



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

PRESIDENCE 11^e SOMMET

PRÄSIDENTSCHAFT 11. GIPFEL

2008 – 2009

Guide des bonnes pratiques

**Mise en œuvre de la Charte de Leipzig
et
de l'Agenda territorial de l'Union européenne
au sein de la Grande Région**

**Réalisé sur demande et dans le cadre
de la présidence luxembourgeoise du 11^e Sommet
(février 2008 – juin 2009)**

**par le groupe de travail « *Développement territorial* »
du Sommet de la Grande Région**

**présenté lors de la 1^e réunion sectorielle ministérielle
« Aménagement du territoire » de la Grande Région**

Luxembourg, le 21 avril 2009

Impressum
Mentions légales

Herausgeber/Editeur :

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire,
Direction de l'Aménagement du territoire (DATer)
1, rue du Plébiscite
L-2341 Luxembourg

Contact

Madame Marie-Josée Vidal
marie-josee.vidal@mat.etat.lu
Tél.: +352 247-86992

Redaktion und Gestaltung/ Rédaction et conception :

Arbeitsgruppe « *Raumordnung* » des Gipfels der Großregion
Groupe de travail „ Développement territorial “ du Sommet de la Grande Région

Contact :

Monsieur Jean-Claude Sinner
Président du groupe de travail
jean-claude.sinner@mat.etat.lu

Übersetzung/Traduction:

BENDER & PARTNER
bps-de@bender-partner.com

Druck/ Impression:

Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, Direction de l'Aménagement du territoire
(DATer)
1, rue du Plébiscite
L-2341 Luxembourg

Die in der Broschüre enthaltenen Informationen sind nicht rechtsverbindlich
Les informations contenues dans cette brochure n'ont pas de base légale devant une juridiction

Vorliegende Broschüre ist nicht verkäuflich
Non destiné à la vente

Nachdruck und Verbreitung erlaubt
Réimpression et diffusion autorisées

Ausgabe/Edition 04-2009

Table des matières

Le mot du Président du 11^e Sommet de la Grande Région	p.7
INTRODUCTION	p.9
I. ACTIVITES AU NIVEAU DE LA GRANDE REGION	p.11
1. Exemple de mise en œuvre au niveau du Sommet de la Grande Région	p.11
2. Exemple de mise en œuvre au niveau du programme INTERREG IVA Grande Région	p.14
II. ACTIVITES AU NIVEAU DES ENTITES MEMBRES	p.16
1. Exemples de mise en œuvre en Saare	p.16
1.1. <i>Charte de leipzig</i>	p.16
1.2. <i>Agenda territorial</i>	p.20
2. Exemples de mise en œuvre en Lorraine	p.24
2.1 <i>Charte de Leipzig</i>	p.24
2.2 <i>Agenda territorial</i>	p.27
3. Exemples de mise en œuvre au Grand-Duché de Luxembourg	p.32
3.1 <i>Charte de Leipzig</i>	p.32
3.2 <i>Agenda territorial</i>	p.39
4. Exemples de mise en œuvre en Rhénanie-Palatinat	p.42
4.1 <i>Charte de Leipzig</i>	p.42
4.2 <i>Agenda territorial</i>	p.44
5. Exemples de mise en œuvre en Région Wallonne	p.48 p.48
5.1 <i>Charte de Leipzig</i>	
5.2 <i>Agenda territorial</i>	p.51
Annexe I : Composition du groupe de travail « <i>Développement territorial</i> » du Sommet de la Grande Région	p.54
Annexe II : Composition du comité d'accompagnement	p.55

Le mot du Président du 11^e Sommet de la Grande Région

La Grande Région, dont la coopération transfrontalière a été l'une des premières en Europe à se mettre en place, a toujours été un exemple de bonnes pratiques, que ce soit sur le plan des approches et des démarches globales ou à travers des réalisations concrètes comme le PED (Pôle européen de Développement). Il importe de maintenir et de renforcer son statut de modèle en ce qui concerne la coopération transfrontalière au sein de l'Union européenne et de soutenir son esprit innovateur voire précurseur dans le domaine de la coopération territoriale.



Partant, la présidence luxembourgeoise du 11^e Sommet de la Grande Région a jugé utile que l'ensemble des entités partenaires de la coopération prennent conjointement en considération les évolutions récentes prises au niveau de l'Union européenne en matière de développement territorial. En effet, le nouveau traité de Lisbonne dans lequel figurera désormais, à côté de la cohésion sociale et économique, la cohésion territoriale, l'Agenda territorial de l'Union européenne adopté au mois de mai 2007 ainsi que la Charte de Leipzig également adoptée en mai 2007 constituent des avancées importantes dans le domaine de la politique de développement territorial à l'échelle communautaire. Ces avancées doivent non seulement être saluées mais aussi soutenues et surtout encouragées dans leur mise en application tant au niveau national qu'au niveau régional.

Le Grand-Duché de Luxembourg, en tant qu'Etat Membre de l'Union Européenne participant activement à l'élaboration de cette nouvelle dimension de la politique de cohésion, est convaincu que cette approche doit être déclinée et mise en œuvre tant horizontalement que verticalement. En ce sens, les autres entités partenaires de la Grande Région – des régions, des communautés et des Länder – ont également un rôle essentiel à jouer dans la traduction conceptuelle et concrète des mesures prises et décidées au niveau européen.

Ceci est d'autant plus vrai qu'à partir de 2014, les projets européens seront très probablement de plus en plus axés sur la cohésion territoriale ainsi que sur un développement urbain intégré et durable. Partant, il est donc opportun sinon primordial de rechercher une mise en application au niveau de la Grande Région des préceptes européens afin de garantir un développement cohérent, structuré et intégratif de l'espace de coopération.

C'est pourquoi, j'ai proposé aux partenaires que le programme de travail de la présidence luxembourgeoise du 11^e Sommet traite en priorité la thématique de l'Espace avec deux composantes essentielles ; le développement territorial et la planification territoriale. Il serait inutile de développer des mesures communes au sein de la Grande Région qui ne prennent en considération la démarche envisagée par la Commission européenne et partagée par les Etats membres. L'ensemble des mesures proposées par la présidence luxembourgeoise et les démarches entamées ont ainsi été réfléchies, définies et élaborées de manière à être en phase avec celles de l'Union européenne.

Le présent guide témoigne de cette volonté commune des partenaires de la coopération à travailler ensemble dans ce domaine: s'informer, s'échanger, se consulter, se concerter, tels sont les principes de notre démarche conjointe.

Ces principes ont permis de réaliser ce guide en rassemblant de façon précise les principales mesures adoptées par chacune des entités membres concernant la mise en œuvre de la Charte de Leipzig et de l'Agenda territorial. Au vu des mesures déjà prises, force est de constater que les entités partenaires sont prêtes, tant individuellement que collectivement, à relever les défis qui se présenteront dans un avenir proche.

On ne peut que s'en réjouir.

Jean-Marie Halsdorf

Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg
Président du 11^e Sommet de la Grande Région.

INTRODUCTION

L'Agenda territorial¹, en faveur d'un développement territorial durable et équilibré, repose sur des documents politiques antérieurs dont le plus influent a sans aucun doute été le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) adopté en 1999.

L'Agenda territorial élargit les trois principaux principes directeurs du SDEC à six priorités en matière de développement spatial:

- *promotion le **polycentrisme et l'innovation par la coopération des aires métropolitaines et des villes** ;*
- *promotion de nouvelles formes de partenariat et de **coordination territoriale entre les villes et les campagnes** ;*
- *promotion des « **clusters** » **régionaux et transnationaux** pour la compétition et l'innovation en Europe ;*
- *renforcement et extension des **réseaux transeuropéens** ;*
- *promotion de la **gestion transeuropéenne des risques** incluant les effets du changement climatique ;*
- *renforcement des **structures écologiques et des ressources culturelles** comme une chance pour le développement.*

La **Charte de Leipzig**², en faveur du développement de villes européennes durables, complète l'Agenda territorial à travers une optique urbaine en promouvant une politique intégrée de développement urbain durable comme une tâche de dimension européenne. La Charte de Leipzig souligne l'importance des villes dans l'élaboration des politiques communautaires futures. Sa valeur provient notamment du fait que les ministres se sont engagés à lancer, dans leurs pays respectifs, un débat sur la manière d'intégrer la dimension urbaine aux différents niveaux politiques. Elle en appelle, en outre, à une mise en application accrue par les villes d'une politique intégrée de développement urbain en mettant l'accent sur:

- *la création et la préservation d'espaces publics de qualité;*
- *la modernisation des réseaux d'infrastructures et l'amélioration de l'efficacité énergétique;*
- *les politiques volontaristes de l'innovation et de l'éducation;*
- *le soutien aux quartiers urbains défavorisés.*

En résumé, l'Agenda territorial se penche logiquement sur **tous les types de régions** et se concentre sur la manière dont elles interagissent et sur le rôle de certains types de territoires (par ex. les zones côtières, les régions montagneuses, etc.) au sein de ces régions. Il aborde également le défi que pose la coordination des politiques à impact spatial de l'UE et des États membres.

¹ http://www.miat.public.lu/actualites/2007/05/24-2505_leipzig_reunion_informelle/2405_territoriale_agenda_fr.pdf

² http://www.eu2007.de/fr/News/download_docs/Mai/0524-AN/075DokumentLeipzigCharta.pdf

En revanche, la Charte de Leipzig se concentre sur **un type d'entité territoriale**, les villes et notamment les métropoles, et se concentre sur les enjeux qui y sont liés. Ici, la question de la subsidiarité est donc centrale.

La coordination entre politiques européennes et nationales/régionales constitue ainsi un défi majeur pour la gouvernance à tous les niveaux et pour la mise en œuvre des principes de ces deux documents majeurs. Il est en effet primordial que les décisions prises au niveau régional et local soient en phase avec les principes nationaux et européens en matière de développement territorial durable et équilibré au sein de l'Union.

De plus, la réussite de l'Agenda territorial et de la Charte de Leipzig dépendra largement de l'implication des autorités régionales et locales. Ainsi, il importe de mettre en œuvre une collaboration efficace et un partenariat de qualité avec les collectivités territoriales. Cette collaboration ne peut, en effet, être que bénéfique pour la visibilité de la Grande Région, notamment politique, auprès des institutions européennes.

Dans ce contexte, le Sommet de la Grande Région³ a proposé d'établir au sein de la coopération transfrontalière une plateforme d'échange visant à définir, le cas échéant, une stratégie générale et une démarche commune favorisant la transposition au niveau de celle-ci des futures directives européennes en matière de développement territorial.

L'objectif est d'instaurer un dialogue intensif et permanent entre les acteurs concernés au sein de la Grande Région et de comparer les activités de chacun dans ce domaine d'action particulier en vue de dégager des pistes communes pour la mise en œuvre de ces directives.

Compte tenu de ces ambitions, des objectifs communément poursuivis et des activités afférentes des différentes entités membres, il s'agit, dans ce guide des bonnes pratiques, d'observer, d'une part, les activités menées à l'échelon de la Grande Région et, d'autre part, d'avoir un aperçu sur les actions entreprises dans chaque entité membre dans le domaine de la politique de développement territorial et s'inscrivant dans la logique et le cadre de la Charte de Leipzig et de l'Agenda territorial de l'Union européenne.

Le présent document ne s'est pas donné pour objectif de recenser l'ensemble des actions menées par les partenaires de la Grande Région concernant la mise en œuvre de la Charte de Leipzig et de l'Agenda territorial de l'Union européenne dans leur entité. C'est pourquoi, seuls quelques exemples sont ainsi présentés.

³ <http://www.granderegion.net/fr/>

I. ACTIVITES AU NIVEAU DE LA GRANDE REGION



1. Exemples de mise en œuvre au niveau du Sommet de la Grande Région

Depuis le 1^{er} février 2008, le Ministère d'Etat et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire assurent la présidence luxembourgeoise du 11^e Sommet de la Grande Région. Le Grand-Duché de Luxembourg a retenu comme thème principal un champ d'action peu abordé jusqu'ici au sein de la coopération transfrontalière : l'espace avec comme éléments essentiels son développement et sa planification. Les actions liées, qui y sont menées, vont du court jusqu'au long terme.

Actions dans le court jusqu'au long terme : **Mise en place d'une démarche commune en matière de planification et de développement territorial**

La présidence luxembourgeoise a engagé, en concertation avec les entités partenaires, des travaux ayant comme but de dégager, à court terme, une démarche cohérente et intégrative en matière de développement territorial et de planification territoriale tant de l'espace urbain que de l'espace rural. La réalisation de cet ambitieux objectif ne peut se faire qu'en s'appuyant sur des réseaux existants ou en émergence qu'ils soient urbains ou ruraux. Le but étant de mieux agencer la coopération entre l'ensemble des entités membres de la Grande Région en la matière afin que celle-ci puisse, d'une part, renforcer sa cohésion interne et, d'autre part, consolider son positionnement européen.

En effet, pour que la Grande Région puisse être reconnue en tant qu'un espace de coopération unique, commun et cohérent aussi bien à l'intérieur de ses propres frontières qu'au-delà, c'est-à-dire sur l'échiquier européen, il est indispensable de mettre en corrélation les différentes pratiques menées par l'ensemble des entités qui la composent dans le domaine de l'aménagement du territoire.

L'objectif final, qui ne pourra être atteint qu'à long terme, vise une harmonisation de la planification territoriale au sein de la Grande Région qui se ferait sur base d'une meilleure concertation lors de l'élaboration des différents documents de planification à impact transfrontalier et/ou grand régional réalisés par les entités membres.

Afin de réaliser ces mesures, la présidence a créé un Comité d'accompagnement⁴ qui a pour rôle principal de suivre l'ensemble des travaux menés dans le cadre du volet I « ESPACE ». Il assure par ailleurs une fonction de concertation et un lieu de rencontre et d'échange d'informations.

En vue d'atteindre l'objectif escompté, trois actions successives de coopération ont été retenues :

- 1^e action d'information et de documentation :
L'objectif est de développer une procédure pragmatique et pérenne garantissant un flux d'information et de documentation constant, équilibré et, de préférence, en amont des mesures relatives au développement et à la planification territoriale envisagées par l'ensemble des entités membres.
- 2^e action de consultation et de concertation :
Le processus de consultation vise à informer les partenaires d'un document de planification en cours d'élaboration afin d'obtenir leur avis y relatif. Les partenaires à

⁴ Annexe II: Composition du comité d'accompagnement

consulter peuvent être, soit directement concernés par le projet, soit avoir un intérêt général par rapport au projet.

Le cas échéant, suite au processus de consultation, et sur base d'un avis obligatoire, un processus de concertation peut être enclenché. Le processus de concertation dépasse le stade de la consultation et vise à générer un dialogue entre les acteurs concernés par un document de planification en cours d'élaboration afin d'aboutir à un éventuel accord mutuel.

- 3^e action de planification commune.
Cette troisième action, la plus ambitieuse, consiste dans l'élaboration de documents de planification transfrontaliers pouvant être bilatéraux, trilatéraux voire même multilatéraux.

La première action qui vise un échange d'information et de documentation régulier est actuellement en cours de mise en œuvre avec la création notamment d'une bibliothèque virtuelle via l'outil Intranet gratuit et sécurisé « *Circalux* » mis à disposition par le Luxembourg. Les documents et/ou projets de planification de l'ensemble des régions partenaires y sont structurés selon le niveau territorial et le domaine d'intervention. A ce stade, les documents rassemblés sont accessibles aux entités institutionnelles membres.

La deuxième action qui vise la mise en place d'un processus de consultation est en cours d'initiation. La présidence envisage d'ailleurs de soumettre :

1. une résolution relative au processus d'information et de consultation en matière d'aménagement du territoire ;
2. une recommandation concernant le domaine des transports ;
3. une recommandation pour le niveau communal.

à l'approbation des Chefs des Exécutifs lors du 11^e Sommet de la Grande Région.

Parallèlement à la mise en œuvre de cette démarche commune, il est indispensable de créer des outils qui permettront d'appuyer la poursuite de la démarche d'information-consultation-concertation et planification en matière d'aménagement du territoire. C'est pourquoi, le groupe de travail « Développement territorial » élabore actuellement un concept visant la mise en place d'un système d'information géographique (SIG) pour la Grande Région.

Actions à long terme :

Création d'une Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT) au sein de la Grande Région

Etant donné que la Grande Région ne possède pas de grande métropole, au sens européen, capable de rivaliser avec d'autres métropoles européennes et que, en revanche, ses territoires ont tendance à se développer au-delà des frontières favorisant ainsi la création d'agglomérations transfrontalières avec néanmoins un déficit de structuration politique et organisationnelle, il est non seulement opportun mais surtout nécessaire de favoriser la mise en place d'une politique globale et concertée pour remédier à ces insuffisances.

C'est pourquoi, la présidence luxembourgeoise propose de retenir une approche conceptuelle qui se base sur les perspectives de développement et les démarches de mise en place **de régions métropolitaines transfrontalières polycentriques (RMPT)**. Ces régions postulent, en effet, pour une démarche intégrée du développement territorial en associant des domaines tels que le transport, le logement, les zones vertes et le développement économique.

Le concept des régions métropolitaines transfrontalières polycentriques est, en outre, parfaitement en phase avec les approches modernes intégrées du développement territorial et urbain européen tout en se calant judicieusement sur l'armature urbaine existante de la Grande Région qui est à la fois de type polycentrique et transfrontalière.

Pour mener à bien l'objectif de création d'une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT), la présidence luxembourgeoise a décidé de faire appel à ORATE⁵ (*Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen / ESPON, European Spatial Planning Observation Network*), avec le dépôt d'un projet de recherche appliquée sur les régions métropolitaines polycentriques transfrontalières.

L'objectif du projet de recherche appliquée *Metroborder* est de mener une étude analytique de haut niveau permettant de définir une plateforme de stratégies visant la mise en œuvre d'une région métropolitaine polycentrique transfrontalière aussi bien au sein de la Grande Région qu'ailleurs en Europe. Ainsi, les résultats obtenus peuvent et devront être mis à disposition de toute partie intéressée européenne ayant également pour projet ou pour mission la mise en place, dans un espace qui lui est propre, d'une région métropolitaine polycentrique.

Par ailleurs, afin de garantir une participation effective de tous les acteurs potentiellement intéressés voire directement concernés, le processus enclenché par l'étude doit être mené à un niveau politique large en incluant dès le départ l'ensemble des acteurs concernés tant locaux, régionaux et nationaux. En effet, la mise en œuvre des stratégies qui devraient découler de l'étude ne pourra se faire qu'avec l'ensemble des acteurs précités.

Dans le cas de *Metroborder*, le groupe de *stakeholders* (parties prenantes) est constitué et il comporte les partenaires nationaux suivants :

- l'Office fédéral du développement territorial de la Suisse (*Lead stakeholder*) ;
- le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg ;
- la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) de la France ;
- le Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung de la République Fédérale d'Allemagne;
- le Ministère de la Région wallonne, Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement et du Patrimoine.

Un autre élément essentiel dans la conduite des travaux réside dans une implication interactive, efficiente et permanente des acteurs régionaux. Cette implication doit permettre de définir les mesures politiques envisageables pour la mise en place d'une stratégie à mener par les acteurs régionaux. Les institutions et acteurs associés dans ce projet peuvent ainsi être associés à différents degrés à l'élaboration de cette étude ciblée.

Pour assurer le suivi du projet *Metroborder* au niveau de la Grande Région, la présidence luxembourgeoise a décidé de mettre en place un réseau des acteurs régionaux et locaux regroupés au sein d'un comité d'accompagnement. Il se compose, d'une part, de représentants des réseaux de villes existants (Quattropole, LELA+, Zukunft SaarMoselle Avenir) ainsi que de représentants des villes majeures de la Grande Région que sont Kaiserslautern, Namur et Nancy et, d'autre part, de hauts fonctionnaires de chaque entité membre.

Ainsi, même s'il s'agit d'un processus nécessitant sans aucun doute plusieurs années et aussi forcément l'engagement des présidences successives du Sommet, la présidence luxembourgeoise a néanmoins proposé d'entamer dès à présent ce processus tout en soulignant l'importance de fixer dès le départ un axe temporel réaliste.

Toutefois, le processus enclenché par l'étude devra être mené à bien au niveau politique puisque ce sont les acteurs locaux, régionaux et nationaux qui devront mettre en œuvre ces stratégies.

Au stade actuel, le projet a été retenu par le Monitoring Committee d'ESPON (Comité de sélection), le groupe de travail en charge de l'étude est en place et le premier rapport a été remis au mois d'avril 2009.

⁵ <http://www.espon.eu/>

2.Exemples de mise en œuvre au niveau du programme INTERREG IVA Grande Région

Le programme Interreg IVA Grande Région comporte un certain nombre de projets qui contribuent directement à implémenter l'Agenda territorial et la Charte de Leipzig.

Les parcs naturels jouent un rôle majeur dans l'émergence d'une nouvelle relation villes-campagnes. Outre les nombreux projets menés par les parcs naturels, il faut mettre en exergue celui du Réseau des Parcs naturels. Le Réseau des Parcs naturels de la Grande Région se donne comme objectif de renforcer le rôle des parcs comme acteur dans la construction de la Grande Région et, plus particulièrement, d'être un outil pour la mise en œuvre d'une politique de développement durable au service de tous les habitants. Il a pour vocation d'intervenir dans les domaines du développement économique, de la protection de l'environnement et de la cohésion sociale. Il est donc déterminant de favoriser les programmes d'échanges et de coopération entre les parcs de la Grande Région.

Le réseau mettra en œuvre des activités dans les domaines suivants :

- mise en place d'une coopération structurée à l'échelle de la Grande Région ;
- mise en place d'une plateforme d'échange ;
- émergence d'actions et de projets de coopération ;
- promotion d'une nouvelle relation ville/campagne;
- positionnement des parcs naturels en tant que destination touristique et culturelle ;
- renforcement de la visibilité des actions des parcs naturels ;
- mise en réseau des acteurs des parcs naturels.

L'objectif des **clusters économiques innovants** sont abordés par des projets comme :

- Parrainage transfrontaliers ;
- Coopération aérospatiale ;
- Nanodata ;
- Optibio gaz ;
- Regiowood.

L'objectif de **la gestion transfrontalière des risques** constitue depuis le milieu des années 1990 une préoccupation des Fonds structurels. Le programme IRMA (1997-1999) était dédié exclusivement à des mesures anti crues. Dans les périodes subséquentes, Interreg a permis l'émergence du projet TIMIS visant la coopération dans le domaine de la prévision des crues et de l'alerte en cas d'urgence via des moyens modernes de TIC. Dans le programme Interreg IV A Grande Région 2007-2013, il convient de relever le projet Flow MS.

Les opérateurs du projet Flow MS partent du principe qu'une amélioration de la prévention des crues ne peut se faire qu'ensemble, indépendamment des frontières politiques et linguistiques. Ils souhaitent développer et mettre en œuvre une approche globale et intégrée pour la Sarre et la Moselle, qui comprend tant une amélioration de l'information préventive envers les citoyens sur les risques liés aux crues, que des mesures pour réduire les dégâts éventuels des crues, ainsi que la mise en place d'une gestion des étiages dans le bassin de la Moselle. Pour ce faire, les actions suivantes seront mises en œuvre:

- mise en place et suivi de partenariats « Inondations » entre les communes ou entre groupements de communes situées sur des cours d'eau choisis dans le bassin versant de la Moselle et installation d'un secrétariat central international de soutien et de suivi des partenariats « Inondations » ;
- création d'un centre de compétences pour la prévention en matière de construction pour la concentration des connaissances, la mise à disposition d'informations, la sensibilisation et le conseil aux communes exposées au risque d'inondations ;

- extension du système transfrontalier de prévision des crues dans le bassin versant de la Moselle ;
- identification de l'impact du changement climatique sur les conditions hydrologiques de crues et d'étiages dans le bassin versant de la Moselle et de la Sarre.

Même de petites communes, exposées aux risques des inondations, peuvent monter des projets, comme la Hochwassermaßnahme Rosport-Ralingen sur la Basse-Sûre ou les mesures dans le bassin de la Chiers.

Plusieurs projets ont eu comme préoccupation le renforcement des structures écologiques, comme les projets de Contrats de rivières sur la Haute-Sûre et l'Our, ou le projet Resteau-Eco, qui vise la gestion écologique des fonds de vallées et des zones humides.

La coopération transfrontalière entamée à l'occasion de l'année culturelle Luxembourg et Grande Région capitale européenne 2007 sera pérennisée par la création de l'association "**Espace culturel Grande Région**", suivant ainsi la décision du 10^e sommet de la Grande Région du 1^{er} février 2008. Elle permettra de mettre en évidence les points forts, de compenser les points faibles et de créer des synergies. L'association préparera les rencontres régulières des responsables politiques de la culture dans la Grande Région, et préparera et mettra en œuvre leurs décisions.

Des coordinations régionales en place dans les régions participantes, ainsi qu'un secrétariat commun, auront notamment en charge l'encouragement à la mobilité des artistes, des œuvres et du public, la communication sur la culture dans la Grande Région, la création de réseaux de compétences, l'accompagnement et la concertation lors de la préparation et la mise en œuvre de projets transfrontaliers.

La Grande Région doit se positionner sur la carte des universités européennes. Le projet stratégique « **Université de la Grande Région** » permettra de jeter les bases d'une association coordonnée des universités de la Grande Région, vers la création d'un espace intégré d'enseignement supérieur en Grande Région. La « création d'un espace européen d'enseignement supérieur », objectif de la Déclaration de Bologne de 1999 pourra ainsi se réaliser de manière adéquate au sein de la Grande Région, permettant à cette dernière de se positionner comme région-phare en Europe. La réalisation de cette vision ambitieuse se fera notamment grâce au développement d'outils de marketing communs pour la représentation extérieure, à l'augmentation de la mobilité des étudiants et des professeurs, ainsi qu'à la mise en réseau des offres de cours et de la coopération en matière de recherche.

Un projet particulièrement intégratif est celui du Lycée transfrontalier « **Schengen** » à Perl. Cette école binationale nécessite un accompagnement particulier dû à la provenance des élèves de deux systèmes scolaires. Le projet Interreg aide à financer le surcoût lié à l'établissement des curricula spécifiques, aux mesures compensant l'hétérogénéité des élèves et aux mesures d'intégration spécifiques.

II. ACTIVITES AU NIVEAU DES ENTITES MEMBRES

1. Exemples de mise en œuvre en Sarre



1.1. Charte de Leipzig

1.1.1 Promotion de l'urbanisme et du développement urbain

Les conditions générales s'appliquant au développement urbain ont fortement évolué depuis le milieu des années 1990.

Les défis politiques et les potentialités sociales du futur se concentrent de la même manière dans les villes. Le développement des villes et communes de petite, moyenne et grande taille permet de poser les jalons de l'avenir de notre société. Le changement démographique, le changement climatique, l'intégration des migrants et la performance des budgets publics et de l'administration comptent parmi les principaux défis à relever à l'avenir. Les symptômes des problèmes ne se ressentent plus seulement dans les villes, mais sont également observés, sous une forme plus ou moins prononcée, dans les petites et moyennes communes.

L'action sectorielle ne suffit pas à elle seule à faire face à ces évolutions ; il ne suffit pas de traiter les symptômes, mais il est indispensable de considérer et d'attaquer les problèmes dans le contexte global, avec toutes leurs imbrications sociales. La politique sarroise de développement urbain s'articule donc autour de stratégies globales et d'actions ajustées de tous les acteurs et institutions impliqués dans le processus, même au-delà des limites communales.

La Sarre s'est engagée, depuis plusieurs années déjà, sur la voie d'une politique intégrée en matière de développement urbain. Cette politique a pour objectif d'engager et de suivre systématiquement tous les processus visant un développement urbain intégré. Les résultats de ces processus doivent déboucher sur des plans de développement urbain et d'action et les objectifs doivent être contrôlés régulièrement dans le cadre du suivi et de l'évaluation. Les plans doivent donc être axés sur l'action et la mise en œuvre et être pilotés en conséquence, ce qui implique un travail interdisciplinaire.

Le Land appuie actuellement la mise au point de plans de développement urbain et communal ainsi que d'autres plans à partir de fonds destinés au milieu rural dans les communes rurales. Le gouvernement sarrois a publié au service des communes sarroises un guide sur la mise au point de plans intégrés de développement urbain et communal. Ce guide doit permettre aux communes de mettre en place une stratégie adaptée à chacune des communes pour maîtriser les principaux enjeux que sont :

- le changement démographique ;
- la reconversion économique ;
- la cohésion sociale ;
- les conséquences du changement climatique.

Pour de nombreux secteurs des services publics de base, l'adaptation de l'infrastructure à l'évolution démographique n'est pas une question purement communale.

Les plans de développement urbain/communal doivent accorder une grande attention aux coopérations intercommunales, ceci autant au niveau des infrastructures d'approvisionnement, par ex. le commerce de détail, mais aussi à celui des équipements de loisirs, depuis la piscine jusqu'à la salle des fêtes.

Actuellement sont examinés au niveau de la planification régionale, l'équipement des localités centrales sarroises. Sur la base de cette étude, il est possible d'aider les communes à prendre des décisions au niveau intercommunal.

Dans le cadre du changement démographique et de la reconversion économique et en période de restrictions budgétaires, les communes sarroises doivent élaborer leurs propres perspectives pour l'avenir. Les stratégies d'action suivantes devraient notamment jouer un rôle important :

➤ Les communes doivent s'occuper activement de leurs centres ; il est urgent de stabiliser les centres-villes en intensifiant les fonctions centrales que sont l'habitat, le commerce, les services publics et privés, la culture et les institutions sociales ; ici, tous les acteurs doivent coopérer au sens de la stratégie susmentionnée.

➤ Grâce aux programmes de promotion de l'urbanisme « Rénovation de l'urbanisme » et « Centres-villes et centres de quartiers vivants », la Fédération et le Land contribuent à ce que les équipements, l'infrastructure d'approvisionnement, les institutions publiques, semi-publiques et privées dans les centres soient regroupés et rendus plus attrayants et à ce que les centres-villes deviennent de véritables centres d'approvisionnement, d'habitat et de travail.

Des centres urbains et communaux vivants seront également les moteurs de l'innovation, du savoir et de la formation.

Dans le cadre des programmes de promotion de l'urbanisme, et notamment dans celui du programme « Ville sociale », l'accent est mis sur le renforcement de la formation sur place. Le Land soutient les écoles et les garderies qui souhaitent ne pas être uniquement des lieux d'apprentissage, mais aussi des centres vivants (aménagement des cours d'écoles, suppression des lacunes au niveau de la construction dans les écoles et les garderies, structures d'accueil complémentaires, par ex. centre de quartier à Dillingen « Überm Berg », centre de communication Bachschule à Neunkirchen).

De nombreux projets sont réalisés dans le cadre de la formation écologique dans les quartiers sociaux ; de nombreuses offres sont également proposées par le réseau du centre pédagogique de la Sarre.

Dans le cadre de projets modèles, on soutient les offres d'intégration proposées aux migrants, les enfants lors du passage de l'école maternelle à l'école primaire, mais aussi la mise en place de réseaux et de partenariats entre acteurs économiques et sociaux dans les quartiers afin de renforcer la formation et l'intégration, en particulier celles des jeunes défavorisés.

Le programme de promotion de l'urbanisme « Ville sociale » aide les villes et les quartiers où se concentrent les problèmes sociaux, économiques, écologiques et urbanistiques. Le programme vient compléter les outils en matière de sécurité sociale pour les citoyens au travers d'une stratégie axée sur l'espace social. L'objectif est d'ouvrir aux individus des perspectives en matière de formation, de travail, de santé et de participation, quel que soit leur domicile.

La Sarre aide actuellement dix quartiers urbains et/ou communaux dans le cadre de ce programme. La mise en œuvre se fonde à chaque fois sur un plan d'action intégré pour les quartiers concernés, issu du contexte urbain. L'objectif consiste à rapprocher ces zones de l'évolution généralement plus positive des autres parties urbaines/communales ou de la ville/commune sur une période d'environ 8 à 12 ans.

Pour ce faire, un gestionnaire de quartier est désigné dans ces zones ; il fait fonction de charnière entre les acteurs dans le quartier et les responsables administratifs/politiques. Par ailleurs, ces zones disposent d'un fonds financier auquel les acteurs sur place peuvent recourir sous leur propre responsabilité pour répondre aux besoins du quartier.

Depuis le lancement du programme en 1999, l'approche globale a grandement fait progresser les territoires. C'est ce qui ressort d'une évaluation intermédiaire réalisée par un expert indépendant. Le programme doit également être appliqué à d'autres zones à l'avenir.

Les programmes du Land visant à promouvoir l'urbanisme contribuent à restaurer ou à aménager des espaces publics attrayants et répondant aux besoins des usagers. Le plus grand projet est actuellement le projet « Centre-ville le long du fleuve » à Sarrebruck.

Les espaces et bâtiments publics ne doivent pas seulement être fonctionnels, mais également répondre aux besoins des usagers et être ambitieux au niveau de la conception pour servir d'exemple aux projets de construction privés.

Le ministère sarrois de l'Environnement encourage l'architecture dans le Land au travers de séries d'exposés sur l'architecture et de l'octroi de deux prix :

1. le prix du Land et du BDA pour l'urbanisme et l'architecture ;
2. le prix de l'architecture paysagère Goffried Kühn.

L'architecture englobe également l'entretien du patrimoine culturel dans le cadre du programme de promotion de l'urbanisme « Patrimoine urbanistique historique ». Ce programme constitue une aide pour les centres-villes historiques de Sarrebruck, Saarlouis, Ottweiler, St. Wendel et Blieskastel. Par ailleurs, les bâtiments et ensembles ainsi que les installations d'intérêt historique, artistique ou urbanistique sont sécurisés et/ou restaurés dans le cadre de ce programme. Ainsi, la « Alte Schmelz » et l'ancienne manufacture de coton de St. Ingbert, le « Lokschuppen » (ancien hangar de locomotives transformé en salle des fêtes) de Dillingen et la Fellenbergmühle (mécanique de précision) à Merzig sont désignés patrimoine architectural.

Le programme de promotion de l'urbanisme « Aménagement urbain Ouest » est un outil central permettant aux communes de s'adapter au changement démographique et à la reconversion économique.

Les activités programmatiques de la Sarre sont centrées sur la restauration du bâti existant et l'adaptation à la demande actuelle (par ex. ménages plus petits, personnes âgées).

Les six villes représentées dans le programme ont élaboré un schéma de développement urbain et, sur cette base, un schéma spécifique pour les quartiers où des actions particulières sont indispensables.

La protection du climat et l'efficacité énergétique sont particulièrement importantes dans les communes. La consommation d'énergie et la production de CO₂ y sont très élevées. L'efficacité énergétique des bâtiments existants, mais aussi des structures urbaines, est souvent insuffisante. Les transports croissants de personnes et de marchandises ont un impact négatif sur l'environnement, la santé, la qualité de la vie et, par là même, sur l'attractivité des communes pour les populations et les entreprises : des défis que doivent relever les villes dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Des villes compactes et mixtes aux chemins courts, des transports en commun performants, des zones piétonnes et des pistes cyclables, l'habitat, des infrastructures économiques et des équipements, qui tiennent également compte des relations ville-campagne, sont des contributions importantes à la protection de l'environnement et du climat ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de la vie dans les villes. Un développement urbain efficace en termes de consommation d'énergie et satisfaisant à la protection du climat est donc un objectif essentiel de la Sarre.

La politique de développement urbain a pour objectif de répartir et de mélanger les occupations du sol de manière appropriée afin de prévenir autant que possible le trafic. Dans le cadre de la politique intégrée de développement urbain du Land, il convient donc également d'optimiser la performance des différents modes de transport en améliorant leurs

interactions. La marche à pied, le vélo et les transports en commun sont rendus plus attrayants au travers de diverses mesures.

Les bâtiments consomment à eux-seuls environ 40% de l'énergie. L'énergie consommée par de nombreux bâtiments ne répond plus aux critères énergétiques s'appliquant aujourd'hui à la construction. La Fédération et les Länder encouragent donc dans le programme d'aide à l'urbanisme « pacte d'investissement pour l'assainissement énergétique de l'infrastructure sociale » une plus grande efficacité énergétique dans les écoles, les garderies et les centres d'accueil. L'objectif consiste à porter ces bâtiments au niveau de nouvelles constructions. La Sarre soutient env. 25 projets dans le cadre de ce programme en 2008 et 2009. Il est prévu de poursuivre ce programme dans les années à venir.

Tous les projets et mesures de développement urbain sont réalisés dans l'intérêt des citoyens. Les résultats visés ne pourront être atteints que si les mesures sont acceptées et partagées par tous. Pour ce faire, il est important :

- d'informer à un stade précoce, de communiquer et de prendre des décisions qui ouvrent aux citoyens des perspectives fiables et leur donnent la sécurité nécessaire pour agir ;
- de participer aux processus décisionnels et de promouvoir la disposition des citoyens à accepter des décisions non populaires ;
- d'assumer des tâches bénévoles et auto-organisées.

Il est important que se forment des réseaux locaux, des tables rondes, représentant les intérêts des quartiers.

L'objectif est de créer pour les citoyens une « corporate identity » de leurs communes.

Le ministère de l'Environnement encourage ces mesures en appuyant de manière ciblée la mise en place de locaux, de fonds et en promouvant les gestionnaires de quartiers.

Malgré l'engagement volontaire, le développement urbain a besoin d'une solide dotation financière pour pouvoir accomplir ses tâches. Les programmes de soutien proposent de nombreuses aides. Nous mettons à la disposition des bénéficiaires de ces programmes toutes les aides nécessaires pour garantir une promotion optimale ajustée au cas par cas.

Le Land est conscient du fait que les requérants doivent souvent relever un défi de taille, à savoir coordonner l'aide issue de différents ressorts et des différents niveaux publics, UE comprise. L'harmonisation et la combinaison des différents programmes d'aide représentent des tâches importantes pour les prochaines années.

Toutefois, les mesures et projets onéreux ne pourront pas être réalisés uniquement avec l'aide de financements traditionnels. C'est pourquoi le Land envisage de mettre en place un fonds de développement urbain. Une étude de faisabilité est en cours de réalisation en coopération avec la Banque Européenne d'Investissement.

1.2. Agenda territorial

1.2.1 Plan de développement sarrois, volet « Environnement (prévention en matière d'occupation des sols, protection de l'environnement et infrastructure) » du 13 juillet 2004

Selon le paragraphe 158 du plan de développement sarrois, volet « Environnement », il est prévu de créer dans la zone de concentration urbaine 'Sarre' un parc naturel régional en tenant compte des espaces non bâtis et des zones fortement urbanisées. Les approches de parc naturel régional mises au point jusqu'à présent dans le cadre du projet INTERREG II C doivent être affinées avec la participation des acteurs régionaux. Par ailleurs, ces approches doivent être concrétisées et mises en application dans un premier temps au travers du projet pilote régional Saarkohlenwald et Warndt.

(159) « Le parc naturel régional est un outil de planification informel permettant de stimuler le développement régional dans les régions urbanisées au travers d'une coopération intercommunale. L'accent est mis notamment sur la préservation et la mise en valeur du patrimoine culturel par la configuration et l'accessibilité du potentiel existant. Les éléments naturels du paysage doivent être considérés de manière équivalente. Le parc naturel régional doit globalement améliorer la qualité de vie des populations vivant dans la région urbanisée. Ceci inclut également la création d'emplois n'ayant pas d'impact négatif sur le paysage. On se basera pour ce faire sur les sites du patrimoine culturel et les sites choisis pour de nouveaux développements et leur mise en réseau ».

(160) « Dans le moyen terme, il est prévu que le parc naturel régional Saar trouve son prolongement transfrontalier en Lorraine afin de préserver globalement pour les générations à venir l'héritage commun du passé minier tout en mettant en avant les spécificités des deux régions. Dans la vallée du Rosselbach et du Merlebachtal, on vise à réaliser un programme structurel (programme d'avenir 'Vallée du Rossel') dont l'objectif est de stimuler les investissements et la création d'emplois dans la région. L'accent y est mis sur le patrimoine culturel mondial 'Völklinger Hütte' et le patrimoine industriel Petite-Rosselle / Carreau Wendel. »

1.2.2 Parc naturel régional Saar

Le schéma de base du parc naturel régional Saar est né dans le cadre du projet INTERREG II C « New Urban Landscapes ». Le projet de coopération transnational s'est consacré aux processus sociaux qui débouchent sur la reconfiguration des villes et la naissance de paysages urbains complexes, accompagnés de nouveaux défis que doivent relever l'aménagement du territoire et le développement territorial.

Dans le cadre du projet consécutif INTERREG III B intitulé « Sustainable And Accessible Urban Landscapes » (SAUL), de nombreux projets ont été réalisés entre 2002 et 2006 pour tester en pratique les nouvelles approches de planification et formes de coopération au niveau régional. Le projet avait pour objectif d'améliorer la qualité des espaces publics (loisirs et détente) dans les régions fortement urbanisées. Le volet sarrois du projet SAUL était le parc naturel régional Saar. Avec ce parc régional, la planification régionale auprès du ministère sarrois de l'Environnement avait engagé un programme d'action pour valoriser le paysage urbain afin d'accroître les qualités paysagères de la zone urbanisée sarroise, caractérisée par les anciennes industries. Le parc naturel régional Saar sert de plate-forme de coopération afin de regrouper les activités d'acteurs publics et privés dans le cadre de projets régionaux. Le plan directeur pour le parc naturel régional Saar, élaboré dans le cadre du projet en 2006, tire un bilan intermédiaire et présente les perspectives du paysage urbain à l'horizon 2012 (voir www.regionalpark.saarland.de). Le plan directeur définit trois zones de projet : le Saarkohlwald, le Warndt et le patrimoine industriel Nord ainsi que deux axes formés d'espaces libres : l'axe forestier et l'axe de la Sarre. Le projet a permis de définir de nouvelles

approches de planification et de nouvelles formes de coopération appliquées actuellement avec succès dans le paysage du patrimoine industriel Nord ainsi que dans le développement de nouveaux projets INTERREG IV A – projets le long de l'axe sarrois et dans le Warndt. Le pilotage était assuré par Groundwork London ; les autres acteurs impliqués dans la Grande Région SLL étaient le ministère sarrois de l'Environnement et le ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les initiatives existant dans la région de Sarrebruck sont les projets eurodistrict SaarMoselle et la métropole Sarrebruck-Moselle-Est.

1.2.3 Eurodistrict SaarMoselle

L'initiative Eurodistrict SaarMoselle repose sur le fait que l'espace transfrontalier Saar-Moselle-Est a un héritage commun et doit relever des défis comparables : reconversion économique, assainissement des sites miniers et sidérurgiques, formation, changement démographique ... Face à ce constat, on a pu montrer combien il était important de traiter ces questions au niveau transfrontalier. Les communes et intercommunalités regroupées dans l'association « Zukunft SaarMoselle Avenir » ont donc décidé de maîtriser en commun ces défis ou, du moins, certains d'entre eux.

Ce souhait a été exprimé dans un premier temps dans la Déclaration commune du 5 mai 2004. Les collectivités territoriales de la région ont ainsi répondu à l'appel lancé par le Président Jacques Chirac et le Chancelier Gerhard Schröder à l'occasion du 40^{ème} anniversaire du Traité de l'Elysée et visant à créer des eurodistricts le long de la frontière franco-allemande.

Depuis, les acteurs oeuvrent dans la zone transfrontalière Saar-Moselle-Est en faveur de la création d'un réseau européen de coopération territoriale, prévue pour 2009.

Cette nouvelle structure se fonde sur une vision pour la région SaarMoselle et une expertise juridique. Le premier document présente la vision souhaitée pour l'espace Saar-Moselle-Est et les voies envisageables pour y arriver sous forme de projets directeurs. Le deuxième document définit les principes de base de la future coopération. Ainsi, les intercommunalités de la région doivent mettre des moyens financiers à la disposition des eurodistricts afin que ceux-ci puissent maîtriser les tâches à accomplir et faire progresser le développement de la région.

L'eurodistrict SaarMoselle prévu a les tâches suivantes :

- définir les projets directeurs pour la région frontalière et les ajuster avec les partenaires ;
- solliciter une aide financière pour les projets directeurs ;
- réaliser les projets directeurs avec l'aide des partenaires ;
- mettre au point une stratégie commune de marketing et de communication pour SaarMoselle, en coopération avec les partenaires ;
- développer le marketing pour la région SaarMoselle ;
- aider les réseaux transfrontaliers de citoyens ;
- promouvoir la rencontre, l'information et l'échange des citoyens.

1.2.4 Projet « Métropole Sarrebruck-Moselle-Est »

Dans le cadre du projet Eurodistrict SaarMoselle, on a mis au point une vision sur laquelle doivent reposer les futures programmations dans l'agglomération. Cette vision met en avant les perspectives et les orientations dans les domaines de l'économie, de l'énergie, des transports, de la formation et du développement territorial, dont l'objectif principal est de renforcer la position de la région en Europe.

Grâce au projet métropolitain lancé par quelques partenaires de l'Eurodistrict et d'autres intercommunalités françaises, les acteurs souhaitent renforcer et pérenniser la coopération.

L'objectif est de développer une métropole attrayante susceptible d'occuper une place importante dans la compétitivité des régions au niveau européen et au sein de la Grande Région. Les activités se concentrent sur les volets (1) transports, logistique et développement urbain, (2) innovation, (3) recherche et développement économique, (4) santé, (5) formation, (6) culture et tourisme et (7) promotion de l'image.

Le ministère sarrois de l'Environnement participe à la stratégie commune de communication pour l'espace transfrontalier Saar-Moselle-Est. L'objectif poursuivi consiste à combiner la politique de communication du projet métropolitain et le processus visionnaire du projet Eurodistrict.

1.2.5 Schéma structurel « Avenir du Warndt »

On dispose par ailleurs du schéma structurel « Avenir du Warndt » mis au point par le GT 'Développement des surfaces' de la Conférence structurelle régionale et du parc naturel régional Saar. L'accent est mis sur le programme d'action. Il englobe des actions concrètes, des projets et des mesures et définit clairement les priorités. Le schéma structurel est à la base d'un accord de coopération entre le ministère sarrois de l'Environnement, les acteurs communaux (Völklingen, Großrosseln, ancienne communauté urbaine de Sarrebruck et actuelle communauté régionale de Sarrebruck), l'ancienne MGG / Regionalbüro SaarProjekt et actuelle RAG Montan Immobilien GmbH, le SaarForst Landesbetrieb et le centre de formation Burbach (AZB).

1.2.6 GT Warndt

Une coopération transfrontalière informelle a également lieu avec la participation par ex. de communes françaises (Morsbach, Rosbruck, Petite-Rosselle), de la Préfecture de la Région Lorraine, etc. aux réunions de travail du GT Warndt qui a succédé au GT Développement des surfaces. Toutes ces initiatives mettent en avant l'importance de la coopération transfrontalière, tout comme la diversité des approches se rapportant à différents espaces géographiques. Une coordination serait souhaitable. Le plan directeur du parc naturel régional Saar propose pour cette raison d'aménager un parc régional transfrontalier Saar-Moselle-Est coordonnant de part et d'autre de la frontière les thèmes et projets importants pour la configuration des paysages urbains. Les plates formes de coopération existant jusqu'à présent constituent une bonne base de départ.

1.2.7 Projet INTERREG IV A « Le ruban bleu – la Sarre, moteur d'une réorientation de l'agglomération transfrontalière »

Le projet INTERREG IV A – « Le ruban bleu – la Sarre, moteur d'une réorientation de l'agglomération transfrontalière » doit permettre de revaloriser et de développer la Sarre en tant qu'espace fluvial urbain et axe d'espace libre et d'habitat de l'agglomération transfrontalière. Le développement intégré et cohérent de l'espace longeant la Sarre, qui combine les mesures d'urbanisme, de planification des espaces libres, de protection de la nature et de tourisme ainsi que de politique de l'emploi est la condition sine qua non au développement de l'agglomération transfrontalière. On souhaite ainsi mettre au point une stratégie de développement transfrontalière (vision) avec projet d'action (plan directeur) pour la Sarre entre Sarralbe et Völklingen. Le plan directeur sera à la base de la mise en application de projets et de mesures concrets dans le cadre d'une nouvelle initiative.

Le participant chef de file est le ministère sarrois de l'Environnement. Sont également impliqués la ville de Völklingen, la capitale Sarrebruck, la commune Kleinblittersdorf, la ville de Sarralbe, la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences, la communauté régionale Sarrebruck, l'association Zukunft SaarMoselle Avenir, la RAG Montan Immobilien GmbH et le centre d'information Burbach gGmbH (AZB).

1.2.8 Projet INTERREG IV A – « Le Warndt après l'exploitation minière – un projet de développement transfrontalier »

Le projet INTERREG IV A « Le Warndt après l'exploitation minière – un projet de développement transfrontalier » a pour objectif de mettre au point un schéma transfrontalier pour l'espace de vie Warndt qui puisse être utilisé comme base pour la reconversion des friches minières. Il est prévu pour ce faire de regrouper les différentes stratégies et expériences nationales en une approche transfrontalière commune. Les partenaires rassemblent leurs compétences et constituent un réseau. On vise ainsi à développer un schéma transfrontalier, à former un réseau, à regrouper les compétences, à tirer profit des effets synergiques et à créer les bases pour la mise en œuvre de projets et mesures concrets dans le cadre d'une nouvelle initiative.

Le partenaire chef de file est le ministère sarrois de l'Environnement. D'autres acteurs sont la RAG Montan Immobilien GmbH et l'EPFL Etablissement Public Foncier de la Lorraine.

1.2.9 Projet modèle d'aménagement du territoire (MORO) des partenariats suprarégionaux dans les zones transfrontalières imbriquées

La Regio Aachen, la communauté régionale du Rhin supérieur central, la communauté régionale lac de Constance – Haute Souabe, la communauté régionale Rhin supérieur méridional et la Sarre sont aidées par le BMVBS/BBR (ministère fédéral des Transports/Office fédéral de la Construction et de l'aménagement du territoire) en leur qualité de « partenariats suprarégionaux dans les zones transfrontalières imbriquées » qui est un projet modèle d'aménagement du territoire (MORO). Le projet est piloté par la Sarre, représentée par le ministère de l'Environnement.

Les zones transfrontalières aux nombreuses imbrications se caractérisent au niveau de la construction par de nombreuses interférences transnationales qui ont en même temps, du moins en partie, une empreinte régionale. Malgré la puissance économique de ces régions en pleine croissance, un dense réseau de prestataires axés sur la production, une population potentielle importante et un grand nombre de coopérations transnationales dans différents espaces géographiques et à différents niveaux, elles sont confrontées à des difficultés particulières au niveau du pilotage politique. En raison de leur localisation décentralisée, les volets nationaux de l'aménagement du territoire et de la politique ne les traitent pas conformément à leur importance économique, sociale et culturelle.

Il en ressort quatre objectifs principaux pour le partenariat :

- 1) constituer un réseau dans le but d'établir une initiative pour les zones transfrontalières aux nombreuses imbrications ;
- 2) défendre les intérêts de ces régions ;
- 3) développer un sentiment d'appartenance à la même catégorie d'espaces ;
- 4) définir des champs d'action communs.

2. Exemples de mise en œuvre en Lorraine



2.1 Charte de Leipzig

2.1.1 Thème « politique intégrée de développement urbain et espaces publics de haute qualité ». Les exemples sont tirés des 3 agglomérations de Metz, Nancy et du PED.

- **Agglomération de Metz**

La ville de Metz possède un urbanisme manifeste notamment dans la période de l'annexion. Il est intéressant de noter qu'aujourd'hui, elle revendique cet aspect de son paysage urbain, en demandant son inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Les efforts consentis pour restaurer la place de la gare et valoriser ce monument au cœur du quartier impérial, étaient déjà l'expression d'une réconciliation.

A proximité immédiate de la gare, Pompidou-Metz est un grand projet, structurant pour l'agglomération qui s'inscrit dans le quartier de l'Amphithéâtre, opération phare du renouvellement urbain à vocation économique de Metz.

Le travail sur l'articulation entre le quartier de la gare et celui de l'Amphithéâtre permettra de résoudre, à proximité du parvis du musée, les questions d'accessibilité, d'intermodalité et de desserte du quartier par le futur transport en commun, et au delà, le lien entre la ville ancienne et les quartiers est de l'agglomération, le quartier ANRU de Borny, le Technopôle et le domaine de Mercy.

Ce lieu est destiné à créer une nouvelle centralité moderne.

Il est voisin du parc de la Seille, aménagé dans le cadre du quartier de l'Amphithéâtre ; c'est un espace vert public de qualité au centre de l'agglomération. Il est conçu à la fois comme un espace de promenade et de pédagogie sur l'environnement, il dispose d'un bassin végétalisé de rétention des eaux de pluie assurant le traitement des eaux de ruissellement de l'ensemble de ce nouveau quartier.

- **Agglomération de Nancy**

La reconfiguration urbaine du quartier de la gare : Nancy Grand Cœur

Avec l'arrivée du TGV à Nancy, le Grand Nancy a arrêté son projet de restructuration du quartier de la gare, dont le projet urbain a été élaboré par l'architecte Jean-Marie Duthilleul. Intégrant la reconquête des espaces ferroviaires situés à l'Est du sillon ferré, la restructuration du bâtiment du tri postal pour l'implantation du nouveau centre de congrès, et la reprise des abords de la gare, tant à l'Est par la place Thiers, qu'à l'Ouest en prévision de la future quatrième entrée de la gare, le projet Nancy Grand Cœur amorce désormais sa phase opérationnelle globale par la création d'une ZAC après la première réalisation d'un immeuble tertiaire de 8 000m² et du pôle intermodal,

Fortement impliquée depuis l'origine des premières réflexions, l'ADUAN a réalisé en 2007 l'étude d'impact nécessaire à la création de la ZAC « Nancy Grand Cœur » prévue sur une superficie de 12 hectares. Les analyses urbaines en matière de densité et la connaissance des marchés immobiliers tertiaires et résidentiels ont conduit à retenir un programme de 165 000 m² : 25 000 m² voués aux équipements (20 000 m² pour le centre des congrès et 5 000 m² pour un hôtel trois étoiles de 150 chambres) ; 60 000 à 80 000 m² d'immobilier tertiaire qui permettront de tirer profit de l'attractivité liée au TGV et au centre de congrès, et la construction de 1 000 logements qui renforceront et moderniseront l'offre résidentielle du centre, actuellement recherchée. Dans une logique d'attractivité de Nancy Grand Cœur, mais

également d'intégration dans la logique du PDU, une globalisation des stationnements en sous-sol sera recherchée sur la base d'une offre publique de 850 places, directement en lien avec le pôle intermodal de la gare.

- **Agglomération du PED**

S'inscrivant dans le cadre des réflexions sur la reconquête d'une ancienne vallée industrielle située en cœur d'agglomération, la Ville de Longwy a conduit, en 2005, un marché de définition pour ***l'aménagement du futur Quartier Gare-Senelle***.

Dans un contexte de forte croissance économique du Luxembourg, grand consommateur de main d'œuvre frontalière (+10 000 frontaliers par an) la reconquête des friches industrielles est favorisée. En effet, si l'augmentation continue des revenus perçus par l'ensemble des frontaliers génère une croissance excessive des valeurs foncières et immobilières, elle rend en contrepartie économiquement viable la reconversion des friches industrielles.

A Senelle, la proximité immédiate de la seule gare dans l'espace régional Nord-Lorrain avec celle de Thionville est un atout. Elle permet en effet un accès voyageur à l'ancienne friche industrielle de Belval au sud du Luxembourg qui poursuit sa transformation en un pôle de 20 000 emplois dans le secteur tertiaire, moteur du développement universitaire et de la recherche du Grand-Duché (7 200 étudiants et 3 000 enseignants et chercheurs) qui accueillera à terme 5 000 habitants.

Selon les principes proposés par l'équipe VDDT – QUATR'A – INGENIEURS et PAYSAGE – SERUE INGENIERIE, le futur quartier Gare-Senelle représente un potentiel de développement comprenant la création de 600 à 700 logements organisés autour d'un mail central mettant en valeur les atouts naturels du site notamment en mettant à jour une rivière canalisée et souterraine, héritage du passé sidérurgique.

2.1.2 L'action en faveur des zones urbaines défavorisées

La politique de la ville en Lorraine

Sur la période 2007-2009, 22 contrats urbains de cohésion sociale (CUCS) ont été signés avec les agglomérations ou communes suivantes :

- Meuse : (2) Vallée de l'Ornain, Bar le Duc, Verdun
- Meurthe & Moselle : (4) Nancy, Toul, Lunéville, Longwy
- Moselle : (13) Creutzwald, Woippy, Metz/Borny, Montigny les Metz, Thionville, Val de Fensch, Moyeuivre, Guénange, Forbach, Freyming-Merlebach, Saint-Avold, Sarreguemines, Sarrebourg
- Vosges : (3) Epinal-Golbey-Chantraine, Saint-Dié de Vosges, Remiremont

L'ensemble des CUCS signés reprend les principes méthodologiques évoqués par la Délégation Interministérielle à la Ville dans sa circulaire du 15 septembre 2006. Ainsi les contrats s'adossent à un diagnostic territorial établi avec les partenaires à l'échelle de l'agglomération et des communes. Un certain nombre d'orientations prioritaires sont issues de ce diagnostic et classées suivant les cinq axes d'intervention de la politique de la ville (habitat et cadre de vie, emploi, éducation, santé ainsi que citoyenneté et prévention de la délinquance).

Les CUCS prévoient les modalités de l'évaluation sous forme de bilan annuel et final ainsi que les instances de pilotage et de suivi de la mise en œuvre des actions. Une formation-action à l'évaluation a été organisée à l'attention des chefs de projets CCUS en octobre-novembre 2008 afin de leur permettre d'évaluer tout programme de la politique de la ville (rénovation urbaine, réussite éducative,..).

2.1.3 La modernisation des infrastructures de transport collectif interurbain et transfrontalier.

L'exemple des liaisons TER entre Lorraine et Luxembourg.

La croissance du travail transfrontalier se traduit par une multiplication des flux pendulaires en direction du Grand Duché, en particulier aux heures de pointe ce qui crée des situations de surcharges importantes des systèmes de transports existants (exemple : autoroute A 31 Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg). Cette situation est amplifiée par le positionnement du sillon lorrain sur l'Eurocorridor Nord Sud, qui apporte un trafic de transit et de marchandises très important, également en hausse.

Des protocoles cadres ont été conclus entre la Région Lorraine, l'Etat du Grand Duché de Luxembourg et le Land de Sarre pour préciser les objectifs retenus et formaliser les engagements réciproques correspondants (investissements coordonnés en faveur de l'acquisition de matériel roulant, de l'amélioration des infrastructures, de la création/aménagement de gares, du développement de dessertes, de la création de nouvelles tarifications combinées attractives).

L'exemple des réalisations porte ici sur la liaison Métrolor Nancy-Luxembourg.

C'est la principale liaison transfrontalière entre la Lorraine et le Luxembourg avec **plus de 6800 personnes qui l'utilise quotidiennement** en 2008. Cette liaison enregistre une **croissance annuelle de fréquentation d'environ 15%** depuis 3 ans.

Pour répondre à cette demande de transport, fortement concentrée aux heures de pointe, la Région Lorraine en partenariat avec les CFL et la SNCF, a déjà mené des actions dans différents domaines :

- Depuis le mois de décembre 2005, la desserte de Luxembourg depuis le sillon lorrain a été **doublée en passant de 15 à 31 AR par jour très largement positionnés en heures de pointes (de 3 à 5 TER par heure)** afin de répondre à la demande de déplacement Domicile – Travail.
- Courant 2008, la totalité des rames TER 2 niveaux de nouvelle génération capable de circuler sur les réseaux français et luxembourgeois seront livrées, soit 25 rames lorraines auxquelles s'ajoutent 3 rames CFL.
- Ajout de 1 300 places supplémentaires entre juillet et octobre 2008 en heure de pointe.

Concernant la tarification, l'abonnement FLEXWAY a été créé en 1993 en coopération avec l'Etat du Grand Duché de Luxembourg, les CFL et la SNCF. Utilisé actuellement par plus de 7 500 clients (chiffre progressant +/- de 15% par an depuis 1999), il donne accès au réseau TER lorraine et à l'ensemble des réseaux de transports luxembourgeois et luxembourgeois dans des conditions tarifaires avantageuses.

Depuis février 2008, le Conseil Régional de Lorraine et le Ministère des Transports du Grand-Duché ont décidé d'élaborer conjointement un **schéma stratégique de mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg (SMOT)**. L'Etat Français est également associé à la démarche qui vise d'une part à augmenter la part modale des transports alternatif par rapport à la voiture individuelle. Ce document, à la fois opérationnel et stratégique, vise d'une à apporter des premières réponses urgentes en 2009 et 2010 aux questions posées par la mobilité transfrontalière et d'autre part à définir des orientations communes aux horizons 2015, 2020 et 2030. Parmi les premiers projets envisagés, on peut citer la création d'une centrale régionale de covoiturage, la création de nouveaux services ferroviaires sur le Sillon, le doublement de certains TER ou encore la mise en service d'une desserte ferroviaire directe de Belval depuis la Lorraine à compter de décembre 2009.

2.2 Agenda territorial

2.2.1 Le polycentrisme

L'Europe des territoires s'organise autour de métropoles dont le poids démographique, économique et culturel fédère l'espace environnant.

Aussi, l'Etat et la Région Lorraine, dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région ont-ils convenu d'appuyer les dynamiques de métropolisation dans une perspective de développement équilibré du territoire régional et d'attractivité européenne.

A ce titre, sont concernés les deux lauréats de l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DIACT en 2004, à savoir le Sillon Lorrain, l'agglomération transfrontalière Sarrebruck Moselle Est et les espaces intermédiaires participant à l'émergence d'une véritable métropole sur lesquels une réflexion partenariale est engagée.

S'agissant plus précisément de Sarrebruck Moselle Est, le CPER contribue à la structuration de cette agglomération, afin de permettre l'émergence d'une véritable métropole transfrontalière.

Il s'agit de promouvoir des actions fédératrices s'inscrivant dans trois axes stratégiques : transports et développement urbain, enseignement supérieur et bilinguisme, développement de l'image métropolitaine.

S'agissant enfin de l'aire métropolitaine du Sillon Lorrain, l'objectif commun est de concourir à la visibilité européenne de la Lorraine : de Thionville, avec son environnement industriel, en lien avec le nord-lorrain et le Luxembourg, jusqu'à Epinal, dans son rayonnement sur l'espace vosgien.

Cela se traduit par un soutien apporté à des projets de dimension métropolitaine issus d'un travail en commun engagé sur un espace se caractérisant par une continuité territoriale. A court terme une réflexion partenariale sur l'aménagement du territoire lorrain permettra ainsi de définir les conditions d'une structuration de l'espace métropolitain et des fonctionnalités qui le fondent, dans ses composantes urbaines, mais également dans ses espaces intermédiaires, au titre desquels figure l'espace central métropolitain.

2.2.2 Les relations villes-campagnes

Autour de la relation ville-campagne appréhendé dans certains dispositifs territoriaux comme les Pays ou les Schémas de Cohésion Territoriale (SCOT), c'est toute une conception du développement territorial qui se construit souvent au profit des espaces éloignés des grandes métropoles urbaines.

En Lorraine, l'Etat, la Région et les Départements définissent des politiques d'intervention et mettent en œuvre des moyens financiers dans un cadre souvent partenarial pour éviter que se creusent les disparités de développement entre milieux urbains et ruraux et pour permettre que ces derniers soient en état de valoriser leurs atouts spécifiques. ***Il ne saurait être question ici de décrire par le détail l'ensemble des mesures de développement territorial*** ; il a été convenu de se limiter aux politiques mises en œuvre par les Départements pour les intercommunalités compte tenu de leur importance.

En Moselle le territoire est ainsi presque complètement structuré puisque les intercommunalités de projets, à fiscalité propre, regroupent désormais toutes les communes (à 2 exceptions près sur 730) et 99 % de la population.

Par les compétences obligatoirement exercées (développement économique et aménagement de l'espace) ces Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sont des acteurs incontournables de l'aménagement et du développement des

territoires mosellans, tant ruraux qu'urbains. Une politique spécifique en faveur des EPCI à fiscalité propre, la Politique d'Aménagement et de Développement des Territoires Mosellans (PADTM) a été votée en 2002.

Depuis lors, le Département soutient dans un cadre contractuel les projets des structures intercommunales dans la mesure où ils contribuent efficacement au développement harmonieux et durable de la Moselle et à condition d'être mobilisée au minimum à 80 % sur des priorités départementales partagées avec les intercommunalités.

Cette logique de priorités partagées s'est particulièrement vérifiée dans le domaine économique : avec près de 40 % du total des subventions PADTM investis sur cette priorité du développement économique. Mais la PADTM contribue aussi aux opérations de maintien des services de proximité aux habitants des zones rurales, à la restructuration des équipements scolaires du 1^{er} degré, au développement de l'offre de structure d'accueil à la petite enfance, à la construction d'équipements culturels, sportifs et touristiques, etc.

En Meurthe et Moselle, la nouvelle organisation du Conseil Général prend en compte la dimension territoriale « Démarche Territoriale » sous forme d'une équipe et d'un coordonnateur pour chacun des 6 territoires identifiés (Longwy, Briey, Val de Lorraine, Nancy et couronne, Terres de Lorraine et Lunévillois).

La déclinaison des orientations départementales et leur adaptation aux territoires aboutiront à l'élaboration d'un plan départemental territorialisé. Celui-ci deviendra la référence de l'action des services du conseil général pour le territoire. Il constituera une base de travail commune avec les acteurs locaux, pour la négociation et la mise au point de contrats territorialisés de développement durable.

Un travail en profondeur, mené avec l'ensemble des agents et par les directions du conseil général a permis de pointer les actions qui doivent logiquement être pilotées depuis le territoire pour apporter la réponse la plus cohérente et la plus adaptée aux besoins locaux. C'est pourquoi les services du conseil général sur les territoires disposent désormais de plus de responsabilité et de pouvoir de décision, et sont placés sous la responsabilité des directeurs territoriaux.

Ainsi, pour préparer la période 2009-2011, des Commissions territoriales ont été réunies sur la base d'un état des lieux réalisé par les services. Celles-ci ont évalué les actions territoriales mises en oeuvre dans la période 2006-2008 et élaboré des propositions de nouvelles priorités pour la période 2009-2011. Ces priorités ont fait l'objet d'une discussion avec les acteurs locaux lors des premières conférences territoriales tenues en novembre 2008.

En Meuse, la structuration du territoire a été impulsée par le Conseil Général à travers une politique ambitieuse de développement local qui vise à améliorer le cadre de vie, maintenir ou créer des services à la population et des activités économiques et touristiques, améliorer la qualité de vie des habitants et l'(d)attractivité des territoires. Cette politique a représenté en 2008 un budget d'investissement de plus de 5,5 M€.

Pour optimiser les moyens humains et financiers, de nombreux équipements et projets de développement sont conçus aujourd'hui à l'échelle intercommunale. Au-delà de la coopération entre les communes pour la gestion des services, d'importantes avancées ont eu lieu au cours des dernières années notamment en ce qui concerne le développement de l'intercommunalité de projet autour des 28 structures intercommunales à fiscalité propre (liée au développement local) que compte le département.

A partir d'un diagnostic partagé avec l'ensemble des acteurs locaux, les structures intercommunales ont défini (définissent) les priorités pour le territoire et ont déterminé (déterminent) des programmes d'actions. Pour ce faire, elles mobilisent les ressources locales et fédèrent les initiatives des habitants, avec l'appui du Conseil Général, qui adopte chaque année sur la base de conventions partenariales et financières les programmes d'actions des structures intercommunales et des trois villes chefs-lieux d'arrondissement (Bar

le Duc, Verdun, Commercy). Les modalités d'intervention financière varient selon la nature des opérations et des retombées qu'elles peuvent engendrer.

Cette politique est aujourd'hui en cours d'évolution, le Conseil Général souhaitant intégrer d'une part, la prise en compte de la mobilisation par les Codecom de leurs propres capacités d'investissements et d'autre part, la mise en œuvre de projets en cohérence avec les stratégies départementales.

Dans les Vosges depuis le 1er janvier 2004, le Conseil Général renforce le partenariat initié en 1995 avec les territoires. Ce partenariat met l'intercommunalité de projet (communautés de communes, syndicats intercommunaux de développement ou associations de développement) au cœur du dispositif départemental.

C'est l'intercommunalité qui détermine, en concertation, ses choix et la politique qu'elle souhaite appliquer sur son territoire. Le dispositif favorise donc le rapprochement des porteurs de projet avec la structure intercommunale à laquelle il appartient.

Un contrat particulier Département – Territoire est proposé. Il s'appuie sur :

- un projet de développement formulé et partagé par les acteurs du territoire. Ce projet est la traduction de la stratégie d'actions du territoire notamment en matière de services (élaboration d'un schéma de services intercommunal)
- une déclinaison de ce projet en programme d'actions pluriannuel.

La programmation est établie sur la durée du Plan Quadriennal du Département soit une durée optimale de 4 ans. Cette programmation est élaborée par le territoire, après consultation de tous ses partenaires locaux.

2.2.3 Le rayonnement international des clusters

La promotion de « clusters » régionaux et transnationaux fait partie des priorités de l'agenda territorial. A cet égard les pôles de compétitivité lorrains constituent des structures privilégiées de renforcement de la compétition et de l'innovation en Europe.

Le pôle de Compétitivité MIPI (Matériaux Innovants, Produits Intelligents) étend actuellement son champ relationnel à la fois vers la Grande Région et l'Europe de proximité mais aussi en direction de la Russie.

Avec les partenaires allemands de nombreux contacts ont permis d'identifier des potentiels de coopération en particulier sur les contrôles non destructifs avec le Fraunhofer Institut. Au sein du réseau MIPI, le Centre Franco Allemand d'innovation et de Recherche de Metz (CIRAM) joue un rôle particulièrement actif compte tenu de sa filiation avec l'ENSAM qui développe des cursus intégrés avec Dresde et Karlsruhe.

Le travail de prospective en direction de la Russie a notamment abouti à la réalisation d'un projet de Partenariat Technologique International.

Le Pôle Fibres Grand Est a développé une série de contacts à l'échelle européenne (Finlande; Belgique – Cluster éco-construction ; République Tchèque). Des liens ont pu être établis avec plusieurs clusters de ce pays dans les domaines du bois, du textile et des nanotechnologies.

Plus récemment une convention franco-québécoise a été signée.

Outre la signature de plusieurs partenariats entre PME françaises et canadiennes, les deux pôles fibres québécois et français vont travailler conjointement à la mise en place d'une unité pilote de défibrage des fibres naturelles et au développement de bio raffinerie pour créer de nouvelles colles et résines. La signature a eu lieu lors des journées « chanvre et lin, des

matériaux d'aujourd'hui pour les applications industrielles de demain » qui ont eu lieu à Epinal début juillet 2008.

2.2.4 La gestion transeuropéenne des risques : le cas des rivières Moselle, Sarre et Meuse

Les commissions internationales se sont préoccupées très tôt de la prévention des inondations et des risques liés aux pollutions accidentelles.

→ Ainsi, les CIPMS ont adopté un Plan d'action contre les inondations en octobre 1998. Ses trois objectifs opérationnels (réduction des risques de dommages, poursuite de l'amélioration des systèmes d'annonce et de prévision, augmentation de la rétention des eaux) avaient pour l'essentiel été atteints lors du bilan réalisé en 2005 grâce à une batterie de mesures pour un coût total de plus de 280 millions d'euros. En 2003, les CIPMS se sont adressées au grand public à travers une brochure pragmatique et informative intitulée "Quand le niveau monte...! Ensemble nous agissons."

Un Programme d'action « Inondations Meuse » a également été élaboré par la Région wallonne et la région flamande de Belgique, la France et les Pays-Bas au mois d'avril 1998.

→ Les CIPMS ont décidé depuis 1978 l'élaboration d'un plan international d'avertissement et d'alerte pour le bassin de la Moselle et de la Sarre. Ce plan a été actualisé en 1986 sous le nom de Plan international d'Avertissement et d'Alerte Moselle-Sarre.

L'objectif de ce plan est de permettre :

- d'être informé des pollutions soudaines par des produits dangereux pour les eaux dont la quantité ou la concentration pourraient entraîner une dégradation de la qualité des eaux de la Moselle, de la Sarre ou de leurs affluents
- d'avertir ou d'informer à temps les autorités et services chargés de la lutte contre les accidents.

Quatre Centres Principaux d'Avertissement et d'Alerte (CPAR) font partie de ce Plan : Metz, Luxembourg, Coblenche et Sarrebruck.

En janvier 1997, le Système d'avertissement et d'alerte "Meuse" est mis en place dans sa forme définitive. Il comprend cinq centres principaux d'alerte joignables 24h/24, cinq stations de mesures en continu destinées à détecter une détérioration visuelle ou mesurée de la qualité de l'eau du fleuve et plusieurs automates d'échantillonnage en continu.

2.2.5 Le développement des structures écologiques avec la collaboration des parcs naturels

- Les parcs naturels régionaux de la Grande Région ont décidé de mettre en place une collaboration structurée qui permettra notamment :
- La création d'une plate-forme d'échanges et de rencontres réguliers entre les partenaires aussi bien au niveau décisionnel, que technique et méthodologique (décideurs politiques, responsables « parcs naturels » dans les ministères et administrations, techniciens, partenaires méthodologiques). Il s'agit de favoriser et structurer l'échange d'information, d'idées, de points de vue, d'expériences et du savoir-faire afin de permettre aux partenaires de dégager des solutions innovantes, originales et transférables. La plate-forme sera également une force de proposition et l'expression de la solidarité inter-parcs. Des thèmes d'actualité qui touchent les parcs peuvent faire l'objet de prises de position communes en vue de représenter les intérêts collectifs auprès du grand public et des instances politiques.

- Au-delà de l'échange tout court, le réseau crée de nouvelles opportunités par le développement conjoint soit d'actions communes (promotion et commercialisation de produits/services, etc.) soit de projets communs. La valorisation de complémentarités entre différents partenaires et le transfert d'innovation favorise le développement d'actions et de projets à caractère pilote.
- En tant que plate-forme de concertation, le réseau pourrait apporter une nouvelle dimension au dialogue urbain-rural et être un interlocuteur des réseaux que se sont donnés les villes.
- La mise en valeur de leurs ressources d'un point de vue touristique constitue une réelle opportunité de développement économique pour les territoires des parcs. Ils disposent d'un patrimoine naturel et culturel remarquable et diversifié mais souvent méconnu. Le réseau peut permettre d'exploiter des synergies entre parcs et les positionner sur le marché grâce à des prestations qui s'appuient sur la préservation de l'environnement, sur la qualité d'accueil, sur le patrimoine et sur une promotion commune.

3. Exemples de mise en œuvre au Grand-Duché de Luxembourg



3.1 Charte de Leipzig

3.1.1 La cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine (CIPU)

La mise en place de la Cellule nationale d'Information pour la Politique Urbaine (CIPU) s'inscrit dans le cadre du processus de l'Union européenne en matière de développement urbain depuis 2004, qui a donné lieu à l'adoption de la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable en mai 2007.

Conscient de l'importance que revêtent les questions urbaines en vue d'assurer un développement durable et équilibré du territoire, le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg a amplifié depuis 2004 son engagement relatif à la politique urbaine: membre fondateur du réseau européen EUKN (*European Urban Knowledge Network*) en 2004, participation au programme d'aide européen URBACT dès 2007, organisation d'une « *Journée des Politiques Urbaines* » en 2007 ainsi que la participation active lors de plusieurs réunions ministérielles informelles sur la politique urbaine depuis 2004. De plus, lors de la Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne en 2005, une réunion informelle des directeurs généraux en charge du développement urbain a été organisée.

La création de la CIPU constitue ainsi le corollaire de l'engagement du Grand-Duché de Luxembourg dans l'élaboration d'une approche intégrée du développement urbain au niveau national. Conclue pour une durée renouvelable de trois années, la convention regroupe les parties suivantes :

- l'Université du Luxembourg comme institution scientifique neutre ;
- le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur en tant qu'autorité de gestion des fonds du FEDER ;
- le Ministère du Logement en tant qu'autorité responsable du « *Fonds pour le développement du logement et de l'habitat* », dont la mission comprend la promotion de la qualité du développement urbain ;
- le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire en tant qu'autorité responsable pour la politique urbaine ;
- la Ville de Luxembourg, la Ville d'Esch-sur-Alzette et la Nordstad (réunissant les communes de Bettendorf, Colmar-Berg, Diekirch, Ettelbrück, Erpeldange et Schieren) représentant les trois pôles urbains de développement du Grand-Duché de Luxembourg.

La CIPU a pour **vocation** de créer une plateforme d'échange d'expériences et de connaissances dans le domaine du développement urbain par les acteurs nationaux ayant une influence directe sur la politique urbaine. Elle est, d'une part, une interface entre les politiques de développement urbain aux niveaux européen, national et local et, d'autre part, un outil mis à la disposition de tous les acteurs urbains.

La CIPU assure entre autre les **tâches** suivantes :

a) *La mise en réseau et l'échange d'expériences*

La CIPU a pour but de développer et d'animer un réseau d'acteurs urbains afin de favoriser l'échange d'expériences, de connaissances et de pratiques et d'encourager la collaboration entre les acteurs de la ville.

b) *La diffusion d'informations et le développement d'une base de données d'expériences et de connaissances traitant de la politique urbaine*

En transmettant des informations, des connaissances et des pratiques sur le développement urbain, la CIPU aide les décideurs politiques, les acteurs de terrain et les chercheurs à aborder les questions urbaines avec efficacité et à initier des pratiques visant un développement urbain durable. Elle apporte, d'une part, un flux constant de connaissances et d'expériences luxembourgeoises et, d'autre part, elle permet à toutes les parties impliquées dans la politique urbaine d'accéder facilement aux connaissances et bonnes pratiques issues des autres États membres de l'Union Européenne. De plus, la CIPU contribue à une meilleure compréhension et à un approfondissement des connaissances relatives à la politique urbaine communautaire.

- c) *L'assistance et l'accompagnement aux acteurs désireux d'initier ou de participer à des projets subventionnés par des programmes d'aide nationaux et européens*

La CIPU offre son soutien aux acteurs urbains pour :

- identifier les besoins actuels dans les villes ;
- assister les acteurs intéressés à développer des projets d'action ainsi que de projets d'action;
- informer les acteurs urbains sur les programmes d'aide européens, sur les différents réseaux portant sur des thématiques liées à la politique urbaine et sur des aspects spécifiques de la politique urbaine.

Quant au **public cible**, la CIPU s'adresse à toutes les parties impliquées dans la politique urbaine, à savoir les communes, les ministères, les réseaux de villes, les réseaux d'échange de connaissances, les décideurs politiques et les acteurs de terrain, les universités et autres centres de recherche.

Tandis que l'Université du Luxembourg fournit une contribution en nature, les autres partenaires fournissent une **contribution financière**. Comme le projet CIPU correspond à l'esprit des objectifs luxembourgeois de l'axe prioritaire 2 « *améliorer la connaissance et l'innovation, facteurs de croissance* » du programme européen, il bénéficie d'une aide communautaire.

3.1.2 Les conventions Etat/communes pour un développement intercommunal coordonné et intégratif

L'objectif principal des conventions Etat/commune est de concrétiser les principes énoncés par le Programme directeur de l'aménagement du territoire et la proposition de projet pilote faite dans l'étude IVL (*Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept*), à savoir de renforcer considérablement les centres d'attraction d'ordre moyen dans leurs régions respectives : la Ville de Luxembourg, le pôle de développement Sud et le pôle de développement Nord.

- **La Nordstad**

Au Grand-Duché de Luxembourg, les deux tiers de la population totale se concentrent dans la partie Centre, Sud et Ouest du pays, alors que le Nord du pays, moins densément peuplé, conserve un caractère plutôt rural. Dans ce contexte, et en conformité avec l'objectif de la déconcentration concentrée poursuivie par la politique gouvernementale luxembourgeoise d'aménagement du territoire, une coopération territoriale a été initiée entre les différents niveaux politiques existants, à savoir l'Etat et les communes. Cette coopération se fait sous forme d'une convention Etat/communes signée en 2005 et regroupant les six communes agglomérées autour du centre d'attraction d'ordre moyen, la Nordstad (Ville du Nord).

L'objectif principal de la convention consiste à renforcer de façon considérable le rôle de la Nordstad dans sa région en tant que «centre de développement et d'attraction d'ordre moyen» complémentaire, d'une part, à la Ville de Luxembourg et, d'autre part, au pôle de développement Esch-sur-Alzette/Belval/Sanem dans le Sud du pays.

La réalisation de cet ambitieux projet implique la mise en œuvre d'une approche de planification urbaine intégrée et structurée permettant l'inclusion, dans le processus de décision, de tous les acteurs concernés.

Dans le cadre de la convention Nordstad, le processus de planification intégrée est mis en œuvre à travers l'élaboration conjointe d'un « *Masterplan Nordstad* ». Ce dernier a été élaboré et voté par les six communes et a pour but de préciser le développement urbain ainsi que les objectifs visés. Il a été officiellement remis au Premier ministre en date du 20 octobre 2008.

La mise en œuvre de ce projet requiert également la création d'un « **fonds de développement urbain** » ainsi que celle d'une « **société de développement** » innovatrice et performante qui, jusqu'à présent, sont des structures inexistantes au Luxembourg.

C'est dans ce contexte que le Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur, le Ministère des Finances et le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire ont convenu d'une collaboration avec la Banque Européenne d'Investissement (BEI) en vue d'évaluer si une telle structure pourrait fonctionner selon les modalités de l'initiative « JESSICA »⁶. Une étude de faisabilité a été lancée à cette fin par la BEI en 2009.

Le Grand-Duché de Luxembourg vise la mise en place d'une structure innovatrice qui permettra d'associer les acteurs publics, étatiques et communaux, ainsi que les acteurs privés. Aussi, afin d'éviter l'expropriation usuellement requise pour des projets étatiques, il est prévu d'associer de manière constructive les propriétaires et promoteurs privés intéressés.

- « **Convention relative à un Développement Intercommunal Coordonné et Intégratif (DICI) du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg** »

Le 27 juin 2005, en signant la Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif du Sud-Ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg, la Ville de Luxembourg, les communes de Bertrange, Hesperange, Leudelange et Strassen ainsi que l'Etat luxembourgeois représenté par le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire se sont engagés à mener ensemble le processus de planification concernant le sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg selon la proposition de projet pilote reprise dans l'IVL pour ce secteur.

En 2006, le comité politique, qui accompagne le processus de planification, a décidé de lancer en particulier une étude ayant pour objet d'analyser la situation actuelle en matière de réglementation sur le stationnement dans les cinq communes, de faire des enquêtes et analyses sur le terrain, de calculer les conséquences de l'application de ces réglementations sur le développement futur du trafic individuel et de proposer une réglementation harmonisée. Le rapport final du bureau ayant effectué l'étude a été présentée au comité politique le 5 mars 2007.

Parallèlement à ces travaux, sur demande des comités politique et technique accompagnant le processus, les bureaux chargés de l'élaboration des plans d'aménagement généraux des communes concernées se sont consultés pour se donner une approche commune quant à l'établissement des potentiels maximaux relatifs au nombre d'unités de logement et d'emplois de l'aire étudiée. Sur base de ces données, des simulations de trafic ont été effectuées afin de permettre une meilleure appréciation de la situation existante en matière de développement communal et d'infrastructures de trafic. Ces simulations ont démontré la nécessité absolue d'une approche intégrée. En effet, une certaine redistribution des fonctions urbaines ainsi que l'introduction d'un phasage du développement urbain en concordance avec le phasage du développement des infrastructures de transport s'avèrent indispensables

⁶ JESSICA est l'acronyme de « Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas ». Il s'agit d'un moyen de promouvoir les investissements durables et la croissance dans les zones urbaines à l'aide des fonds de l'UE

à la mise en œuvre d'une structure urbaine durable qui soutient la réduction du trafic motorisé individuel et la promotion des modes de transport en commun et / ou non motorisés.

Il a ainsi été décidé de poursuivre une approche intégrée en élaborant des scénarios de développement qui:

- d'une part, définissent le type, l'ampleur et le phasage du développement urbain des communes concernées dans l'esprit des objectifs durables de la convention et
- d'autre part, proposent la création et/ou la modification d'infrastructures de transports correspondants pour tous les modes de transport.

L'objectif étant d'identifier la meilleure démarche afin de modérer le futur développement, du point de vue transport et du point de vue développement urbain de cette aire afin de permettre aux communes la croissance économique désirée sans pourtant hypothéquer la qualité de vie actuelle et future.

Un avis juridique relatif à deux aspects clés de la mise en œuvre concrète d'un plan intégré de développement pluri-communal (PIDP), plus spécifiquement la gestion du stationnement et l'aménagement différé, a été élaboré.

Une prochaine étape de travail consiste à étudier l'amélioration à court terme du réseau de bus existant sur le territoire DICI.

- **Convention relative à un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg.**

Le 21 juillet 2008, le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, a signé, au nom de l'Etat, la convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes limitrophes de l'aéroport de Luxembourg avec les administrations communales de Contern, de la Ville de Luxembourg, de Niederanven, de Sandweiler, et de Schuttrange.

Conscientes de l'importance régionale et nationale du développement de l'Aéroport de Luxembourg et de ses impacts directs et indirects sur les communes limitrophes, les communes ont décidé de coordonner leurs actions en vue d'un développement urbain concerté, cohérent, rationnel et équilibré, respectueux des principes d'un urbanisme bien conçu sur l'ensemble de leurs territoires tel que notamment visé dans le Programme directeur de l'aménagement du territoire.

Ainsi, les parties se sont engagées par cette convention, d'une durée renouvelable de trois années, à mener dorénavant le processus de planification autour de l'Aéroport de Luxembourg en étroite collaboration tout en maintenant l'éventualité, d'une part, de consulter ponctuellement d'autres communes lorsqu'une nécessité s'impose en vue de la réalisation de leurs objectifs communs et, d'autre part, de recourir à des experts externes.

Aussi, dans le respect des objectifs supérieurs de la déconcentration concentrée et du polycentrisme dans l'optique d'un développement plus équilibré du territoire national, les parties se donnent comme mission de concevoir, de développer, de coordonner et de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour :

- assurer la cohérence spatiale et urbanistique entre le plan d'occupation du sol « Aéroport et environs » et les plans d'aménagement général des communes respectives;

- œuvrer à aboutir à une approche intercommunale, sinon régionale en ce qui concerne le développement de nouvelles zones d'activités économiques, respectivement l'extension des zones existantes;

- mettre en place une structure spatiale, définissant une localisation et une densité d'occupation des fonctions, des infrastructures de transports, ainsi qu'un aménagement et un maillage des espaces verts, qui soutiennent la réduction du trafic motorisé individuel et la promotion des modes de transport en commun et non motorisés.

Afin de garantir la réalisation des objectifs de la convention, les communes mettront en place un processus de concertation réciproque lors de l'élaboration et de l'adaptation des plans d'aménagement généraux des communes ainsi qu'une planification conjointe notamment en ce qui concerne les zones d'activités économiques, le logement à l'instar de la mobilité, des transports et de la gestion des emplacements de stationnement.

- **Convention pour un développement intercommunal coordonné et intégratif des communes de la Vallée de l'Alzette**

La convention, conclue pour une durée renouvelable de 3 années entre, d'une part, les cinq administrations communales de Lintgen, de Lorentzweiler, de Mersch, de Steinsel et de Walferdange et d'autre part, l'État du Grand-Duché de Luxembourg représenté par le ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire a été officiellement signée le 13 décembre 2007.

La mise en œuvre du processus de coopération et de planification comprend les objectifs suivants :

- coordonner les Plans d'Aménagement Généraux (PAG) des communes respectives en tenant compte des planifications nationales;
- développer dans ce contexte des formes innovatrices d'habitations moins consommatrices de terrain et à haute efficacité énergétique, répondant à des critères écologiques généraux et ceci dans le respect des objectifs afférents de l'IVL et du développement durable ;
- planifier d'une manière coordonnée la mobilité et les transports dans les communes concernées ;
- œuvrer dans le sens d'un maillage des espaces verts et de la préservation de coupures vertes entre les localités ;
- coordonner au niveau des PAG la gestion de l'eau et la gestion des risques d'inondation en vue de l'entrée en vigueur de la loi-cadre sur l'eau ;
- établir un SIG intercommunal regroupant des données, notamment géoréférencées, nécessaires aux planifications susmentionnées ;
- identifier des projets pilotes en ligne avec les principes et objectifs prédéfinis.

Le 30 mars 2009, les cinq communes ensemble avec le Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire ont présenté au public la première brochure d'information sur les travaux menés dans le cadre de la convention ainsi que le logo qui renforce cette appartenance et soutient l'identité commune existante tant chez les élus politiques qu'auprès des habitants des 5 communes-partenaires.

3.1.3 De la reconversion de l'ancienne friche industrielle de Belval-Ouest à la création d'un GECT « Alzette-Belval »

Projet phare de la reconversion durable des friches industrielles luxembourgeoises avec une surface de 120 hectares, Belval a été désigné « Pôles National de Développement » par le Gouvernement du Grand-Duché.

En effet, après l'arrêt des Hauts-Fourneaux en 1996, les expertises économiques, techniques et environnementales ont confirmé que la reconversion du site industriel de Belval-Ouest constituait une opportunité unique pour le pays mais aussi pour la Grande Région.

C'est ainsi, qu'au terme d'un important cycle d'études, le Masterplan actuel, élaboré par le bureau Jo Coenen (Maasstricht, Pays-Bas), vainqueur du concours européen d'urbanisme organisé par Agora en 2001, a été retenu.

Ce Masterplan offre le double avantage de l'harmonisation et de la proximité entre les différentes fonctions urbaines. Ce que Belval propose est, en effet, une synthèse très poussée des aspects habitat, travail et loisirs dans un environnement moderne et attrayant. Belval, est également le premier projet de développement urbain au Luxembourg à prendre en compte, dans sa conception et sa réalisation, la dimension du développement durable comme critère et garantie d'un haut niveau de qualité de vie.

En cela, Belval constitue un projet phare de l'aménagement du territoire, parfaitement en phase avec les principes de la Charte de Leipzig et de l'Agenda territorial.

À long terme, 7.000 personnes habiteront à Belval et de 20.000 à 25.000 personnes y séjourneront quotidiennement pour leur travail. Le développement de l'ensemble porte sur la mise en construction de 1,3 M de m².

La reconversion du site de Belval est engagée depuis 2001. Elle est portée par une société de développement (Agora Sarl & Cie Secs) constituée à part égales entre l'Etat Luxembourgeois et ArcelorMittal. Le projet se caractérise par une forte implication de l'Etat (plus d'un 1 milliard d'€ d'investissements programmés) notamment au titre du développement de l'Université du Luxembourg. Ce développement est assuré à travers un établissement public, le Fond Belval.

Belval présente également la particularité d'être directement contigu à la frontière avec la France (département de la Moselle). Son développement passe ainsi par la nécessité de trouver des accords avec les autorités françaises.

De cette nécessité d'abord pratique (notamment en terme d'accès dans le cadre de la réalisation de la liaison Micheville et son prolongement en France par la création de voiries nouvelles), c'est progressivement dégagée de part et d'autre de la frontière la conviction d'assoir la coopération transfrontalière sur une base à la fois plus stable et large à travers la création d'un Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT).

Cette conviction s'appuie largement sur un processus bottom-up engagé par les communes françaises et luxembourgeoises autour du pôle urbain d'Esch-sur-Alzette. C'est ainsi, qu'en novembre 1991, les villes et communes d'Audun-le-Tiche, de Villerupt, de Russange et de Rédange, du côté français, d'Esch-sur-Alzette, de Sanem et de Schifflange, du côté luxembourgeois, avaient signé les statuts en vue de la création de l'Association Transfrontalière du Bassin Supérieur de l'Alzette, dont le but était de réaliser une union plus étroite entre les villes et communes membres et de promouvoir la coopération entre celles-ci.

Il s'ensuit que, dans le cadre actuel de la mise en œuvre du projet d'agglomération transfrontalière autour du site franco-luxembourgeois « Alzette-Belval », les partenaires Français et Luxembourgeois ont souhaité poursuivre cette coopération et mettre en place sous forme d'un GECT un outil de promotion et de portage transfrontalier des projets communs, ayant vocation à structurer et à pérenniser un développement économique et social équilibré et harmonieux de chaque côté de la frontière.

En effet, l'instauration par le règlement CE n°1082-2006 du Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT), doté d'une personnalité juridique de dimension européenne et en capacité de mettre en œuvre des actions de coopération territoriale dans le cadre de législations et procédures nationales différentes, constitue une opportunité de renforcement de la coopération entre l'ensemble des partenaires publics sur le territoire transfrontalier concerné.

Le GECT constitue par ailleurs une opportunité d'appui à la mise en œuvre opérationnelle d'une vision stratégique commune d'aménagement et de développement d'une agglomération transfrontalière fondée sur le développement durable.

La construction de cette agglomération doit permettre, dans un contexte plus large européen, d'apporter une plus-value concurrentielle au territoire transfrontalier dans des domaines tels que, le développement économique, l'emploi, l'environnement, l'enseignement supérieur et la formation, la recherche, le logement, la mobilité, la vie sociale et culturelle.

Elle s'appuie principalement sur la volonté des partenaires de créer et renforcer les synergies entre, d'une part, l'aménagement de Belval du côté luxembourgeois, et, d'autre part, le projet français d'Alzette-Belval 2015. Elle s'appuie par ailleurs, comme déjà souligné, sur l'ensemble des initiatives prises par les communes concernées de chaque côté de la frontière afin de créer les conditions d'une coopération accrue.

Elle s'appuie enfin sur la prise de conscience des partenaires que la constitution de cette agglomération ne saurait être effective sans une traduction en projets concrets de la vision stratégique d'aménagement et de développement du territoire transfrontalier.

Ainsi, dans le respect des compétences des collectivités territoriales, la création du GECT vise à disposer d'un instrument commun pour promouvoir, sur le territoire d'Alzette – Belval une véritable agglomération transfrontalière, novatrice, fondée sur les principes du développement durable (éco-agglomération).

En conséquence, le GECT aura pour mission principale de faciliter et d'accroître la coopération en faveur du développement transfrontalier durable du site d'Alzette Belval et de l'ensemble du territoire concerné, afin de faciliter la vie quotidienne des habitants de l'éco-agglomération transfrontalière.

A ce titre, il constitue un lieu permettant :

- de produire, par la concertation et le dialogue, de la cohérence transfrontalière à l'échelle du territoire,
- de concevoir une vision prospective de l'aménagement du territoire,
- d'initier, de faciliter et de porter des projets traduisant cette stratégie de développement du territoire et, en ce sens, d'assurer certaines maîtrises d'ouvrage (études, communication, ...) dès lors que le choix du portage par le GECT s'impose à tous les membres comme étant le mieux à même de répondre aux enjeux posés, sans obérer la faculté que possède chaque collectivité territoriale de prendre la maîtrise d'ouvrage en propre sur ses champs de compétences,
- d'assurer la valorisation de l'image d'ensemble du territoire et de son attractivité (marketing territorial).

Le GECT a vocation à porter des projets et promouvoir des projets communs, dans la perspective, notamment, de les faire bénéficier de cofinancements par les fonds européens (type Interreg).

L'action du GECT sera ciblée sur les éléments structurant d'une agglomération transfrontalière équilibrée et durable et sur les domaines où des synergies paraissent apporter une plus-value et un effet de levier fort; par exemple cohésion économique et sociale, équipements culturels, équipements sportifs, mobilité interne à l'agglomération, modes doux, services, emploi, logement.

3.2 Agenda territorial

3.2.1 IVL - un concept intégré du développement spatial et des transports pour le Luxembourg (en allemand : Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept)

Le Luxembourg a connu une expansion économique et démographique importante lors des dernières 20 années.

Il est évident qu'un tel développement dynamique du pays n'est pas resté sans conséquences au niveau de la consommation en terrains, de la structuration des agglomérations, villes et villages ainsi que de l'évolution du trafic.

Afin d'analyser l'impact d'une croissance économique et démographique soutenue sur le territoire et l'organisation des transports et de développer une stratégie à moyen et long terme pour mieux coordonner l'aménagement du territoire, la planification des transports et la protection des espaces naturels, le Gouvernement a présenté en janvier 2004 l'IVL.

En tant que concept de planification non contraignant l'IVL est, d'une part, un instrument stratégique complétant le programme directeur de l'aménagement du territoire de 2003 pour le choix entre différents scénarios de développement et, d'autre part, un outil de travail pour la coordination de plans sectoriels, de même qu'un cadre pour les planifications aux niveaux régional et communal.

Le Gouvernement a présenté en date du 15 mars 2004 le concept IVL au grand public. En tant que document de planification stratégique, l'IVL oriente l'élaboration des quatre plans directeurs sectoriels « primaires » : « Transports », « Logement », « Zones d'activités économiques » et « Paysages ».

En outre, l'IVL a permis de concrétiser la coopération intercommunale dans le sud-ouest de l'agglomération de la Ville de Luxembourg et la « Nordstad » ainsi que, récemment, dans la vallée de l'Alzette au nord de la capitale et, enfin, avec les communes limitrophes de l'aéroport avec la signature de conventions de coopération Etat-communes.

De plus, l'IVL a largement inspiré les travaux préparatoires réalisés par le Ministère dans le cadre de la réforme territoriale et administrative du Grand-Duché de Luxembourg.

Finalement, en mai 2008, la Direction de l'Aménagement du Territoire a présenté un premier rapport sur le suivi du développement territorial du Luxembourg à la lumière des objectifs de l'IVL. Ce rapport a été élaboré ensemble avec le CEPS/INSTEAD dans le cadre d'un système de monitoring qu'il s'agit de développer à l'avenir. Le dit rapport est disponible sur le site Internet du ministère⁷.

3.2.2 Les plans sectoriels

La cohésion territoriale ne peut fonctionner que si toutes les politiques à impact territorial en sont conscientes et agissent en conséquence y compris au niveau national.

C'est dans ce contexte, que le Ministère de l'intérieur et de l'Aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, a pris l'initiative d'élaborer, en concertation avec les ministères compétents, des plans directeurs sectoriels dans les domaines des transports, du logement et des grands espaces paysagers et forestiers, qui concernent directement les trois grands champs d'action de l'aménagement du territoire tels que définis par le Programme directeur –

⁷ www.miat.public.lu, rubrique *Publications – Aménagement du territoire*

à savoir le développement urbain et rural, les transports ainsi que l'environnement et les ressources naturelles.

Ils ont un impact direct sur l'organisation territoriale et l'occupation du sol à l'échelle nationale et constitueront par conséquent des instruments qui permettront de cadrer le développement spatial à moyen et long terme. A ces trois plans s'ajoute en adéquation avec l'IVL 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.

Chaque plan sectoriel devra être soumis à une étude d'impact environnementale stratégique (« *Strategische Umweltprüfung* »), réalisée de manière coordonnée pour l'ensemble des plans directeurs sectoriels primaires précités.

3.2.3 Le concept de mobilité intégré "mobil 2020 - Mobilitéit déi beweegt"

En date du 1^{er} octobre 2007, le Ministre des Transports a présenté le concept de mobilité intégré "mobil 2020 - Mobilitéit déi beweegt" en adéquation avec le plan directeur sectoriel « Transport ».

"Mobil 2020" mise sur quatre mesures:

- une amélioration considérable du partage modal entre les transports en commun et le trafic individuel motorisé ;
- une augmentation de la part modale du rail par rapport à la route dans le domaine des transports de marchandises ;
- un soutien du transport combiné rail-route ;
- un développement de l'offre transfrontalière et l'assurance du raccordement du Luxembourg au réseau international.

À travers ces mesures, le Grand-Duché de Luxembourg espère qu'à terme, 25% des déplacements soient effectués par les transports en commun.

Le concept se compose de trois maillons:

- le réseau ferré qui constitue l'épine dorsale ;
- les gares périphériques qui font figure de plateformes de distribution;
- le tram et le bus et éventuellement la voiture qui ont la mission d'acheminement.

Dans le domaine des infrastructures, le concept de mobilité intégré "mobil 2020" met notamment l'accent sur une amélioration sensible de l'offre ferroviaire. Les gares périphériques - à Dommeldange, Howald, Cessange et Luxembourg-Kirchberg - y ont été intégrées au même titre que la future gare Belval-Université, le nouvel axe reliant la gare centrale à Kirchberg en passant par l'aéroport de Findel, le projet du tram léger à Luxembourg-ville, le concept de mobilité Nordstad ainsi que la mise à deux voies de la ligne Pétange-Luxembourg. De nouvelles lignes de Luxembourg vers Esch-sur-Alzette et vers Bettembourg suivront.

3.2.4 Projet transnational TIMIS flood

Souhaitant développer une politique communautaire harmonisée dans le domaine de la protection contre les inondations, le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire a participé en tant que chef de file ensemble avec les Länder allemands de Rhénanie-Palatinat et du Bade-Wurtemberg ainsi qu'avec les régions françaises de la Lorraine et de l'Alsace au projet transnational TIMIS (*Transnational Internet Map Information System on Flooding*).

Basé sur les trois piliers que sont la prévention, la prévision et la protection, l'objectif du projet est de constituer un système d'information transnational en vue d'alerter et de prévoir les

risques d'inondations, notamment sur la Moselle qui matérialise la frontière entre le Grand-Duché de Luxembourg et l'Allemagne.

Le projet poursuit trois objectifs principaux:

- l'élaboration de cartes d'aléas ;
- l'amélioration du système de prévision pour la Moselle ;
- la création d'un système de pré-alerte pour des bassins versants de petite taille.

TIMIS flood représente une contribution importante à une politique communautaire harmonisée dans le domaine de la protection contre les inondations et pourra servir comme modèle pour d'autres régions en matière de gestion transfrontalière des inondations. Le projet devrait contribuer à réduire les dégâts et à sensibiliser l'opinion publique dans l'espace de coopération aux dangers liés aux inondations.

TIMIS renforce la prévention des inondations à travers :

1. Les cartes des zones inondables pour les cours d'eau des bassins de la Moselle et de la Nahe.

Grâce à ce type de cartes, l'offre d'information dont peuvent bénéficier les riverains ainsi que les administrations, est considérablement améliorée par la mise à disposition d'une information précise et ciblée sur l'étendue possible des inondations. Les cartes des zones inondables ont été élaborées pour les cours d'eau le long desquels le potentiel de dommage est élevé. Elles contiennent des informations relatives à l'étendue des inondations, à la hauteur de submersion, aux vitesses du courant ainsi qu'aux différentes catégories de danger.

« L'atlas des aléas Moselle » (qui couvre 840 kilomètres de rivières) a été finalisé en 2002 - également en collaboration avec le Luxembourg – dans le cadre d'un projet européen. Il fait partie intégrante de la plateforme TIMIS.

2. Le système international d'alerte précoce, également pour les petits bassins versants, et la nouvelle prévision des crues automatisée

Le Luxembourg a récemment publié des informations sur les niveaux d'eau actuels pour les trois bassins de la Sûre, de la Moselle et de l'Alzette, y compris leurs affluents. Dans une première phase, des informations peuvent être obtenues sur les limnimètres au pas horaire. En cas de crue, l'information est complétée par un bulletin de situation actuelle. Une représentation de la répartition des précipitations de la veille ainsi que les informations sur les conditions météorologiques et la situation des crues sont en cours d'élaboration.

A moyen terme, des prévisions des crues, un historique des hauteurs maximales, ainsi que des alertes précoces en matière de crue sont prévues. Sur la plupart des limnimètres luxembourgeois, il est également possible d'obtenir les niveaux d'eau par répondeur téléphonique.

Il existe une étroite coopération avec le Service de la Navigation et l'Administration des Services de Secours qui disposent d'un accès direct aux informations de gestion de crue ainsi qu'aux prévisions afin d'organiser les interventions des services de secours sur le terrain et d'informer les autorités communales.

3. Une plateforme et des services Internet

Les quatre services Internet développés dans le cadre du projet et mis en ligne sont les suivants :

- a) Service de pré-alerte sur Internet : www.inondations.lu ;
- b) Print-on-demand service : www.waasser.lu ;
- c) Service pour les niveaux d'eau : www.waasser.lu.

4. Exemples de mise en œuvre en Rhénanie-Palatinat



4.1 Charte de Leipzig

En Allemagne, la Charte de Leipzig est concrétisée à l'aide de la politique nationale de développement urbain. Les grands principes de cette politique ont été définis par le ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement Urbain (BMVBS) juste après la présidence allemande du conseil européen. Ces principes ont ensuite été ajustés avec les Länder et les communes. Les priorités de la politique nationale de développement urbain se traduisent par les six champs d'action suivants :

- Société civile – mobiliser les citoyens pour leur ville
- Ville sociale – créer des opportunités et préserver la cohésion
- Ville innovante – moteur du développement économique
- Protection du climat et responsabilité globale – construire la ville de demain
- Architecture – mieux concevoir les villes
- Régionalisation – l'avenir de la ville dans la région

Sous forme d'appels de projets dans les différents secteurs, la Fédération s'efforce de trouver et de promouvoir de bons exemples dans le sens d'une politique nationale de développement urbain. Dans le cadre du premier appel de projets de la politique nationale de développement urbain, la Fédération a approuvé les projets présentés ci-dessous en Rhénanie-Palatinat. Ils peuvent ainsi être classés en tant que projets innovants répondant aux objectifs de la Charte de Leipzig.

4.1.1 Culture énergétique – EnergieAgentur (Agence de l'Energie)

Le projet a pour objectif de promouvoir l'extension et le renforcement de l'EnergieAgentur Speyer-Neustadt/Südpfalz (EA) en mobilisant des partenaires du réseau afin de réaliser d'autres projets de bonnes pratiques dans le domaine de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables dans la région. La tâche consiste à réaliser des projets de construction exemplaires avec les anciens et si possible un grand nombre de nouveaux partenaires.

L'EnergieAgentur organise de nombreuses manifestations, réalise des concours afin de sensibiliser les maîtres d'ouvrage à l'utilisation d'énergies renouvelables et à l'utilisation plus efficace de l'énergie. Le projet a démarré le 30/01/2008 dans le cadre d'une première grande manifestation. Outre les manifestations s'articulant autour du thème de l'assainissement énergétique, par exemple sous forme d'une « journée portes ouvertes » ou d'une foire sur le thème « Energie, construction, habitat », il est prévu d'organiser à l'aide des crédits alloués au projet un concours destiné aux maîtres d'ouvrages sur l'efficacité énergétique des nouvelles constructions. Ceci doit permettre de trouver les immeubles d'habitation les plus efficaces en terme d'énergie dans la région entre Speyer-Neustadt et la frontière française.

L'EnergieAgentur impulse ainsi de nombreux projets et s'occupe des relations publiques. Ces projets englobent des schémas énergétiques spécifiques à certains quartiers, par ex. pour la zone de reconversion Quartier Normand et pour la construction du terrain de l'ancien abattoir, le « parc solaire Lillenthal » à Lachen-Speyerdorf et de nombreux parcs éoliens au Palatinat rhénan.

4.1.2 Excellent climat dans les « Hohenzollern-Höfe » : un habitat répondant aux besoins d'une population vieillissante et efficace en termes d'énergie !

Le projet vise deux objectifs principaux : il convient d'une part d'associer les différents groupes cibles au processus de modernisation des bâtiments et d'implantation du plan d'ensemble et d'autre part de concilier les exigences de la protection des monuments et les mesures de modernisation énergétique des bâtiments. Le projet est dirigé par LUWOGÉ à Ludwigshafen. LUWOGÉ programme la modernisation des « Hohenzollern-Höfe », un bâti existant dans le quartier Friesenheim de Ludwigshafen et datant de 1924.

4.1.3 Ville énergétique Baumholder 2020

Dans le cadre du projet « Ville énergétique Baumholder 2020 », la ville de Baumholder envisage d'élaborer et de réaliser pour la première fois en Rhénanie-Palatinat un projet énergétique urbain fondé sur l'économie d'énergie, l'augmentation de l'efficacité et les énergies renouvelables.

Dans la phase initiale du projet, les acteurs ont défini en commun des champs d'action déclinés en différentes catégories de mesures et projets individuels. Au stade actuel, il s'agit des champs d'action suivants :

- Planification urbaine
- Approvisionnement en eau et électricité / élimination des déchets et eaux usées
- Mobilité / transports
- Bâtiments / installations publics
- Bâtiments privés / appartements

On peut citer comme exemple de projet le collège de Baumholder pour lequel est prévu un assainissement énergétique très efficace ou la mise en place d'une banque de données dans laquelle sont saisies toutes les données pertinentes en termes d'énergie. Par ailleurs, un partenaire externe a analysé la situation énergétique à Baumholder et présenté les résultats dans une analyse de potentialités.

4.1.4 Parc à émission zéro – projet national d'aménagement de zones commerciales durables en Allemagne

Le projet « Parc à émission zéro » a pour objectif de montrer comment assurer le développement durable de zones commerciales et industrielles dans le but de protéger le climat en abaissant les émissions de CO₂. Ce projet doit déboucher sur un cadre d'action fiable servant de guide à d'autres projets et parcs commerciaux pour une réalisation de « l'objectif émission zéro ».

Le terme « émission zéro » signifie prévenir les émissions nocives de CO₂ par les parcs commerciaux et industriels et s'efforcer de les réduire à zéro dans le long terme. Il ne s'agit pas pour ce faire de réduire la consommation d'énergie ou d'utiliser des énergies renouvelables, mais de procéder à une réorientation durable des zones industrielles et commerciales. Ce projet porte sur quatre zones industrielles situées à Brême, Eberswalde, Kaiserslautern et Bottrop. Dans le cadre du projet, on déclenche dans ces zones industrielles un processus de reconversion dans lequel sont mis au point des stratégies et des outils d'optimisation des zones.

4.1.5 Offensive en faveur du centre-ville – Neustadt an der Weinstraße

Dans le cadre de son processus visionnaire « conception urbaine » finalisé en 2007 et visant à réorienter les efforts de développement urbain en coopération avec les citoyens, la ville de Neustadt an der Weinstraße a décidé de développer et de renforcer le centre-ville en

coopération avec les acteurs issus du commerce, de la population, de la politique et de l'administration. L'offensive en faveur du centre-ville, telle que prévue, a pour objectif d'amorcer le dialogue et d'améliorer les offres dans le centre-ville commerçant à la fois au niveau conceptuel et fonctionnel. Outre cet objectif premier, il est prévu de travailler également dans les champs d'action suivants :

- sensibiliser et former les commerçants, les propriétaires immobiliers et les administrations grâce à un savoir-faire externe ;
- améliorer le dialogue et la coopération entre les groupes ;
- renforcer l'attractivité des bâtiments et des magasins ;
- optimiser le mélange des usages et des branches.

L'espace géographique couvert par le projet est le « centre-ville ». Les activités sont coordonnées par une « agence centre-ville » qui soumet des offres de conseil, de formation et de gestion. Bien qu'il soit indispensable d'ajuster régulièrement ces activités avec les plans communaux de restauration urbaine, il est prévu que l'agence soit indépendante de la commune au niveau de l'organisation et s'inscrive dans un cadre économique privé dans le moyen terme pour des raisons de performance, d'acceptabilité et de transparence. Pour pérenniser cette institution, on met au point parallèlement un projet de financement durable qui doit également intégrer des capitaux privés sur la base d'une fondation ou d'un fonds.

4.1.6 Coopérations intercommunales et interurbaines – schémas et approches d'action à l'exemple de la coopération ville-campagne Kaiserslautern et district Kaiserslautern et à l'exemple du réseau formé par les villes Homburg, Neunkirchen, Pirmasens et Zweibrücken

Le projet a pour objectif d'examiner si la coopération intercommunale et interurbaine est une approche permettant de solutionner les problèmes actuels et futurs, de répondre à des questions méthodologiques et de déterminer, décrire et évaluer une répartition des frais en fonction des charges. Dans le cas de figure ville-campagne, l'espace considéré ici est la métropole régionale de Kaiserslautern et le district de Kaiserslautern qui sont liés autant au niveau géographique qu'à celui des fonctions. En regard de la multitude d'interactions et de dépendances, on doit se demander s'il est possible d'améliorer la concertation interurbaine et de former un partenariat équivalent. On considère dans un contexte régional et national les villes centres de Homburg, Neunkirchen, Pirmasens et Zweibrücken, caractérisées par des tâches et des défis similaires, pour en faire des villes modèles agissant au même niveau.

4.2. Agenda territorial

4.2.1 Programme de développement du Land Rhénanie-Palatinat (LEP IV)

Le nouveau programme de développement du Land Rhénanie-Palatinat (LEP IV) est entré en vigueur le 29/11/2008. Ce programme de développement constitue le cadre géographique, interdisciplinaire et pluridisciplinaire coordonnant le développement du Land Rhénanie-Palatinat. L'évolution des conditions sociales implique un réajustement régulier. Les débats sur les conséquences de la mondialisation et de la détérioration des bases naturelles de la vie, lancés dans le cadre du programme de développement 1995 (LEP III) se poursuivent dans le nouveau programme afin de pérenniser les acquis et d'améliorer plus encore les perspectives du Land. Le programme de développement du Land est élaboré par l'autorité supérieure de planification régionale et déclaré contraignant par décret d'application du gouvernement du Land.

Le programme de développement du Land englobe des orientations programmatiques sur l'évolution future du Land et sur la mise en œuvre dans le cadre de la planification régionale, ce qui est concrétisé par des zones désignées dans des textes ou des cartes. Ces désignations constituent soit un objectif de l'aménagement du territoire avec effet normatif soit un principe de l'aménagement du territoire.

Les objectifs de l'aménagement du territoire avec effet normatif sont des prescriptions prenant la forme de dispositions textuelles ou cartographiques ajustées, déterminées ou pouvant être déterminées en termes géographiques et factuels. Dans le cadre de plans et de mesures ayant un impact sur l'espace, elles doivent être considérées comme des dispositions contraignantes. Elles laissent aux différents niveaux de programmation une certaine marge de manœuvre en fonction du degré de concrétisation, mais ne peuvent pas être laissées de côté.

Les principes de l'aménagement du territoire englobent quant à eux des enseignements généraux déterminant les décisions discrétionnaires et celles prenant en compte tous les intérêts, notamment dans le cadre de la planification régionale et du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui doivent en tenir compte.

Il a été tenu compte dans l'élaboration et l'impact du programme de développement du Land (LEP IV) des objectifs et/ou visions géographiques du schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) de mai 1999. On y retrouve de la même manière les orientations fondamentales de l'agenda territorial et de la Charte de Leipzig.

Le programme de développement du Land (LEP IV) se décline en cinq chapitres comprenant des enseignements et des dispositions sur les objectifs et les principes du développement du Land. Ces chapitres sont structurés de la manière suivante :

- conditions de la planification régionale ;
- développement d'espaces et de sites ;
- garantie et développement des services publics de base ;
- configuration et utilisation des espaces libres ;
- garantie et évolution de l'infrastructure.

Le programme de développement du Land (LEP IV) est ainsi une base solide pour le service de programmation subordonné qui concrétise le programme de développement pour une région donnée à l'aide de schémas régionaux de l'aménagement du territoire.

4.2.2 Schémas régionaux de l'aménagement du territoire

Les schémas régionaux de l'aménagement du territoire sont élaborés par les communautés de programmation pour leur région conformément aux prescriptions de la loi sur la planification régionale. Les schémas régionaux de l'aménagement du territoire concrétisent le programme de développement du Land pour la région concernée. En conséquence, ils doivent être établis de nouveau ou actualisés dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur du programme de développement du Land.

Les zones désignées dans le cadre des schémas régionaux de l'aménagement du territoire ont la même qualité que les objectifs ou les principes de l'aménagement du territoire. En conséquence, les services de programmation subordonnés doivent les respecter ou en tenir compte.

Le Land de Rhénanie-Palatinat se subdivise en quatre régions de programmation (Rhin Moyen-Westerwald, Hesse Rhénane-Nahe, région de Trèves et Palatinat occidental). Pour la partie méridionale du Land qui, en matière d'aménagement du territoire et de plans d'occupation des sols, fait partie de l'unité de programmation Région Rhin-Neckar, on établit le Plan régional Unique.

4.2.3 Schéma énergétique régional pour la région de Trèves

La communauté de programmation Région de Trèves est responsable de la planification régionale sur le territoire des districts Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm, Trèves-Saarburg et de la ville à administration autonome Trèves dans l'ouest de la Rhénanie-Palatinat et assume des tâches de développement régional. La communauté de programmation a engagé

récemment des schémas innovants pour une conception durable et tournée vers l'avenir de la Région.

Dès 2001, on a présenté un « schéma énergétique régional pour la région de Trèves en tant que contribution au développement durable ». L'approche suivie dans ce schéma consiste à garantir et pérenniser l'approvisionnement en énergie de la région en épuisant systématiquement les possibilités d'économiser de l'énergie et en utilisant des énergies renouvelables. Le schéma démontre dans un scénario applicable aux ménages privés et petits consommateurs, qui constituent le principal groupe de consommateurs, qu'il est possible d'assurer l'approvisionnement énergétique endogène au travers de la biomasse, de l'énergie solaire, hydroélectrique et éolienne et réaliste d'y parvenir dans certaines conditions, par ex. en appliquant systématiquement les mesures techniques et économiques visant à économiser l'énergie et à utiliser l'énergie de manière rationnelle. Le schéma énergétique a permis de lancer le débat dans la région de Trèves et contribué à ce que la Région occupe entre-temps en Rhénanie-Palatinat et au-delà une position reconnue en matière d'utilisation des énergies renouvelables. Ceci constitue également une contribution importante à la protection du climat, ce dont profitent également les régions urbanisées et métropolitaines voisines.

Le schéma a été élaboré dans le cadre d'un processus évolutif et axé sur le dialogue, associant tous les acteurs pertinents dans le domaine de l'énergie. Ce processus est ouvert et toujours en cours. Le schéma est ainsi affiné en continu et différents projets sont en cours de réalisation. On travaille par exemple sur la mise en place d'un système régional de gestion des flux de substances et d'une agence énergétique régionale offrant de nombreuses prestations en matière de conseil.

4.2.4 Stratégie d'avenir région de Trèves 2025

Parallèlement aux programmes et plans formels de l'aménagement du territoire, les schémas de développement régionaux, outils informels du développement régional, prennent de plus en plus d'importance, ce qui est d'ailleurs mis en avant dans la loi sur la planification régionale en Rhénanie-Palatinat et dans le nouveau programme de développement du Land (LEP IV). Un premier schéma de développement régional a été adopté dès 1999 pour la région de Trèves. Ce schéma a été actualisé sur la base de données récentes sous le pilotage commun de la communauté de programmation Région de Trèves et de l'association Initiative Region Trier e.V. (IRT). Il est disponible depuis avril 2008 sous l'intitulé « Stratégie d'avenir pour la Région de Trèves 2025 ». La stratégie présente la vision du développement régional dans le long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2025 ; elle doit être concrétisée par différents éléments, à savoir des objectifs à moyen terme (2012) et des projets à réaliser dans le court terme.

Contrairement à ce qui se fait usuellement, le schéma n'a pas été élaboré par des experts externes, mais par des acteurs régionaux (niveau de travail) guidés par un animateur professionnel. La structure et le contenu du schéma ont été ajustés et adoptés au sein d'un « groupe décisionnel » sur la base de documents soumis par un « groupe de travail » opérationnel. Les suggestions et informations résultant des consultations réalisées et des délibérations des responsables politiques régionaux sont également passées par le « groupe décisionnel ». La version finale du schéma, adoptée en avril 2008, est donc le résultat d'un processus intense qui a englobé des travaux préliminaires importants, notamment sur l'évaluation du schéma de développement régional 1999, sur les atouts et les points faibles de la région et sur les hypothèses d'avenir. La Région de Trèves étant proche de la frontière, les représentants luxembourgeois ont également été associés à ce processus. De la même manière, les communes, les citoyens et les groupes et institutions non publics ont pu faire part de leurs remarques dans le cadre d'une consultation publique liée à une conférence régionale à la fin du projet. Cette approche a été soutenue par le Land.

Le schéma de développement régional 2025 adopte une approche visionnaire stratégique et donc allégée. Les objectifs et les projets ne sont donc pas décrits dans les détails et n'englobent pas toutes les démarches nécessaires à l'avenir. De l'avis des rédacteurs, les

objectifs et projets sélectionnés représentent les besoins prioritaires ; ce sont des champs d'action à compétence régionale, où des actions s'imposent pour pouvoir maîtriser notamment les impacts du changement démographique et garantir à l'avenir également des conditions de vie équilibrées dans la région, notamment entre les villes et le milieu rural. Les citoyens sont donc au centre de ce schéma de développement régional 2025 dont les effets bienfaisants accroîtront l'attractivité de la Région. Bien que le schéma de développement se concentre sur l'essentiel, il traite tous les thèmes importants dans le cadre de 18 champs d'action, 58 objectifs et 73 projets et suit une approche transversale.

La fin de la phase conceptuelle a marqué le lancement de la phase de mise en œuvre dans le cadre de la stratégie de développement régional conçue comme un processus durable. La mise en œuvre du schéma de développement régional 2025 ne nécessite pas de nouveaux dispositifs. Elle relève en premier lieu des services compétents aux termes des dispositions juridiques, notamment des communes et districts, mais aussi d'autres institutions telles que les chambres. Le processus de mise en œuvre est coordonné par l'Initiative Region Trier e.V. en concertation avec la communauté de programmation et suivie et contrôlée par le groupe de travail et le groupe décisionnel qui ont fait leurs preuves lors de la mise au point du schéma. Leur tâche consistera également, dans le cadre des moyens financiers, à proposer des priorités et à préparer l'intégration d'éventuelles nouvelles idées et approches de développement dans le schéma de développement régional 2025. On choisira par ailleurs parmi les acteurs des responsables d'objectifs et de projet qui s'occuperont de la mise en œuvre dans les détails et en feront rapport régulièrement. Une nouvelle conférence régionale en avril 2009 donnera le coup d'envoi de la mise en œuvre.

Les schémas agissent en premier lieu par l'auto-engagement des acteurs, notamment des décideurs régionaux. On s'est efforcé de les associer systématiquement au processus afin qu'ils s'identifient avec le contenu respectif des schémas. Par ailleurs, les principaux éléments des schémas sont repris dans le nouveau schéma régional de l'aménagement du territoire qui est en cours d'élaboration et seront ainsi contraignants.

Les schémas sont publiés dans la série de brochures « Materialien und Information » de la communauté de programmation Région de Trèves (brochures 24 et 28) et sont également téléchargeables à partir du site internet www.plg-region-trier.de → *Materialien*.

5. Exemples de mise en œuvre en Région Wallonne



5.1 Charte de Leipzig

Note : Il importe de noter que sont reprises dans le texte qui suit certaines initiatives antérieures à la Charte, mais qui sont en concordance avec celle-ci.

La charte de Leipzig, après avoir développé une partie introductive où sont reprises les idées générales, s'articule autour de deux axes majeurs :

- mieux tirer parti des approches d'une **politique de développement urbain intégré** ;
- accorder un intérêt particulier aux **quartiers urbains défavorisés** dans le contexte de l'ensemble des villes concernées. Cette partie développe la stratégie à adopter pour que les quartiers défavorisés constituent une partie intégrante de la politique de développement urbain intégré.

Ces deux axes sont déclinés dans la Charte en différentes stratégies d'actions à mettre en œuvre. Ainsi, même si aucune ville ou collectivité territoriale wallonne ne s'inscrit encore complètement dans la démarche intégrée prônée depuis 2007, certaines bonnes pratiques en matière de stratégie d'actions peuvent être soulignées. Nous reprenons la « trame » de la Charte de Leipzig pour mettre en évidence certaines d'entre elles.

5.1.1 Politique de développement urbain intégré

Dans le cadre d'une politique de développement urbain intégré, trois stratégies d'action d'une importance particulière ont été identifiées en vue du renforcement de la compétitivité des villes européennes.

a) Création et préservation d'espaces publics de qualité

Les espaces publics sont au cœur de nombreux projets urbains en Wallonie, qu'il s'agisse des opérations de régénération urbaine (rénovation et revitalisation urbaines, remembrement urbain) ou encore de partenariats public-privé comme celui qui a été mis entre la Société nationale des Chemins de fer belges et le Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme concernant une partie (700 hectares) des friches ferroviaires.. L'intérêt qui leur est porté est grandissant comme en témoigne une initiative communale comme le Masterplan de Seraing qui comporte un important volet dédié aux espaces publics et espaces verts. Le projet de redéploiement de la vallée sérésienne intègre plusieurs dimensions dont la création d'espaces publics de qualité : le projet du Parc de Trassenster qui prévoit 40 000 m² d'espaces verts en bord de Meuse, bordés par la voie ferrée et connectés à la N63 ; le futur Boulevard urbain et le site des ateliers centraux témoignent de l'importance portée aux espaces publics (Voyez l'article « *Mutation de la vallée sérésienne : perspectives d'un renouveau* » par divers auteurs, dans Les Cahiers de l'Urbanisme, n°68, juin 2008).

b) Modernisation des réseaux d'infrastructure et augmentation du rendement énergétique

Le décret wallon relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale du 1er avril 2004 prévoit un outil de gestion de la mobilité à l'échelle supra-communale pour les agglomérations urbaines wallonnes : le plan urbain de mobilité (PUM). Il a une valeur indicative. Ses objectifs sont d'organiser les éléments structurants de la mobilité à l'échelle d'une agglomération urbaine, de réaliser un développement territorial cohérent en matière de mobilité et de coordonner tous les acteurs concernés par cette problématique. Actuellement, plusieurs plans de niveau supra-communal sont en cours d'élaboration : agglomération liégeoise, Province de Brabant wallon,...

Concernant la dimension énergétique, à l'occasion de la transposition de la directive européenne relative à la performance énergétique des bâtiments, elle a été étendue à l'urbanisme dans son ensemble, étant désormais intégrée à l'article 1^{er} du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (par ailleurs appelé à devenir le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie).

c) Politique d'innovation active dans le domaine de l'éducation et de la formation

Plusieurs initiatives ont été prises dans cette perspective. Dans le domaine territorial, il s'agit des projets de ville. Ainsi, celui de Charleroi prévoit un important volet dédié à la formation et à l'éducation. L'amélioration de l'efficacité de l'école est présentée comme une priorité. « Elle permettra un renforcement de la richesse intellectuelle et un accroissement de la cohésion sociale susceptibles de réduire le déficit majeur en matière de réussite dans l'enseignement secondaire ».

Huit actions y contribueront : la détection précoce de troubles pouvant compromettre le développement de l'enfant, la multiplication des maisons ouvertes, l'amélioration de la maîtrise de la lecture, l'augmentation du niveau de réussite au terme du premier degré du secondaire (en développant la collaboration entre écoles primaires et secondaires), la promotion de la connaissance des métiers dès la fin du primaire grâce à des structures d'interface, la mise en œuvre d'un projet expérimental d'immersion professionnelle (pour permettre un contact permanent et précoce de l'élève avec le monde de l'entreprise et le développement des compétences par l'approche active et fonctionnelle de celle-ci dans le secondaire), la création d'une maison de l'enseignement pour une information pluraliste, indépendante des réseaux et, enfin, le soutien aux structures d'interface faisant appel à des personnes disponibles, bénévoles et issues du monde de l'enseignement ou de l'entreprise.

5.1.2 Quartiers urbains défavorisés

a) Pérenniser les stratégies de mise en valeur des qualités urbanistiques

En Wallonie, on peut identifier des rénovations d'ensembles d'habitations ouvrières du XIXe qui allient qualité de l'architecture, amélioration sensible du cadre de vie et respect du patrimoine pour des habitations sociales accessibles au plus démunis. Deux exemples (emblématiques) de ces rénovations sont la cité ouvrière qui jouxte la Cour du Val Saint-Lambert à Seraing et celle attachée au site du Grand-Hornu dans le Borinage. Plus généralement, des bâtiments de qualité à usage de logements sont financés par la Région wallonne à travers les plans d'ancrage communaux du logement.

Situé en centre urbain, et non encore réalisé, le plus récent projet de logements sur l'îlot de la couronne à Mons fait aussi preuve d'un approche patrimoniale et culturelle élaborée sur un site où voisinent plusieurs bâtiments historiques et culturels. La qualité de l'espace public et des logements ainsi que leur diversité est aussi à épingle dans ce projet urbanistique de reconversion. Dans le même registre, relevons l'opération de rénovation urbaine de la rue des Brasseurs à Namur, parmi les premières en Wallonie.

b) Politique active d'enseignement et de formation en faveur des enfants et des jeunes

Le 30 juin 1998 est voté le décret *visant à assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale*, notamment par la discrimination positive. Ce décret a été modifié pour la dernière fois le 27 mars 2002. Plutôt que de cibler des établissements situés dans des zones en difficulté comme c'était le cas avec les ZEP (Zones d'Education Prioritaires) la communauté française propose un système basé sur des indicateurs socio-économiques relatifs aux quartiers d'habitation des élèves. Ainsi des écoles à discrimination positives sont identifiées jusqu'à atteindre 12,5% des élèves de l'enseignement fondamental et 13,5% des élèves de l'enseignement secondaire. Les aides octroyées sont des moyens humains et matériels. Des primes de pénibilité peuvent être accordées aux établissements secondaires reconnus comme très prioritaires.

L'objectif est d'assurer à tous les élèves des chances égales d'émancipation sociale, de prévenir le décrochage scolaire, l'absentéisme et la violence.

Selon les chiffres de 2005-2006, c'est dans la province du Hainaut que le nombre d'implantations en discrimination positive est le plus important.

Dans un autre domaine, celui de la formation continue, les Centres de Compétence créés en Région wallonne ouvrent d'autres perspectives dans le domaine de la formation. Lieux de formation mais aussi espaces dédiés à la connaissance, au savoir-faire, à l'innovation, ils essaient de répondre aux besoins des entreprises là où elles se trouvent, en privilégiant l'ouverture à des publics diversifiés (cadres, chef d'entreprises, demandeurs d'emploi, apprentis, professeurs, etc) et le partenariat. Ils élargissent le champ de la formation en amont et en aval.

On peut épingler l'expérience du Polygone de l'Eau qui développe son offre de formation aux métiers et techniques de l'eau à Verviers, le long de la Vesdre dans une zone de friches industrielles qui amorce sa reconversion.

c) Encourager la mise en place d'un système de transports urbains performant et à la portée de tous

Ce volet de la Charte de Leipzig est encore trop peu prospecté en Wallonie et l'absence de bonne pratique effective témoigne du chemin qui reste à parcourir. L'offre en transports en commun aux populations des quartiers en difficulté demeure un défi majeur pour la Wallonie. En dehors de quelques projets intéressants comme les chantiers d'extension du Métro Léger de Charleroi vers les zones urbaines excentrées de Gilly-Soleilmont et de Gosselies (il s'agit en l'occurrence de l'achèvement du réseau de type métro, abandonné depuis de nombreuses années et réapparu en utilisant des infrastructures plus légères), ou le passage éventuel du tram au cœur du quartier Saint Léonard à Liège, on constate que la réflexion sur l'offre en transports en commun aux populations précarisées est souvent occultée par la problématique de l'insécurité dans les modes de transports collectifs.

Sujet d'actualité quasi hebdomadaire, l'insécurité à bord des bus du TEC et des trains de la SNCB est un sujet qui concerne plus particulièrement les wallons des grandes agglomérations urbaines de Liège et Charleroi. Malgré certaines mesures, la problématique reste entière et ses conséquences délicates à gérer. Ainsi, l'insécurité conduit quelquefois à l'arrêt pur et simple de l'offre en transports en commun (grèves), mais, engendre aussi un phénomène d'exclusion de certains quartiers.

3.2 Agenda territorial

3.2.1 Le programme d'action de l'Agenda territorial

Au niveau européen, le principal moyen de mise en œuvre à l'heure actuelle est le programme d'action de l'Agenda territorial, que les ministres ont adopté lors de leur réunion informelle du 23 novembre 2007 à Ponta Delgada, sous Présidence portugaise. Pour rappel, ce premier programme d'action (PA1) couvre quatre années (jusqu'à la présidence hongroise de 2011) et repose sur cinq principes directeurs:

- solidarité entre régions et territoires ;
- gouvernance multi-niveaux ;
- intégration des politiques ;
- coopération sur les questions territoriales ;
- subsidiarité.

Il se présente comme un cadre souple mais structuré, organisé en cinq lignes d'action (LA):

- LA1: mettre en œuvre l'Agenda territorial dans les domaines de compétence des ministres au niveau de l'Union européenne et des Etats membres

- LA2: influencer les dossiers clés de l'UE et donner une dimension territoriale / urbaine aux politiques sectorielles

- LA3: renforcer la gouvernance multi-niveaux au niveau de l'Union européenne et des Etats membres

- LA4: comparer et évaluer l'état, les perspectives, les tendances et les impacts territoriaux des politiques de l'Union européenne et des Etats membres du point de vue de la cohésion territoriale et du développement spatiale durable

- LA5: coordonner et assurer le suivi du Premier programme d'action, évaluer et réviser l'Agenda territorial et le Premier programme d'action, et développer une stratégie de communication et de sensibilisation sur la cohésion territoriale et le développement spatial durable

Chaque ligne d'action est déclinée en propositions d'actions, avec un niveau variable de précision pour ce qui concerne les partenaires, le contenu et le calendrier de chaque action.

La Région wallonne s'investit plus particulièrement dans une action (2.1) initiée dans le cadre du groupe de travail "Cohésion territoriale et affaires urbaines" (CTQU) du Comité de Coordination des Fonds (COCOF). La Commission ayant décidé de favoriser le travail en sous-groupes thématiques au sein du CTQU, la composante wallonne de la délégation belge avait proposé de créer un sous-groupe sur la dispersion de l'urbanisation. Ce groupe fort de 14 Etats membres a élaboré un questionnaire dont les réponses sont en cours d'exploitation. L'objectif est de rassembler les avis des Etats membres sur la caractérisation du phénomène, sur l'identification de ses effets pervers, sur les mécanismes explicatifs sous-jacents qui pourraient nécessiter une intervention, mais aussi – et c'est sans doute la partie la plus intéressante de l'initiative – sur l'identification des d'instruments – de quelque nature qu'ils soient - aptes à lutter contre le problème dans une perspective de développement durable. Trois autres sous-groupes travaillent respectivement sur le changement climatique, l'énergie et la démographie. L'objectif est de présenter les résultats des quatre approches thématiques - qui devraient converger vers un rapport commun - lors de la réunion ministérielle des 24 et 25 avril 2009.

En matière de communication, à travers une « Newsletter du développement territorial », l'Administration fait part de la mise en œuvre de l'Agenda territorial (<http://developpement-territorial.wallonie.be>).

3.2.2 Promotion du polycentrisme et de l'innovation par la coopération des aires métropolitaines et des villes.

Afin de favoriser la prise en compte de la dimension urbaine dans la politique d'aménagement du territoire, la Région wallonne a mis en place, au sein de la Conférence permanente de développement territorial (programme de recherche et de formation basé sur les universités francophones du Pays), une mission d'expertise dédiée à la politique de la ville, dit « Expertise-ville » (voir <http://cpdt.wallonie.be>)

Une action concrète associée à cette mission a été l'instauration d'une plate-forme des villes wallonnes les plus importantes (« plate-forme Villes-Wallonie »), dont les objectifs sont les suivants :

- réunir les Administrations régionales et les villes importantes de la Région,
- échanger les informations et mutualiser les savoirs et expériences des villes,
- faire le lien entre les politiques régionales européennes et les politiques menées dans les villes wallonnes,
- alimenter le travail de l'équipe de recherche « expertise-ville » de la CPDT et du Gouvernement wallon à partir des problèmes soulevés par les villes constituant la plate-forme.

Un des travaux réalisés a consisté, dans le droit fil de la volonté exprimée par l'Union européenne de favoriser le rapprochement des politiques de la ville et de développement territorial, à établir une comparaison entre le Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER) et la Charte de Leipzig afin d'en déduire les convergences et de mettre l'accent sur les politiques urbaines à développer.

3.2.3 Nouvelles formes de partenariat et de coordination territoriale entre villes et campagnes.

Depuis quelques années, on observe, en Région wallonne, une génération spontanée d'exercices de prospective territoriale relevant d'échelles territoriales diverses, mais généralement supra-communales, et d'initiatives diverses : pouvoirs locaux, agences de développement, simples citoyens. Ces initiatives se sont cependant réalisées indépendamment les unes des autres, suivant chacune son propre parcours en adaptant de manière empirique les méthodes de travail disponibles.

Ces démarches s'inscrivant dans la logique de mise en œuvre des aires de coopération supra-communale encouragée par le Schéma de développement de l'espace régional (le SDER), la Région wallonne a estimé utile de permettre aux pilotes de ces initiatives, ainsi qu'à d'autres qui voudraient se lancer dans ce type de démarche, de disposer d'un lieu d'échange des expériences, de mutualisation des informations et de production d'une approche pédagogique permettant de couvrir les principales questions de méthode portant sur l'organisation de telles démarches prospectives. Elle a dès lors décidé de mettre en place une plate-forme d'information et d'échange d'expériences concernant les projets de territoire développés en Wallonie.

Concrètement, cette plate-forme d'intelligence territoriale wallonne est un réseau d'une vingtaine de membres regroupant des porteurs de projets, des équipes universitaires disposant d'une expertise en prospective, des acteurs wallons du développement territorial et des fonctionnaires. S'y ajoutent de manière ponctuelle des experts européens venant présenter leurs travaux et initiatives.

Elle permet d'assurer une visibilité des initiatives de construction d'aires de coopération supra-communale en Wallonie et des méthodes utilisées, de développer la coopération avec les régions voisines en vue d'échange de bonnes pratiques et d'importer l'expertise internationale en matière de prospective territoriale.

Au titre de ses réalisations concrètes, on peut épingler la création d'un site internet (www.intelliterwal.net), qui relaie les travaux de la plate-forme ainsi que d'autres expériences dans le domaine de la prospective territoriale et de la construction d'aires de coopération supra-communale, impulsées par d'autres territoires ou à un niveau européen, ainsi que l'établissement d'un guide pratique explicitant les différentes séquences d'un exercice de prospective territoriale, notamment au niveau supra-communal, les processus pouvant le favoriser ou encore les contraintes auxquelles il peut être soumis.

Annexe I : Composition du groupe de travail « Développement territorial » du Sommet de la Grande Région

- **Sarre** (Ministerium für Umwelt)

Mme Brigitte Jülch-Schumann
Beauftragte

- **Préfecture de Lorraine**

M. Gérard CALAIS
Directeur du Service d'études du SGAR

M. Lionel Fournier
Direction régionale de l'équipement

- **Région Lorraine**

Mme Laurence Berthier
Directrice générale adjointe

M. Etienne Muller
Responsable du Département Coopération transfrontalière

- **Conseil général de la Moselle**

M. Thomas Beck
Chargé de mission

- **Conseil général de Meurthe-et-Moselle**

Mme Anne-Marie Herbourg
Directrice générale adjointe de la direction de l'aménagement du territoire

Mme Isabelle Arts
Chargée de Mission Prospective Territoriale

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire)

M. Jean-Claude Sinner
Conseiller de Gouvernement 1^e classe
Président du groupe de travail

Mme Marie-Josée Vidal
Attachée d'administration

- **Rhénanie-Palatinat** (Ministerium des Innern und für Sport)

M. Hans-Egon Baasch
Leiter der Abteilung Raumordnung und Landesplanung

M. Thomas Geib
Ministerialrat

- **Région wallonne**

M. Christian Bastin
Directeur

- **Communauté germanophone de Belgique** (Ministerium der DGB)

M. Norbert Kreusch
Fachberater Denkmalpflege, Kunstsammlung der DG

- **Observateur : Euregio SaarLorLux+**

Mme Laurence Ball
Chargée de mission

Annexe II : Composition du comité d'accompagnement

- **Sarre** (Ministerium für Umwelt)

Prof Dr Dr Olaf Kühne
Referatsleiter

- **Préfecture de Lorraine**

Mme Anne-Emmanuelle Ouvrard
Directrice régionale adjointe de la Direction Générale de l'Équipement

- **Région Lorraine**

Mme Laurence Berthier
Directrice générale adjointe

M. Etienne Muller

Responsable du Département Coopération transfrontalière

- **Conseil général de la Moselle**

Mme Emmanuelle Champigny
Directrice déléguée des transports et des constructions au sein de la Direction des Routes, des Transports et des Constructions

- **Conseil général de Meurthe-et-Moselle**

Mme Anne-Marie Herbourg
Directrice générale adjointe de la direction de l'aménagement du territoire

Mme Isabelle Arts

Chargée de Mission Prospective Territoriale

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire)

M. Romain Diederich
Conseiller de Gouvernement 1ère classe
Président du comité d'accompagnement

Mme Marie-Josée VIDAL

Attachée d'administration

M. Carlos Guedes

Coordinateur de la Présidence luxembourgeoise du 11^e Sommet

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère des Transports)

M. Frank Reimen
Conseiller de Gouvernement 1ère classe

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère des Travaux Publics)

M. Mike Wagner
Conseiller de Gouvernement

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère de l'Économie)

M. Georges Schmit
1er Conseiller de gouvernement

- **Grand-Duché de Luxembourg** (Ministère des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement)

Mme Carmen Wagener
Employée ingénieur

- **Rhénanie-Palatinat** (Ministerium des Innern und für Sport)

M. Hans-Egon Baasch

Leiter der Abteilung Raumordnung und Landesplanung

M. Thomas Geib

Ministerialrat

- **Région wallonne**

M. Christian Bastin

Directeur

- **Communauté germanophone de Belgique**

M. Norbert Heukemes

Secrétaire général