sup> Ibidem

2004), seul le Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (SYVICOL) avait été impliqué dans l'élaboration de ce concept intégré des transports et du développement spatial. Suite à ces constats, le ministre luxembourgeois de l'Intérieur (en charge de l'aménagement du territoire) Jean-Marie Halsdorf a mené entre juin et octobre 2007 un ensemble de six réunions décentralisées d'informations à destination des communes concernant la mise en œuvre de l'IVL<sup>18</sup>.

A l'occasion de ces séances d'information tenues dans chacune des six régions d'aménagement du Grand-Duché de Luxembourg, la philosophie que sous-tend l'IVL ainsi que les lignes directrices guidant l'élaboration des quatre plans sectoriels "Transports", "Logement", "Zones d'activités économiques" et "Préservation des grands ensembles paysagers et forestiers" ont été présentées. A la suite de ces séances, le ministre Halsdorf a souligné qu'il est, à ses yeux, « *essentiel de rechercher des concertations avec les entités voisines membres de la coopération transfrontalière au sein de la Grande Région. Une plus grande concertation bilatérale avec les régions voisines doit être développée afin de mettre en place des mesures visant à aborder en commun les défis auxquels non seulement le Luxembourg est confronté mais aussi les territoires limitrophes les plus proches de la frontière* ». Sans cette coopération renforcée, le Grand-Duché craint ne pouvoir atteindre l'objectif qu'il s'est assigné : porter d'ici 2020 à 25 % la part modale des transports publics.

### 3.2 PRÉPARATION DES PLANS DIRECTEURS SECTORIELS

A l'occasion de son Programme directeur de l'aménagement du territoire, il a été prévu de mettre sur pied, dans la foulée de l'IVL, un certain nombre de plans directeurs sectoriels<sup>19</sup>. Ceux-ci sont de deux types : les plans directeurs sectoriels primaires et les plans directeurs sectoriels secondaires.

Quatre domaines sont couverts par les plans directeurs sectoriels « primaires » en cours d'élaboration. Les trois premiers concernent respectivement les transports, le logement, la préservation des grands ensembles paysagers et forestiers, c'est-à-dire les trois grands champs d'action de l'aménagement du territoire tels que définis par le Programme directeur – à savoir le développement urbain et rural, les transports ainsi que l'environnement et les ressources naturelles. A ces trois plans s'ajoute un quatrième, à savoir le plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques » qui figure comme mesure prioritaire dans le Programme gouvernemental pour la période 2004-2009.

Le plan directeur sectoriel « préservation des grands ensembles paysagers et forestiers » est le plus avancé. Il est toujours en cours d'élaboration et devrait être adopté dans le courant 2008. Le plan sectoriel Transports est lui aussi largement ébauché. Il devrait notamment apporter des orientations relatives aux aspects transfrontaliers du transport et s'inscrit toujours dans l'objectif de faire passer à 25 % la part des transports en commun d'ici 2020. Le plan directeur sectoriel Logements devrait inclure :

- une réflexion sur le logement qui épargne l'espace ;
- une analyse de l'offre et de la demande en logement à l'horizon 2021 tenant compte des priorités de l'IVL en matière de localisation (préférence aux sites accessibles en transport en commun) ;
- une analyse des migrations transfrontalières ;

---

<sup>18</sup> Voir le site : [http://www.miat.public.lu/actualites/2007/10/1810\\_conference\\_presse\\_ivl/index.html](http://www.miat.public.lu/actualites/2007/10/1810_conference_presse_ivl/index.html)

<sup>19</sup> Voir les sites : [www.miat.public.lu/amenagement\\_territoire/planification\\_nationale/plans\\_sectoriels/index.html](http://www.miat.public.lu/amenagement_territoire/planification_nationale/plans_sectoriels/index.html) et [www.miat.public.lu/publications/amenagement\\_territoire/mise\\_oeuvre\\_ivl/power\\_point\\_presentation\\_mise\\_oeuvre\\_ivl\\_2007.pdf](http://www.miat.public.lu/publications/amenagement_territoire/mise_oeuvre_ivl/power_point_presentation_mise_oeuvre_ivl_2007.pdf)

- un volet outils de la politique foncière et de la politique du logement (aides de type subvention, incitants et contraintes fiscales visant notamment la mobilisation des réserves foncières...);
- des projets pilotes.

Le dernier plan directeur sectoriel, celui concernant les Zones d'activités économiques devrait aussi aboutir courant de cette année 2008. Il intègre également un volet analyse de l'offre et de la demande à l'image des expertises ZAE menées en Région wallonne par la CPDT. La réflexion devrait porter sur les contraintes freinant ou empêchant la mise en œuvre de l'offre brute en terrains et sur la mise en place de nouveaux instruments destinés à mobiliser les terrains disponibles. L'analyse de l'offre et de la demande en ZAE devrait être ventilée selon la logique intérêt communal / régional / national, selon l'accessibilité en transport en commun et selon le type de zone (parcs spécialisés de type logistique ou d'affaires...). Des propositions devraient aussi concerner l'optimisation de la consommation d'espace en ZAE, la gestion du trafic et le financement des infrastructures d'accueil à mettre en place.

Les plans directeurs sectoriels « secondaires » ont quant à eux un impact moins direct sur l'occupation du sol que les plans directeurs « primaires ». Ils concernent généralement des installations spécifiques. A ce jour, trois plans directeurs sectoriels ont été mis en œuvre. Ils concernent les lycées (construction de trois nouveaux lycées au sein des Centres de développement et d'attraction retenus dans le cadre du Programme directeur), les décharges pour déchets inertes et les stations de base pour réseaux publics de communications mobiles.

### 3.3 PRIORITÉS DE LA PRÉSIDENTE DE LA GRANDE RÉGION

Le 1<sup>er</sup> février 2008, l'Etat grand-ducal a pris pour 18 mois la présidence de la Grande Région. En vue de cette présidence, le Grand-Duché a défini ses priorités<sup>20</sup>. Le programme de travail de la présidence luxembourgeoise s'articule ainsi autour de trois volets comprenant chacun deux axes prioritaires. Le volet I concerne l'espace avec le développement territorial et la planification territoriale, le second porte sur le développement tant économique qu'universitaire et finalement, le dernier s'adresse aux citoyens avec le développement d'un sentiment d'appartenance et d'un cadre de vie harmonieux. Le premier volet relatif au développement territorial est considéré par le Luxembourg comme leur cheval de bataille, le thème central de la présidence.

#### *Volet I – ESPACE : développement territorial & planification territoriale*

L'ensemble des mesures visées dans ce volet s'inscrit dans le cadre des développements récents au niveau de l'Union européenne en matière de développement territorial notamment en ce qui concerne l'inclusion dans le nouveau traité de Lisbonne de la cohésion territoriale. Celle-ci constitue ainsi, avec la cohésion sociale et économique, les piliers d'une politique de cohésion multi-échelles, transversale et intégrée de l'Union Européenne.

L'adoption au mois de mai 2007 sous présidence allemande du premier programme d'action relatif à la mise en œuvre de l'Agenda territorial de l'Union européenne ainsi que la Charte de Leipzig évoquant l'approche de planification intégrée du développement urbain sont autant d'éléments créant un contexte favorable au développement de la coopération transfrontalière au sein de l'Union européenne.

---

<sup>20</sup> Voir les articles repris dans la rubrique Actualité/annonce du site [www.grande-region.net](http://www.grande-region.net) aux dates du 04-02-08 (10<sup>e</sup> Sommet de la Grande Région – Halsdorf présente le programme de travail de la présidence luxembourgeoise) et du 28-02-08 (Interview de Jean-Marie Halsdorf)

C'est sur base de ces nouvelles impulsions communautaires que la présidence luxembourgeoise souhaite engager des réflexions et des discussions afin de dégager, à court terme, une démarche cohérente et intégrative en matière de développement territorial et de planification territoriale transfrontaliers. A plus long terme, la finalité recherchée par la présidence luxembourgeoise concerne la mise en place d'un ensemble urbain polycentrique de dimension métropolitaine.

Afin de supporter ces priorités, la présidence luxembourgeoise souhaite développer, en concertation avec les entités membres de la Grande Région, une stratégie intégrée de planification territoriale concernant notamment les domaines des transports, des zones d'activités économiques ainsi que du logement.

*Volet II – DEVELOPPEMENT : croissance économique & essor universitaire*

La présidence souhaite accroître l'attractivité économique et universitaire de la Grande Région à partir du capital humain en développant une stratégie répondant à celle de Lisbonne et devant s'inscrire dans des réseaux existants ou à créer. Ceci implique notamment le renforcement du tissu universitaire de la Grande Région.

*Volet III – CITOYENS : sentiment d'appartenance & cadre de vie harmonieux*

Ce thème est un peu fourre-tout car il couvre les domaines de l'emploi et de la formation, de la santé, de la sécurité, de la culture, du tourisme et des sports.