

CERCLE EUROPÉEN



# Les communes et les coopérations transfrontalières

## Rapports des réunions de Martelange, de Houffalize et de Pétange

### Colloque d'Aubange

- 2019 -



Houffalize



Martelange



Wiltz

**LU X E M B O U R G**

LET'S MAKE IT HAPPEN



Aubange



Pétange





Pierre Werner (1913-2002)

**« Je crois à la grandeur du métier politique  
quand il est porté par la volonté d'unir les hommes »**

*Pierre Werner, Itinéraires luxembourgeois et européens*



**Les communes et les coopérations  
transfrontalières**

**Rapports des réunions  
de Martelange, de Houffalize et de Pétange**

**Colloque d'Aubange**

**Le Groupement Benelux de Coopération  
Territoriale (GBCT)**

**- 2019 -**







# Chapitre 1

## Réunions avec les communes belges

---



25 janvier 2019

VILLE DE  
**HOUFFALIZE**



22 février 2019

Avec le soutien de

M. René Collin,  
Ministre wallon à la Grande Région



Wallonie



Ambassade de Belgique  
au Luxembourg





# Préface



Charles-Ferdinand Nothomb  
Ministre d'État  
Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner  
Octobre 2020

**L**E CERCLE EUROPEEN PIERRE WERNER était d'abord connu sous le nom de « Perspectives et réalités frontalières », car il était soucieux d'inscrire les vues européennes de Pierre Werner dans le concret de la proximité.

Sous la présidence de ce grand Européen, les premières approches, secteur par secteur, permirent de s'informer mutuellement sur les activités publiques au Grand-Duché et dans la Province - de la Justice à l'Education... - permettant fructueux contacts personnels et collaborations utiles.

Le travail entrepris par le président Daniel Hussin sur les réalités communales frontalières procède de la même inspiration et permet d'approfondir et de concrétiser les contacts et les informations et de susciter une vision convergente de l'Avenir.

Les responsables communaux ne s'y sont pas trompés, et le Ministre de la Grande Région René Collin non plus, qui a participé aux deux premières intéressantes réunions coté belge, à Martelange et Houffalize.

La Grande Région, comme l'Union Européenne, se concrétise et se renforce à chaque frontière franchie ...

Continuons à les franchir !

Cette brochure est bien utile pour rappeler les contenus des débats à approfondir.





Daniel Hussin  
Président  
Cercle Européen Pierre Werner

## « Deux Luxembourg, une ardeur sans frontières »

# 1. Introduction

**I**NITIALEMENT, en novembre 2018 lors du colloque d'Arlon, le Cercle avait l'intention de réunir seulement les 10 communes belges frontalières avec le Grand-Duché de Luxembourg. Mais d'autres communes ont demandé de pouvoir participer à l'une de ces réunions.

Il a donc été décidé d'inviter toutes les communes de la Province de Luxembourg – au nombre de 44 – plus deux communes de la Province de Liège, à savoir Saint-Vith et Burg-Reuland, ou 46 communes au total.

Au nom du Cercle Pierre Werner, je remercie

- les Bourgmestres et les Autorités communales de Martelange (25 janvier 2019) et d'Houffalize (22 février 2019) d'avoir bien voulu accueillir dans leurs locaux les participants à chacune de ces deux réunions,
- le Ministre wallon à la Grande Région, M. René COLLIN, d'avoir bien voulu accorder son haut patronage à ces deux réunions,
- les partenaires : l'Ambassade de Belgique à Luxembourg, la Députation Provinciale du Luxembourg et la Direction d'IDELUX-AIVE,
- les Autorités communales présentes,
- l'association « les Amis du Rail » avec laquelle le Cercle est en partenariat, ici représentée,
- M. Franz Clément, chercheur au LISER, pour sa collaboration dans l'élaboration et le dépouillement du questionnaire qui a été envoyé avant les réunions aux 46 communes invitées,
- les Membres du Cercle Européen Pierre Werner ici présents.

## 2. Historique du Cercle

Le Cercle a fêté en 2018 son trentième anniversaire.

Initialement appelé « Cercle européen Perspectives et Réalités frontalières », il s'est dénommé ensuite après le décès de Pierre Werner, son Président-fondateur, en 2002, « Cercle Européen Pierre Werner », en souvenir du Premier Ministre du Luxembourg.

Pour plus de détails sur l'histoire, il est renvoyé au fascicule édité en 2018 sur les grandes étapes du Cercle et sur l'organisation des diverses activités au fil des années, à l'initiative de Christian Moïs, Membre du Cercle et historien.

## 3. But du Cercle

Le Cercle a pour but de renforcer les relations entre les responsables des Deux Luxembourg, mais aussi d'échanger sur l'Europe et la Grande Région.

## 4. Objectifs des réunions avec les communes

Avec les communes belges et luxembourgeoises frontalières, il s'agit

- de dresser l'inventaire des sujets d'intérêt commun et de rechercher ensuite des solutions avec les autorités compétentes belges et luxembourgeoises.
- d'établir l'état de nos contacts avec nos voisins luxembourgeois.
- de développer voire de renforcer nos collaborations avec nos voisins dans divers domaines: économique, environnemental, enseignement, mobilité, soins de santé et sécurité. Bon nombre de thèmes que notre Cercle a déjà développés au cours de ces 30 dernières années et qui sont toujours d'actualité.



Château du Bois d'Arlon, 10 novembre 2018: Thème « La vie sociale en Europe et en Grande Région » – vue de la salle.

La proposition du Cercle Européen Pierre Werner de mener une étude auprès des communes belges et luxembourgeoises frontalières a obtenu – pour les communes belges – le soutien immédiat du Ministre wallon à la Grande Région, René Collin, ici à l'avant-plan entre Jacques Santer, ancien Premier Ministre du Luxembourg et ancien Président de l'Union européenne, et Vincent Magnus, Bourgmestre de la Ville d'Arlon.



## 5. Bilan des 2 réunions avec les communes belges

Deux réunions ont eu lieu avec les communes belges : l'une le 25 janvier 2019 à Martelange et l'autre le 22 février 2019 à Houffaize.

46 communes ont été invitées, soit 44 communes de la Province de Luxembourg et 2 communes de la Province de Liège (Saint-Vith et Burg-Reuland). 34 communes ont répondu et 12 communes n'ont pas témoigné d'intérêt (= pas de retour du questionnaire et pas de présence à l'une de ces 2 réunions). Ce qui correspond à un taux de participation de 74 %.

Les communes invitées totalisent 35.540 travailleurs frontaliers dans leurs populations.

Les 34 communes présentes comptent 29.000 travailleurs frontaliers, soit 82 %.

Les communes ayant participé à ces réunions seront invitées aux contacts ultérieurs avec les Autorités belges et luxembourgeoises.

Les communes qui n'ont pas répondu à notre invitation peuvent rejoindre le mouvement si elles le souhaitent.



Réunion du 25 janvier 2019 à Martelange

De gauche à droite: Bernadette Marthoz-Geradin, Trésorière du Cercle P. Werner; Charles-Ferdinand Nothomb, Ministre d'Etat, Vice-Président du Cercle P. Werner; Jean-Louis Six, Ambassadeur de Belgique à Luxembourg; Daniel Waty, Bourgmestre de Martelange; René Collin, Ministre wallon à la Grande Région; Daniel Hussin, Président du Cercle P. Werner et Franz Clément, Rapporteur de séance, Membre du Cercle P. Werner.

## 6. Communes frontalières belges et luxembourgeoises

au 01/01/2018

	Habitants	Frontaliers %	Superficie km <sup>2</sup>	Habitants par km <sup>2</sup>
<i>Aubange</i>	16'927	<b>66.4</b>	45.60	<b>371</b>
<i>Messancy</i>	8'185	61.9	52.43	156
<i>Arlon</i>	<b>29'733</b>	58.7	118.64	251
<i>Attert</i>	5'537	60.3	70.94	78
<i>Martelange</i>	<b>1'820</b>	52.8	<b>29.67</b>	61
<i>Fauvillers</i>	2'253	42.5	74.11	<b>30</b>
<i>Bastogne</i>	15'894	34.4	<b>172.03</b>	92
<i>Houffalize</i>	5'222	<b>20.4</b>	166.58	31
<i>Gouvy</i>	5'206	31.5	165.11	32
<i>Burg-Reuland</i>	3'956	50.8	108,96	36
<b>10 communes</b>	<b>94'733</b>		<b>1'004,07</b>	<b>94</b>

au 01/01/2019

	Habitants	Superficie km <sup>2</sup>	Habitants par km <sup>2</sup>
<i>Pétange</i>	<b>19'154</b>	<b>11.93</b>	<b>1'606</b>
<i>Käerjeng</i>	10'409	33.67	309
<i>Steinfort</i>	5'281	12.16	434
<i>Habscht</i>	4'528	32.51	139
<i>Beckerich</i>	2'619	28.41	92
<i>Ell</i>	1'350	21.55	63
<i>Rambrouch</i>	4'419	79.09	56
<i>Boulaide</i>	<b>1'307</b>	32.13	41
<i>Lac de la Haute-Sûre</i>	1'952	48.50	40
<i>Winseler</i>	1'365	30.42	45
<i>Wincrange</i>	4'392	<b>113.36</b>	<b>39</b>
<i>Troisvierges</i>	3'201	37.86	85
<i>Weiswampach</i>	1'912	35.25	54
<i>Clervaux</i>	5'340	85.61	62
<b>14 communes</b>	<b>67'229</b>	<b>516.84</b>	<b>130</b>

	Habitants	km <sup>2</sup>	par km <sup>2</sup>
<i>Arrondissement d'Arlon</i>	62'202	317,28	196
Province de Lux.	282'946	4'440	64

	Habitants	km <sup>2</sup>	par km <sup>2</sup>
<i>Vis-à-vis Grand-Duché</i>	47'760	219,32	218
Grand-Duché	613'894	2'586	237
Ville de Luxembourg	119'215	51,46	2'317

*En rouge: la donnée la plus petite*  
**En noir foncé: la donnée la plus haute**

CEPW Luxembourg

Côté belge, il y a 10 communes frontalières, à savoir Aubange (4'370)<sup>1</sup>, Messancy (2'220), Arlon (6'930), Attert (1'490), Martelange (390), Fauvillers (430), Bastogne (2'330), Houffalize (450), Gouvy (670) & Burg-Reuland (920). Le nombre d'habitants de ces 10 communes représente au 1er janvier 2018 une population de 94'733 habitants.

L'arrondissement d'Arlon – 5 communes, d'Aubange à Martelange - compte 62'202 habitants, soit 66 % du total des 10 communes frontalières.

Côté luxembourgeois, il y a 14 communes frontalières, à savoir Pétange, Käerjeng, Steinfort, Habscht, Beckerich, Ell, Rambrouch, Boulaide, Lac de la Haute Sûre, Winseler, Wincrange, Troisvierges, Weiswampach et Clervaux. Le nombre d'habitants de ces 14 communes représente au 1er janvier 2019 une population de 67'229 habitants.

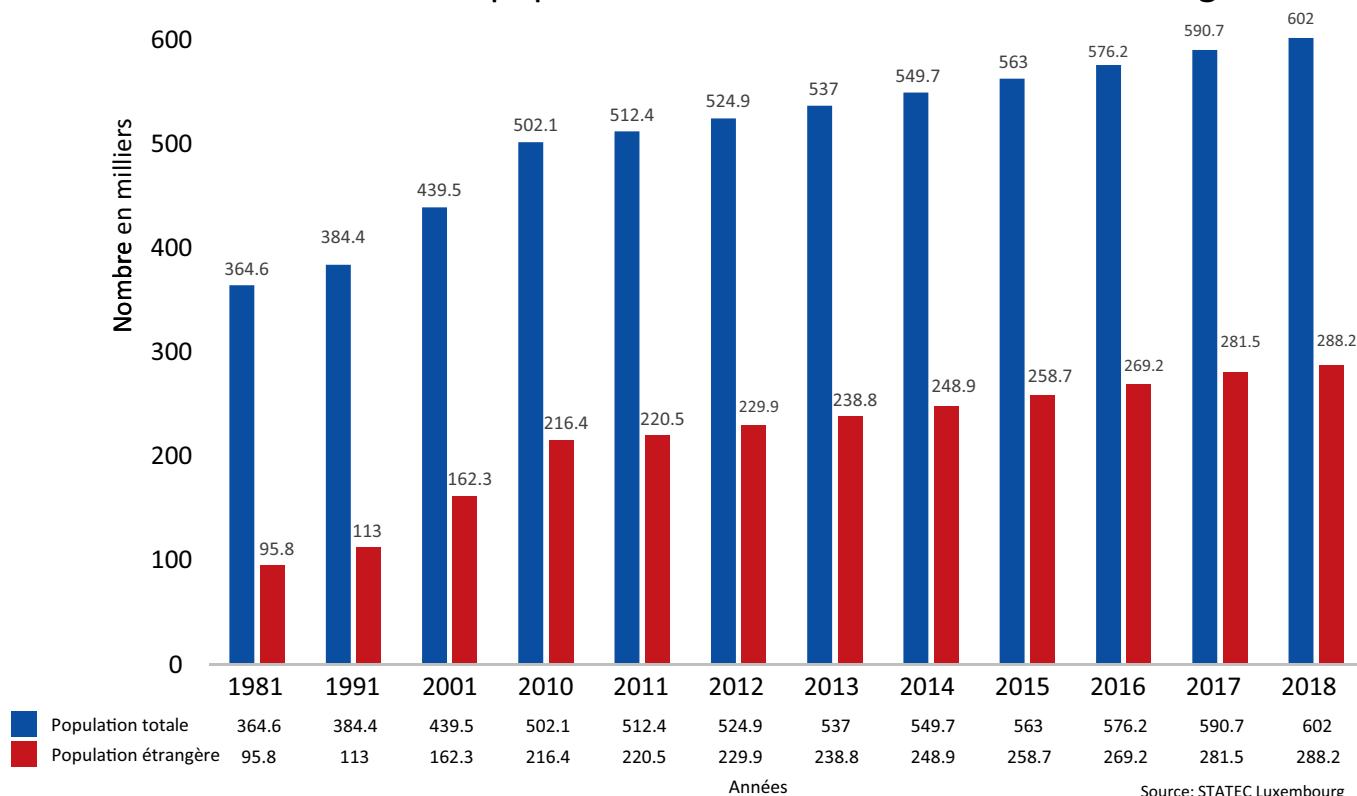
L'équivalent de l'arrondissement d'Arlon – de Pétange à Rambrouch, soit 7 communes – compte 47'760 habitants ou 71 % du total des 14 communes frontalières. À noter que la commune de Pétange compte déjà 19'154 habitants ou 28 % du total.

<sup>1</sup> Entre parenthèses : le nombre de frontaliers par commune



# 7. Population du Grand-Duché de Luxembourg

Grand-Duché de Luxembourg  
Évolution de la population de 1981 à 2018 – total et étrangers



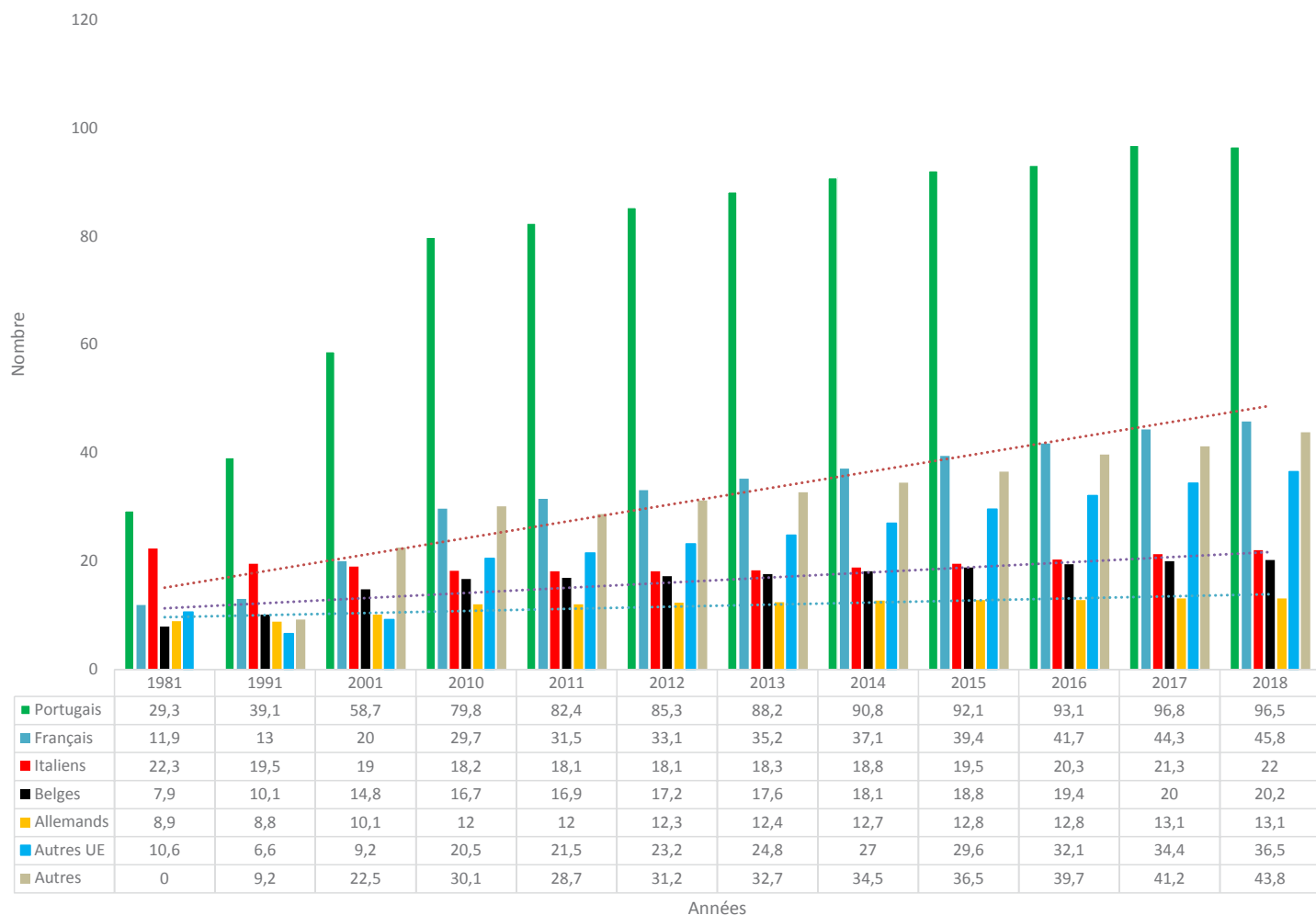
La population du Grand-Duché de Luxembourg progresse depuis 1981 : de 365.000 en 1981 à 502.000 en 2010 et enfin à 602.000 habitants en 2018. Soit une progression de 65 % de 1981 à 2018.

Notons aussi l'évolution des étrangers au cours de cette même période: de 96.000 habitants en 1981

(ou 26 % de la population totale), à 216.000 en 2010 (ou 43 % de la population totale) à 288.000 habitants en 2018 (ou 48 % de la population totale).

Nous pouvons considérer que, dans quelques petites années, le nombre des étrangers dépassera la barre des 50 %.

## Luxembourg - Evolution des étrangers de 1981 à 2018

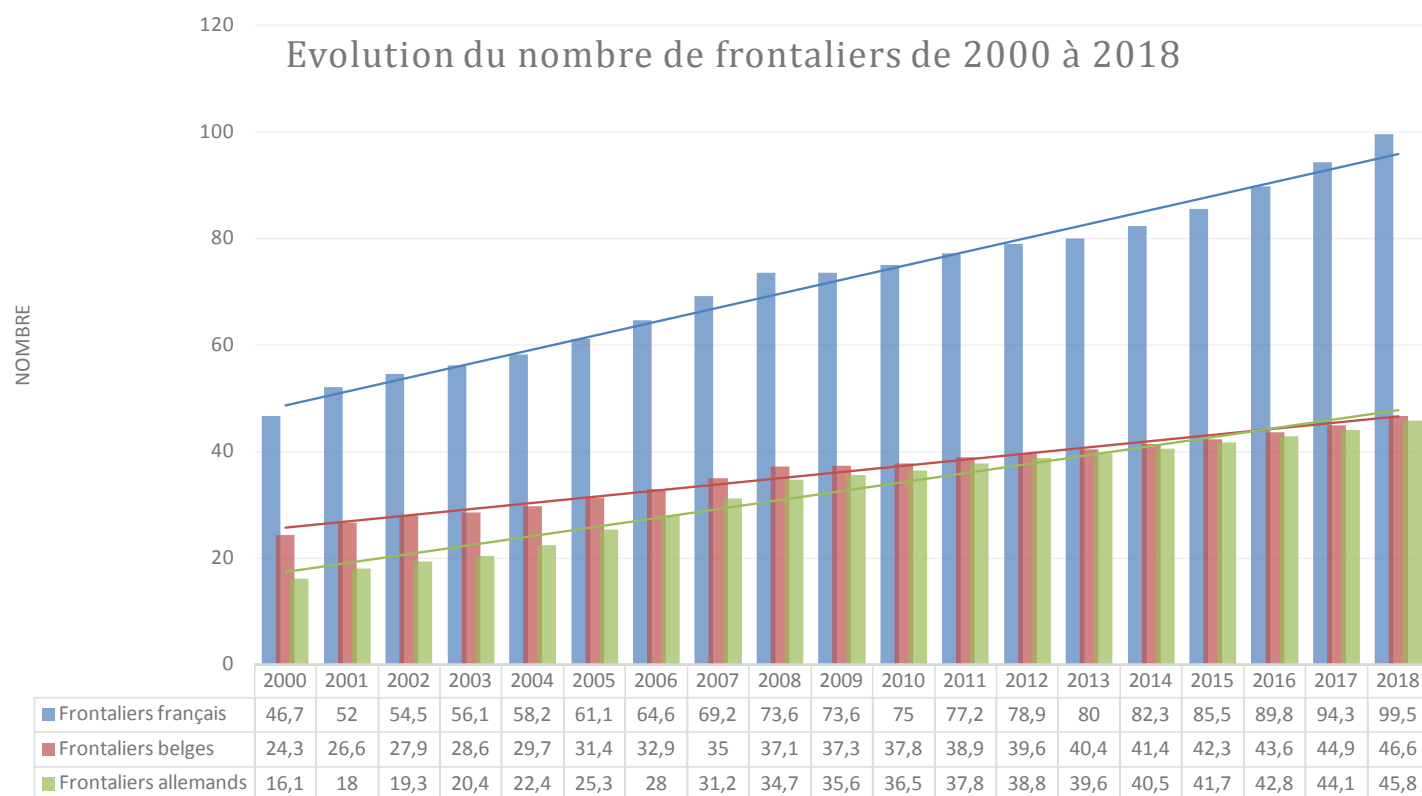


Source: STATEC Luxembourg

### Classement du nombre d'étrangers selon leurs origines:

1. Portugais : de 29.000 en 1981 à 97.000 en 2018
2. Français : de 12.000 en 1981 à 46.000 en 2018
3. Autres UE/pays tiers : de 10.000 en 1981 à 80.000 en 2018
4. Italiens : stables à 22.000 sur la période 1981/2018
5. Belges : de 8.000 en 1981 à 20.000 en 2018

## 8. Évolution du nombre de frontaliers - français, belges et allemands, de 2000 à 2018



Source: STATEC Luxembourg

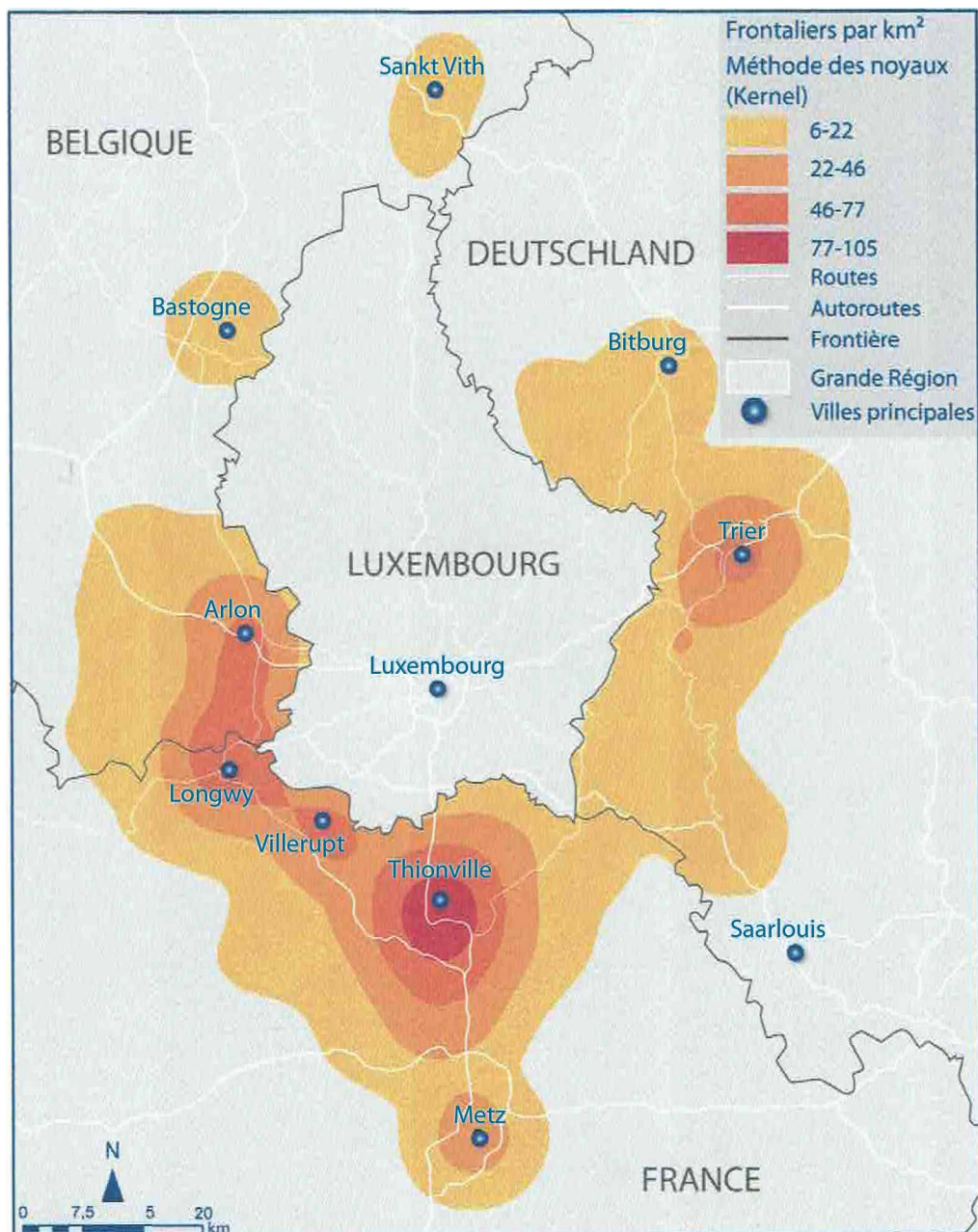
- En 1985, le hit parade des frontaliers selon leurs origines était le suivant: 1. Les Belges – 2. Les Français – 3. Les Allemands.
- Mais à partir de 1986, le nombre de frontaliers français a dépassé celui des belges et des allemands, allant ainsi de 46.000 en 2000, à 74.000 en 2010 pour dépasser la barre des 100.000 à l'automne 2018.
- Les frontaliers belges, au nombre de 24.000 en 2000 pour passer à 37.800 en 2010 et à 46.600 en 2018, n'occupent plus que la 3ème place, derrière les allemands.
- Les frontaliers allemands, de 16.000 en 1981, passent à 37.500 en 2010 pour atteindre 45.800 en 2018 et dépasser ainsi légèrement le nombre de frontaliers belges.
- Les perspectives actuelles laissent à penser que le nombre total de frontaliers, de 192.000 en 2018, devrait tendre à 280.000 en 2035 pour atteindre la barre des 350.000 en 2050.

### Localisation des frontaliers en Belgique

Les frontaliers belges travaillant au Grand-Duché de Luxembourg viennent de toutes les régions de Belgique :

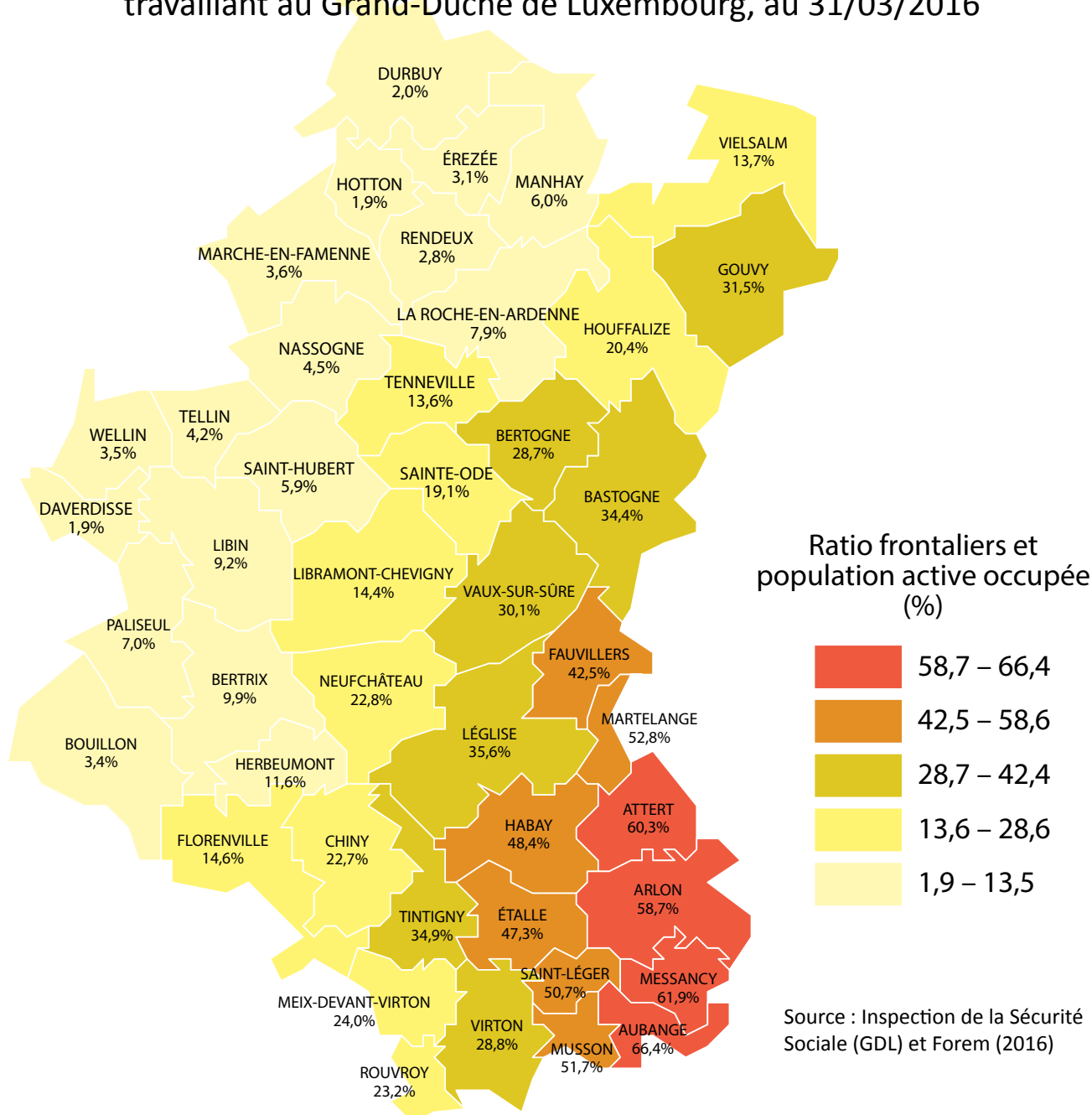
Région flamande:	1.640 frontaliers, dont 150 à Anvers, 60 à Gand et même 40 à Knokke
Bruxelles-Capitale:	390 frontaliers
Province du Hainaut:	490 frontaliers
Brabant wallon:	470 frontaliers
Province de Namur:	1.160 frontaliers
Province de Liège:	8.280 frontaliers (surtout dans l'arrondissement de Verviers)
Province de Luxembourg:	33.220 frontaliers

## Densité des frontaliers au lieu de résidence



Cartographie : G. Drevon, P. Gerber, M. Schneider, CEPS/INSTEAD, 2012  
Données statistiques : IGSS, 1994, 1999, 2010  
Fond de carte © EuroGeographics 2002 pour les limites administratives

## Nombre de frontaliers résidant en Province de Luxembourg et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg, au 31/03/2016



### Répartition par arrondissement :

Arlon	15.400 frontaliers
Virton	7.590 frontaliers
Bastogne	5.770 frontaliers
Neufchâteau	3.460 frontaliers
Marche	980 frontaliers

L'arrondissement d'Arlon détient les plus hauts taux de frontaliers par rapport à sa population active : Aubange, avec 66,4% ; Messancy, avec 61,9% ; Arlon, avec 58,7% ; Attert, avec 60,3% et Martelange, avec 52,8%.

Dans l'ouest et le nord de la Province, le pourcentage faiblit pour se situer entre 2 et 9%.

Dans la partie centrale, le taux reste malgré tout élevé, avec une progression des frontaliers dans l'axe de l'E411, avec Habay (48,4%), mais aussi vers Léglise (35,6%).

Au sein de la Grande Région, la Province de Luxembourg fait partie de la «banlieue de Luxembourg» ou du «Grand Luxembourg». D'où aussi le slogan du Cercle Européen Pierre Werner depuis 2018 : «Deux Luxembourg, une ardeur sans frontières».

Suivant une étude de l'O.I.E (Organisation Interrégionale de l'Emploi), le pouvoir d'achat des frontaliers belges peut être estimé à 3 milliards d'euros par an.

Pour la Province de Luxembourg, cela correspond à 2,2 milliards d'euros par an, ce qui constitue un apport important à l'économie du sud du pays.

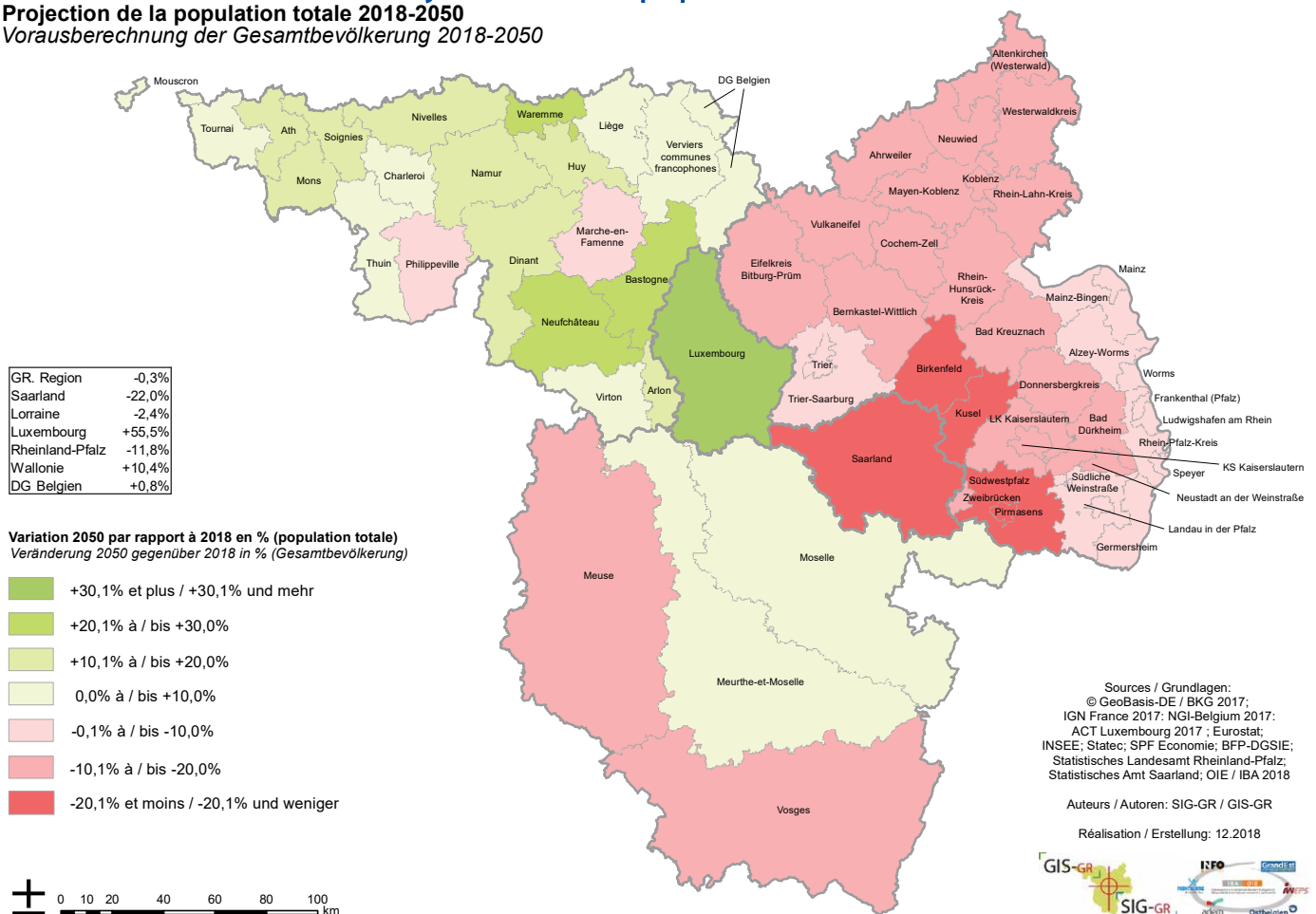
# 9. Projections de la population

## 9.1. Population actuelle de la Grande Région

	Habitants	km <sup>2</sup>	par km <sup>2</sup>
Sarre	996'000	2'571	387
Lorraine	2'342'000	23'574	99
Luxembourg	602'000	2'586	233
Rhénanie-Palatinat	4'053'000	19'854	204
Wallonie	3'610'000	16'844	214
<b>Grande Région</b>	<b>11'603'000</b>	<b>65'402</b>	<b>177</b>

## 9.2. Projections de la population 2018-2050

Projection de la population totale 2018-2050  
Vorausberechnung der Gesamtbevölkerung 2018-2050



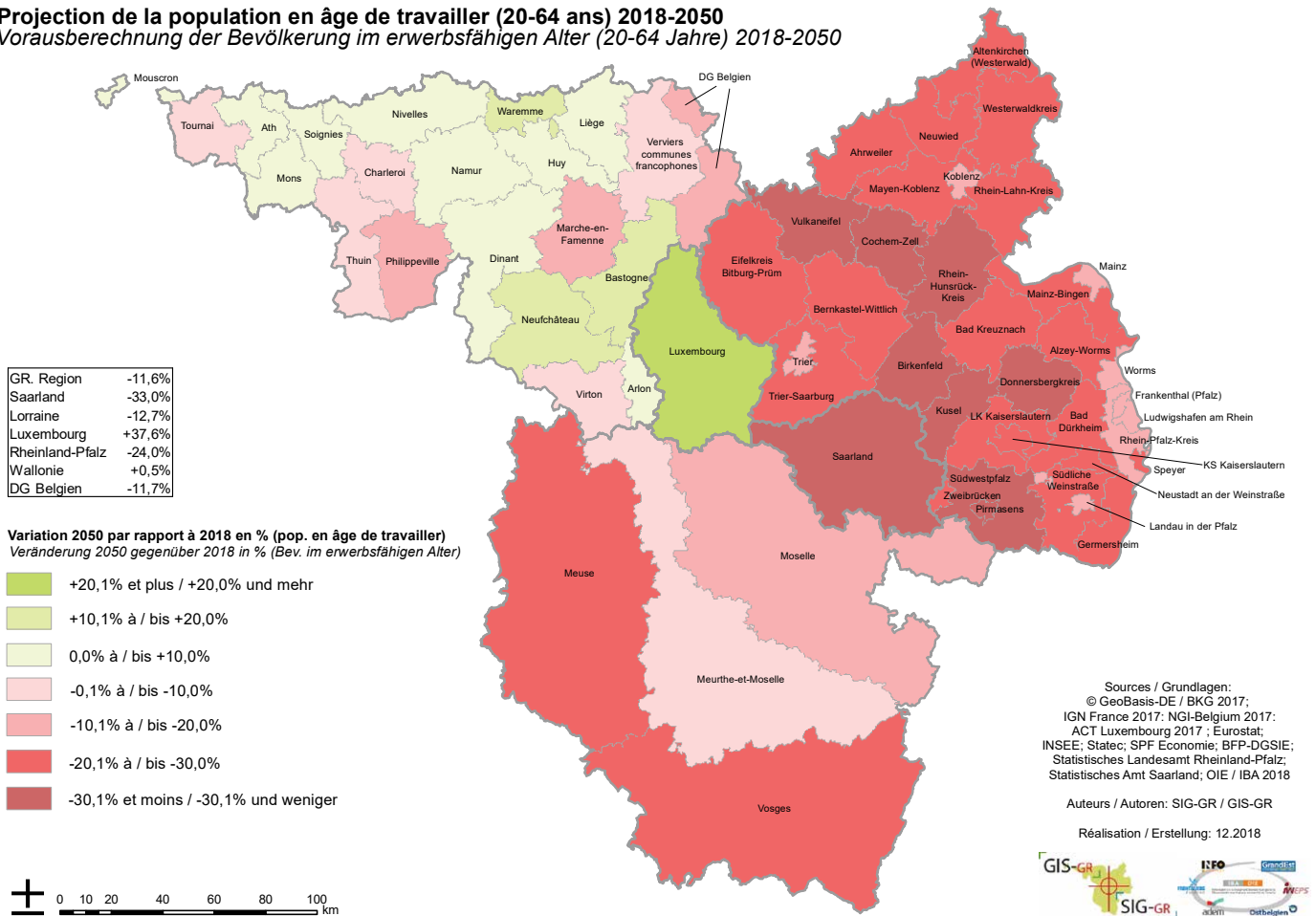
- La population du Grand-Duché de Luxembourg devrait encore augmenter dans les années à venir. Suivant les estimations, elle devrait passer à 800.000 habitants en 2035, pour atteindre 1.000.000 d'habitants en 2050. Le Luxembourg est la zone qui enregistre un développement important au sein de la Grande Région (toujours en vert).
- Les Länder allemands – et principalement la Sarre – devraient connaître un recul de leur population, de même que la Meuse et les Vosges du côté français.
- Pour la Meurthe-et-Moselle ainsi que la Moselle, la tendance serait légèrement négative.
- Pour la Wallonie, mis à part les arrondissements de Marche et de Philippeville où l'évolution serait légèrement négative, les arrondissements de Bastogne et de Neufchâteau connaîtraient une hausse de leur population, tandis que la tendance serait plus légèrement haussière dans les arrondissements d'Arlon et de Virton ainsi qu'en région germanophone.



## 9.3. Projections de la population active 2018-2050

### Projection de la population en âge de travailler (20-64 ans) 2018-2050

Vorausberechnung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (20-64 Jahre) 2018-2050



L'Est de la France qui a constitué un réservoir de main-d'œuvre pour le Grand-Duché de Luxembourg ne pourra plus contribuer de manière aussi importante que par le passé à être le contributeur principal du personnel nécessaire au développement des activités économiques au Luxembourg.

En conséquence, la main-d'œuvre sera recherchée dans toute la Grande Région et même au-delà compte tenu des développements prévus (nombre de frontaliers à 280.000 en 2035 = + 78.000 par rapport à 2018).

En effet, aujourd'hui, les embauches sont satisfaites à partir de la Grande Région (+/- 50 %) et le solde à partir essentiellement des autres pays de l'U.E. (+/- 50 %). Sur les 50 % en provenance des autres pays de l'U.E., 70 % s'installent au Luxembourg, 8 % en Allemagne, 11 % en France et 11 % aussi en Belgique. Pour les années à venir, il faut donc renforcer la coopération entre toutes les entités de la Grande Région et non se lancer dans une guerre des talents.

La situation de l'emploi de demain ne sera plus celle d'aujourd'hui avec la révolution technologique et l'introduction de la robotique dans tous les segments de nos économies. Car les profils recherchés seront différents, estiment les employeurs qui ne sont pas à même de préciser les profils exacts.

Une chose est certaine: il faudra plus de personnel qualifié et non de formation générale. Ce qui suppose d'adapter l'enseignement aux exigences des employeurs de demain.

D'où l'intérêt qu'a porté notre Cercle au projet du Ministre Pierre Gramegna qui a proposé à la conférence que nous avons organisée en mars 2018 à Luxembourg de créer «un laboratoire de formation». Nous avons abondé dans son sens et lui avons suggéré de le créer dans la zone du P.E.D.

Les communes de Pétange, de Longwy et d'Aubange ont déjà marqué un intérêt pour ce projet. La commune d'Aubange a de son côté proposé un terrain situé le long d'une route frontalière entre le Luxembourg et la Belgique.

Ce projet futuriste permettrait de développer des compétences spécifiques recherchées par les employeurs du Luxembourg, voire aussi de France et de Belgique en proposant des formations de qualité correspondant aux nouveaux métiers. Un projet dans lequel souhaite s'investir aussi le Ministre wallon à la Grande Région, René COLLIN, en coordination avec le Ministre Gramegna.

Aujourd'hui, le constat est qu'il manque déjà des Agents de maintenance et des informaticiens (de tous niveaux) dans la Grande Région.

# 10. Conclusions relatives aux données de contexte

Devant nous, nous avons de grands défis qui ne pourront être abordés dans le futur que dans une collaboration renforcée entre nos Communes

Il s'agit d'objectifs concrets qui s'inscrivent parfaitement dans l'esprit du Cercle Européen Pierre Werner depuis plus de trente ans.

Dans cet esprit, il serait souhaitable que

- toutes les communes désignent un responsable pour toutes les questions relatives au transfrontalier et à la Grande Région.
- la Députation provinciale de Luxembourg attribue aussi nominativement ces questions à l'un de ses Députés.
- une collaboration soit mise en place – dans le cadre du «laboratoire de formation» du Ministre Gramegna – entre toutes les instances afin de faire face aux défis de l'emploi de demain et de créer ainsi une banque des talents qui pourra répondre aux besoins spécifiques du Luxembourg voire aussi des autres régions limitrophes.
- une collaboration soit à l'avenir envisagée en matière de soins de santé entre le sud de la Belgique et le Luxembourg.

Daniel Hussin,  
Président du Cercle



# Le questionnaire et ses réponses

Dans les quelques pages qui vont suivre, nous avons repris les réponses pratiquement telles qu'elles ont été communiquées par les communes concernées, de manière à ne pas dénaturer l'enquête.

On trouvera dans l'ordre de 1 à 10 et de 11 à 20 les questions posées, les résultats obtenus, puis les commentaires fournis par les communes désireuses de le faire. Finalement on trouvera à la fin de chaque question une petite synthèse des réponses.



Le Cercle Européen Pierre Werner remercie tout spécialement M. Franz Clément, Membre du Cercle et Chercheur au LISER, pour son concours à l'élaboration du questionnaire ainsi qu'au traitement ultérieur des données.

## Questions 1/11

Les nouveaux collèges communaux viennent récemment de s'installer. Dans votre commune, une personne au sein de ce collège est-elle spécifiquement désignée pour être en charge dans ses compétences des questions relatives à la coopération transfrontalière ?

*Communes directement frontalières:* Oui 8/9

*Communes non frontalières:* Oui 2/21

La commune frontalière n'ayant désigné personne à cet effet est **Fauvillers**. Les 2 communes non frontalières dont il est question ici sont **Habay** et **La Roche-en-Ardenne**.

## Questions 2/12

Estimez-vous que ces derniers temps les citoyennes et citoyens de votre commune ont montré un intérêt particulier pour la collaboration transfrontalière (culture, bâtiments, gestion de l'eau et de l'environnement, urbanisme, nature, tourisme, ...)?

*Communes directement frontalières:* Oui 9/9

*Communes non frontalières:* Oui 6/21

### Arlon

- Mobilité.

### Aubange

- Problèmes de mobilité vers le Grand-Duché de Luxembourg aux heures de pointe.

### Bastogne

- Informations sur les droits des travailleurs frontaliers.

### Burg-Reuland

- Culture.

### Fauvillers

- Problème du temps de réaction des services de secours (un accord existe déjà en ce sens avec la commune grand-ducale de Boulaide pour la gestion des camps scouts).
- Intérêt culturel au niveau de la langue pour un village comme Tintange.
- Tourisme et nature.

### Gouvvy

- Transports publics.
- Gestion de l'eau.
- Tourisme.

### Houffalize

- Dans le cadre du « Douzelage » européen, contacts avec la commune de Niederanven.
- Projets réalisés: EscapArdenne (PNDO); randonnée entre Clervaux et La Roche; promenade du Canal de Bernistap (Houffalize – Doncols).
- Informations à Houffalize sur la double nationalité belgo-luxembourgeoise.
- Informations à Beckerich sur les énergies renouvelables.
- Participations au Carnaval du Soleil à Houffalize.
- Projets à venir: Création de parcours VTT et VTC entre le Grand-Duché et Houffalize; Expositions biennuelles de cartes postales anciennes.

## Léglise

- Gestion de l'eau et environnement.
- Contrat rivière.
- Tourisme.
- Partenariats possibles pour des circuits vélo.

## Libin

- Commerce.

## Martelange

- Poste frontière aménagé.
- Randonnées.

## Messancy

- Les infrastructures culturelles existantes au Grand-Duché offrent des spectacles et manifestations plus pointues que ceux déployés en Province de Luxembourg.
- L'emploi offert au Grand-Duché est une réelle bouée de sauvetage pour le Luxembourg belge.

## Vielsalm

- Volonté de prendre le train à Vielsalm pour arriver directement à Luxembourg plutôt que de devoir transiter par Troisvierges.

## Virton

- Mobilité par la route et le rail.

## Synthèse des thématiques abordées

Mobilité, transports, droits, culture, services de secours, tourisme, loisirs, eau, information générale, commerce, problématique spécifique due à la frontière.

## Questions 3/13

---

Durant la dernière législature communale, votre commune a-t-elle eu des contacts réguliers avec la ou les commune(s) luxembourgeoise(s) voisine(s) de la vôtre ?

Durant la dernière législature communale, votre commune a-t-elle eu des contacts réguliers avec une ou plusieurs communes du Grand-Duché de Luxembourg ?

*Communes directement frontalières:* Oui 6/9  
+ 1 épisodique

*Communes non frontalières:* Oui 2/21

## Arlon

- Mobilité.
- Sécurité.
- Épuration.

## Aubange

- Contacts épisodiques.

## Burg-Reuland

- Tourisme.
- Culture.

## Fauvillers:

- Gestion de la sécurité des camps scouts.
- Gruerie de la forêt d'Anlier.
- Parc naturel, projets Interreg.

## Habay

- Avec Strassen, dans le cadre de Gepaco (Gemeinde Partner/Partenaires communaux).

## Houffalize

- Contacts avec la Commune de Winccrange.
- Projets réalisés: EscapArdenne (PNDO); randonnée entre Clervaux et La Roche; promenade du Canal de Bernistap (Houffalize – Doncols).
- Informations à Houffalize sur la double nationalité belgo-luxembourgeoise.
- Informations à Beckerich sur les énergies renouvelables.
- Participations au Carnaval du Soleil à Houffalize.
- Projets à venir: Création de parcours VTT et VTC entre le Grand-Duché et Houffalize; Expositions biennuelles de cartes postales anciennes.

## Léglise

- Gruerie de la forêt domaniale indivise d'Anlier.

## Martelange

- Carnaval commun.
- Poste frontière aménagé.
- Chemin dit des fraudeurs.

## Messancy

- À certains moments, les liaisons routières continues sur les communes voisines de part et d'autre de la frontière sont prises en charge en même temps.

- Des liaisons lentes, belges, sont rattachées à celles existantes au Grand-Duché.
- Des centaines de Messancéens bénéficient depuis peu de la double nationalité. Un certain nombre de ces derniers parlent le Luxembourgeois.

### Synthèse des thématiques abordées

Mobilité, épuration, tourisme, culture, camps scouts, forêt, parc naturel, activités genre jumelage, information générale, double nationalité, langue.

## Questions 4/14

Durant la dernière législature communale, votre commune a-t-elle eu des contacts occasionnels avec la ou les commune(s) luxembourgeoise(s) voisine(s) de la vôtre ?

Durant la dernière législature communale, votre commune a-t-elle eu des contacts occasionnels avec une ou plusieurs communes du Grand-Duché de Luxembourg ?

*Communes directement frontalières:* Oui 8/9

*Communes non frontalières:* Oui 2/21

### Arlon

- Au niveau culturel.

### Aubange

- Culture (bibliothèque, cercle d'histoire).

### Bastogne

- Projet éolien.
- Epannage des agriculteurs étrangers sur des zones agricoles belges.

### Burg-Reuland

- Trafic transfrontalier.

### Fauvillers

- Rencontres occasionnelles (vœux de nouvel an par exemple)

### Houffalize

- Projets réalisés: EscapArdenne (PNDO); randonnée entre Clervaux et La Roche; promenade du Canal de Bernistap (Houffalize – Doncols).
- Informations à Houffalize sur la double nationalité belgo-luxembourgeoise.
- Informations à Beckerich sur les énergies renouvelables.

- Participations au Carnaval du Soleil à Houffalize.
- Projets à venir : Création de parcours VTT et VTC entre le Grand-Duché et Houffalize ; Expositions biennuelles de cartes postales anciennes.

### Léglise

- Information sur la chaudière centralisée à plaquettes forestières à Bettborn.

### Martelange

- Carnaval commun.
- Poste frontière aménagé.
- Chemin dit des fraudeurs.

### Messancy

- Liaisons routières lentes et/ou traditionnelles.

### Synthèse des thématiques abordées

Culture, infrastructures, agriculture, trafic routier, activités genre jumelage, tourisme, liaisons routières.

## Questions 5/15

En ce début de nouvelle législature, votre commune a-t-elle l'intention de contacter la ou les commune(s) luxembourgeoise(s) voisine(s) afin d'aborder certains sujets pouvant avoir un intérêt commun ?

En ce début de nouvelle législature, votre commune a-t-elle l'intention de contacter une ou plusieurs communes du Grand-Duché de Luxembourg afin d'aborder certains sujets pouvant avoir un intérêt commun ?

*Communes directement frontalières:* Oui 8/9

*Communes non frontalières:* Oui 4/21

### Arlon

- Relance de Paralux.

### Aubange

- Mobilité (P+R).
- Culture (bibliothèque).

### Bastogne

- Mobilité.

### Burg-Reuland

- Tourisme.
- Culture.

## Fauvillers

- Question des secours et du temps d'intervention.
- Mise en valeur de la culture luxembourgeoise (Tintange, Warnach)

## Gouvy

- Transports publics.
- Gestion de l'eau.
- Epuration.
- Tourisme.

## Herbeumont

- Echange de bonnes pratiques en matière d'environnement.

## Houffalize

- Envisager une mobilité partagée vers Wiltz, Clervaux, etc., pour les travailleurs transfrontaliers.
- Envisager un parcours mémoriel sur la 2ème Guerre Mondiale.

## Léglise

- Tourisme.

## Martelange

- Projet touristique des ardoisières.
- Plan commun de sécurisation des pompes à essence.

## Saint-Vith

- Prolongation de l'A7 (4 bandes).
- Maintien du bus rapide entre Saint Vith et la gare de Troisvierges.

## Vielsalm

- Envisager de développer le réseau de pistes cyclables et voies lentes en direction de Troisvierges pour rejoindre la Vennbahn.

## Synthèse des thématiques abordées

Paralux, mobilité, culture, tourisme, secours, transports publics, eau, épuration, environnement.

## Questions 6/16

Existe-t-il entre votre commune belge et la ou les commune(s) luxembourgeoise(s) voisine(s) des dossiers en commun depuis un certain temps (collaborations, infrastructures, manifestations...)?

Existe-t-il entre votre commune belge et une ou plusieurs communes du Grand-Duché de Luxembourg des dossiers en commun depuis un certain temps (collaborations, infrastructures, manifestations...)?

*Communes directement frontalières:* Oui 9/9

*Communes non frontalières:* Oui 2/21

## Arlon

- Infrastructures.
- Mobilité.
- Sécurité.
- Épuration.

## Aubange

- Dossier Interreg sur les voies lentes.

## Bastogne

- Tourisme de mémoire: projet Interreg Land Memory.

## Burg-Reuland

- Monument européen à Ouren avec la commune de Clervaux.

## Fauvillers

- Gruerie de la forêt d'Anlier.
- Gestion de l'eau et contrat de rivière.

## Gouvy

- Eau.
- Épuration.

## Habay

- Rencontre annuelle et mise en valeur d'artistes locaux.

## Houffalize

- Promenade du Canal de Bernistap.
- EscapArdennes, randonnée (PNDO).

## Léglise

- Gruerie forêt domaniale indivise d'Anlier.

## Libramont-Chevigny

- Projets Interreg.

## Martelange

- Poste frontière aménagé.

## Messancy

- Infrastructures communes.

## Vaux-sur-Sûre

- Non (mais certains dossiers avec le Parc Naturel et le GAL).

## Vielsalm

- Volonté d'alerter les sociétés CFL et SNCB pour des trajets directs depuis la gare de Vielsalm.

## Synthèse des thématiques abordées

Infrastructures, mobilité, sécurité, épuration, Interreg, tourisme, forêt, eau, frontière, trafic ferroviaire

## Questions 7/17

Estimez-vous qu'il existe entre votre commune et la ou les commune(s) luxembourgeoise(s) voisines des sujets qu'il serait utile de traiter en commun en raison du contexte transfrontalier ?

Estimez-vous qu'il existe entre votre commune et une ou plusieurs communes du Grand-Duché de Luxembourg des sujets qu'il serait utile de traiter en commun en raison du contexte transfrontalier ?

*Communes directement frontalières:* Oui 9/9

*Communes non frontalières:* Oui 6/21

## Arlon

- Mobilité.
- Culture.

## Aubange

- Mobilité (P+R).
- Culture (bibliothèque).
- Dossier Interreg sur les voies lentes.

## Burg-Reuland

- Entretien des petits chemins transfrontaliers.

## Bastogne

- Mobilité.
- Energie (projet éolien).
- Utilisation du territoire (agriculture).

## Fauvillers

- Gestion des pesticides utilisés en agriculture intensive par des entreprises luxembourgeoises achetant des terres dans la commune.

## Gouvy

- Transports.
- Gestion de l'eau.
- Épuration.
- Tourisme.

## Habay

- Mobilité transfrontalière.
- Parkings de covoiturage et d'intermodalité.

## Houffalize

- Mobilité transfrontalière
- Parkings de covoiturage et d'intermodalité

## Léglise

- Tourisme par le développement de circuits vélo.

## Libramont-Chevigny

- Dossiers socio-économiques.

## Martelange

- Plan sécurité à la frontière : le plus gros danger est du côté luxembourgeois mais rien n'est communiqué à la Belgique.

## Messancy

- La mobilité laisse de plus en plus à désirer.
- Les accords transfrontaliers en matière de communication (chemin de fer et routes) sont trop faibles au regard de l'ampleur des problèmes liés à la mobilité. Ces problèmes vont croissant et vont paralyser, d'ici quelques années, le Grand-Duché lui-même.

## Saint-Vith

- Prolongation de l'A7 (4 bandes).
- Maintien du bus rapide entre Saint-Vith et la gare de Troisvierges.

## Vaux-sur-Sûre

- Thématiques énergétiques et environnementales.
- Thématiques relatives à la mobilité.
- Thématiques relatives aux travailleurs frontaliers.

## Virton

- P+R de Rodange.

### Synthèse des thématiques abordées

Mobilité, culture, Interreg, agriculture, énergie, transports, eau, tourisme, socio-économique, sécurité, liaisons transfrontalières, environnement.

## Questions 8/18

---

Dans la réalité quotidienne de votre commune, rencontrez-vous des obstacles ou des problèmes directement liés au contexte frontalier ?

*Communes directement frontalières:* Oui 7/9

*Communes non frontalières:* Oui 3/21

## Arlon

- Niveaux de décisions différents.

## Bastogne

- La différence de législation entre les pays peut parfois poser problème.

## Burg-Reuland

- Circulation routière.

## Fauvillers

- Utilisation intensive de produits pour la culture et l'exploitation de terres d'élevage comme terres agricoles de culture. Cela pose des problèmes majeurs de durabilité et de santé publique.

## Gouvy

- Prix du ticket de train « passage frontalier ».

## Libramont-Chevigny

- Mobilité ferroviaire.

## Martelange

- Réalisation d'un plan d'urgence.

## Messancy

- Toutes les communes de l'arrondissement d'Arlon subissent un trafic incommensurable des frontaliers autochtones, ajoutés à ceux émanant

du vaste hinterland de l'arrondissement (départements des Ardennes, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle) et à des arrondissements belges de Virton et de Neufchâteau.

## Saint-Vith

- Prolongation de l'A7 (4 bandes).
- Maintien du bus rapide entre Saint-Vith et la gare de Troisvierges.

## Vaux-sur-Sûre

- En lien avec l'augmentation de la population, la commune a pu profiter du fonds des frontaliers pour réaliser l'agrandissement des écoles, la construction d'une crèche et une future halte-garderie.

## Vielsalm

- Mobilité des frontaliers.
- Création d'une plateforme de covoiturage.

## Virton

- Desserte ferroviaire Virton – Luxembourg chaotique et insuffisante.
- Financement des services (crèches, écoles, loisirs), alors que 25 % de la population active ne contribue que partiellement à l'IPPP).

### Synthèse des thématiques abordées

Différences décisionnelles, problèmes législatifs, trafic ferroviaire, agriculture, gestion des urgences, transports publics, démographie, finance.

## Questions 9/19

---

Le Fonds de rétrocession de l'impôt versé par les travailleurs frontaliers de votre commune au Grand-Duché, créé en 2002, a-t-il été profitable à votre commune ?

*Communes directement frontalières:* Oui 8/9

*Communes non frontalières:* Oui 16/21

## Arlon

- Ne souhaite pas aborder cette question.

## Aubange

- Frontaliers en augmentation mais aux faibles revenus.



## Bastogne

- 2330 travailleurs de Bastogne franchissent chaque jour la frontière.

## Burg-Reuland

- Une petite commune comme Burg-Reuland n'a pas beaucoup d'emplois car la plupart des entreprises s'installent au Grand-Duché. C'est pourquoi la moitié de la population active de la commune y travaille. A cause de cela, les compensations reçues du Luxembourg sont une aide.

## Durbuy

- Le fonds de rétrocession n'est plus intéressant depuis la réforme du mécanisme qui a instauré un taux minimum.
- Les nouvelles règles contreviennent au principe d'égalité entre les communes.

## Léglise

- Besoin de mieux connaître le mécanisme de calcul.

## Libramont-Chevigny

- Mécanisme insuffisant.

## Martelange

- Mécanisme indispensable.

## Messancy

- Ce fonds a stoppé les effets néfastes existant entre les 2 pays depuis le fameux accord de 1972! Sans cet accord de 2002, les communes transfrontalières seraient exsangues de moyens financiers à l'heure actuelle tout en subissant des charges croissantes du fait de ce phénomène économique transfrontalier.

## Neufchâteau

- Mécanisme à maintenir en l'état.

## Vielsalm

- Le commerce local souffre beaucoup en raison de la forte offre commerciale du Grand-Duché à proximité.

## Virton

- Avancée considérable mais insuffisante pour compenser à 100 % les pertes de l'IPP.

## Synthèse des thématiques abordées

Revenus des frontaliers, satisfaction générale, mécanisme de calcul, commerce.

## Questions 10/20

Souhaiteriez-vous librement ajouter des points qui n'auraient pas été traités dans les précédentes questions? N'hésitez pas à développer.

## Aubange

- Frontaliers en augmentation mais aux faibles revenus.

## Burg-Reuland

- Pour atteindre le Luxembourg il faut traverser la commune. D'où un trafic élevé et de la dangerosité. Un projet de contournement de la N62 existante est en cours: le soutien de l'Etat grand-ducal à ce projet serait d'une grande aide.

## Nassogne

- Problèmes de mobilité par rail et route.

## Saint-Vith

- Prolongation de l'A7 (4 bandes).
- Maintien du bus rapide entre Saint-Vith et la gare de Troisvierges.

## Virton

- L'étude SMOT n'a abouti qu'à une solution de mobilité négative quant à son impact sur la desserte de Virton qui ne tient aucun compte des coûts nécessaires pour porter le gabarit des voies d'accès au P+R à une dimension suffisante pour ne pas engorger les villages de la RN88 et surtout Aubange. Les solutions ne se trouvent souvent qu'à partir de la frontière.

# Conclusions

Quatre grandes conclusions sont à retirer de l'analyse des questionnaires renvoyés.

## 1. Grande différence entre communes frontalières et non frontalières

Cette conclusion est évidente dans les réponses aux questions. Elle n'est pas non plus surprenante. Plus les communes de la Province de Luxembourg sont éloignées de la frontière avec le Grand-Duché, plus il y a distanciation de collaboration. Cette conclusion s'impose logiquement.

## 2. Récurrence des thèmes

Les thématiques générales de la mobilité, du tourisme, des sports, des loisirs, de la culture, des liaisons transfrontalières, de la gestion de l'eau sont clairement récurrentes. Elles apparaissent au travers de pratiquement toutes les réponses aux questions. On peut donc relever qu'il y a communauté d'intérêt entre les communes frontalières avec le Grand-Duché et avec celles qui ne le sont pas.

## 3. Faible institutionnalisation des collaborations

L'intérêt de pérenniser les relations avec le Grand-Duché n'est pas affirmé clairement par les communes non frontalières. Ce n'est sans doute pas une surprise non plus, mais il s'agit d'un problème à pointer du doigt. La plupart des communes ayant répondu, frontalières ou non avec le Grand-Duché, manifestent un intérêt à la collaboration mais sans réellement se doter des moyens institutionnels pour le faire.

## 4. Conscience de l'impossibilité de vivre dans l'isolement

Les débats organisés tant à Martelange qu'à Houffalize ont directement démontré l'intérêt à collaborer avec le Grand-Duché de Luxembourg. L'extension du nombre de travailleurs frontaliers, tant sur un plan numérique que sur celui de la répartition géographique est clairement apparu comme étant l'élément moteur de cette prise de conscience. L'interdépendance entre les deux Luxembourg est apparue évidente. Elle est aussi apparue comme étant un élément à développer dans le futur au vu de l'augmentation du nombre de frontaliers.

Franz Clément,  
Chercheur au LISER



# Les Résumés des débats

## 1. Compte-rendu de la réunion du vendredi 25 janvier 2019 à la maison communale de Martelange



Daniel Waty

Daniel Waty, Bourgmestre de Martelange, et le Collège Échevinal de Martelange ont accueilli – dans les locaux de l’Hôtel de Ville – les participants de la première réunion avec les communes du sud de la Province de Luxembourg. Le Cercle Européen Pierre Werner les remercie pour leur chaleureux accueil. C’était la première manifestation du Cercle Européen Pierre Werner dans la localité des «ardoisières».

### Jean-Paul Dondelinger, Bourgmestre d’Aubange

« La Commune d’Aubange, victime il y a quarante ans de la crise sidérurgique et de la fermeture de l’usine d’Athus, a – au 1er janvier 2018 – une population de 16.927 habitants, dont 15 % d’origine portugaise, 3 % de Luxembourgeois et 66,4 % de travailleurs frontaliers (le plus haut taux de la Province de Luxembourg).

Ceci a une incidence sur le coût du logement.

Aujourd’hui encore, au-delà des politiques européennes et nationales, la Commune doit faire face aux difficultés que rencontre une partie de sa population. »

- La commune d’Aubange a un problème spécifique avec ses frontaliers qui ont des revenus relativement plus faibles par rapport aux frontaliers d’autres communes.
- La commune d’Aubange souffre particulièrement du problème de la mobilité en raison de l’arrivée massive de frontaliers à la gare binationale d’Athus chaque jour. La gratuité prochaine des transports au Luxembourg risque d’accentuer encore ce problème. Les bourgmestres demandent une rencontre urgente entre les CFL et la SNCB à ce sujet.
- Il demande aussi l’inscription de la ligne 165 Virton-Rodange dans le schéma de développement territorial de la Région wallonne.
- Il demande encore la concrétisation du projet du Ministre Gramegna sur Aubange (zone du PED essentiellement), consistant en la mise en place d’une maison de la formation dans laquelle on dispenserait, notamment, des informations sur les différences de législations entre le Luxembourg et la Belgique.



Jean-Paul Dondelinger

### Vincent Magnus, Bourgmestre d’Arlon

évoque le P+R de Viville et souhaite que celui-ci soit accompagné d’un développement technologique adéquat en matière de signalisation routière des places libres, des embouteillages, des difficultés de mobilité en général, de manière à fluidifier la circulation.

Il souligne l’importance de la gestion commune des eaux du bassin du Rhin.

Le bourgmestre d’Arlon mentionne le fait qu’en matière culturelle, il existe une véritable volonté de collaboration des communes grand-ducales.



Vincent Magnus

### René Collin, Ministre wallon à la Grande Région

Le Ministre soulève le problème de la collaboration entre zonings, comme celui de Sterpenich où il existe une juxtaposition sans aucune collaboration avec le zoning voisin de Grass.



Véronique Biordi

### Véronique Biordi, Première Échevine à Aubange

soulève une question récurrente, celle de l'établissement de zones franches dans le but notamment de fluidifier la mobilité.

### Alexandre Petit, IDÉLUX-AIVE

souligne la nécessité de créer un nouveau modèle économique avec le Grand-Duché et fait état des contacts en ce sens avec le ministère luxembourgeois des infrastructures et les entreprises grand-ducales réunies au sein de la FEDIL.

### Jean-Paul Dondelinger, Bourgmestre d'Aubange

met en garde en cas de collaboration transfrontalière sur le fait qu'il faudrait éviter que les terrains belges moins chers ne servent de lieux de stockage à des entreprises luxembourgeoises.

### Jean-Louis Six, Ambassadeur de Belgique au Luxembourg

estime que le Grand-Duché est en train physiquement d'étouffer de son succès économique.

### Un intervenant (indéfini)

Une personne salue la mise en place de la gratuité des transports au Grand-Duché en 2020, mais estime que cela ne résout pas le problème consistant à se rendre vers le transport gratuit, qui nécessitera une action de déplacement.

### Bernadette Marthoz-Géradin, Cercle Européen Pierre Werner

estime que la gratuité des transports au Grand-Duché risque encore d'accentuer le goulot d'étranglement à Athus et à d'autres endroits.

### Henry Demortier, IDÉLUX-AIVE

indique la nécessité de pouvoir participer au suivi du SMOT qui a été pensé dans le but de réduire notamment les problèmes de mobilité en direction du Grand-Duché. Ce suivi concerne la mise en œuvre du SMOT qui devrait être accompagné de projets concrets à établir dans le temps.

### Daniel Waty, Bourgmestre de Martelange

évoque les investissements en cours de réalisation sur le site des anciennes ardoisières de Haut-Martelange et indique la nécessité d'une collaboration en vue d'obtenir des retombées positives sur le versant belge de Martelange.

### René Collin, Ministre wallon de la Grande Région

fait appel à des projets de nature à la fois transfrontalière et transcommunale, regroupant plusieurs communes de part et d'autre de la frontière, notamment des projets d'opportunité économique. Il invite les participants à relayer ces projets à la Région wallonne.

### Michaël Jacquemin, Porte-parole des Amis du Rail

évoque la problématique liée à la ligne ferroviaire Virton-Luxembourg, mais aussi aux liaisons routières et déplore le manque de coordination en matière de correspondances, ce qui ralentit considérablement la mobilité.

Il évoque aussi des contacts avec Wiltz dans le cadre de la réouverture éventuelle de la ligne de chemin de fer Libramont-Bastogne.

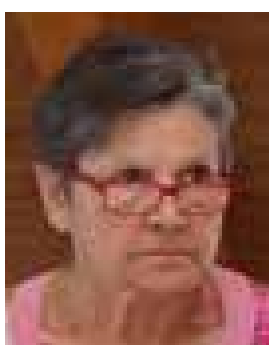
Concernant le P+R de Viville, il estime que la SNCB freine le dossier alors que techniquement la réalisation du P+R pourrait rapidement s'opérer.



Alexandre Petit



Jean-Louis Six



Bernadette Marthoz



Henry Demortier



Michaël Jacquemin

En matière de tarification ferroviaire, il insiste sur la nécessité d'étendre celle-ci à certaines zones (Athus versus Aubange, notamment).

Il pointe le problème d'homologation du matériel ferroviaire entre la Belgique et le Luxembourg et le temps qu'il faut pour que les deux pays puissent se mettre d'accord.

### Henry Demortier, IDÉLUX-AIVE

insiste aussi sur la difficulté à opérer avec du matériel belge et du matériel luxembourgeois, les normes n'étant pas les mêmes, en matière de freinage notamment.

### Jean-Paul Dondelinger, Bourgmestre d'Aubange

met en garde sur les possibles financements luxembourgeois effectués en Belgique ; il pourrait en résulter une diminution du fonds des frontaliers au profit de la Belgique.

Il pointe encore du doigt le risque de la disparition possible de la déductibilité des frais de déplacement dans la fiscalité luxembourgeoise.

### Daniel Hussin, Cercle Européen Pierre Werner

insiste sur l'utilité d'échanges de jeunes, notamment dans le domaine d'activités de vacances, afin de favoriser l'apprentissage du français et du luxembourgeois. Il en appelle à cet effet à la Fondation Jean-Baptiste Nothomb.

### Jean-Louis Six, Ambassadeur de Belgique au Luxembourg

L'ambassadeur indique que dans la mentalité grand-ducale, les travailleurs frontaliers belges sont préférés aux français et que la langue luxembourgeoise est devenue un élément sensible.

### René Collin, Ministre wallon à la Grande Région

Le ministre rappelle qu'au sein de la Région wallonne, un groupe de travail a été mis en place en matière de santé, regroupant divers acteurs dont les mutuelles et les hôpitaux. Il faudrait en connaître le suivi des travaux.

### Charles-Ferdinand Nothomb, Cercle Européen Pierre Werner

propose de faire appel au groupe des néo-luxembourgeois pour parler de tous ces problèmes avec le Grand-Duché en leur confiant une mission avec des échos dans la presse.



René Collin

Le Cercle Européen Pierre Werner remercie Monsieur René Collin, Ministre wallon à la Grande Région, de l'avoir soutenu lors des deux activités menées en 2018 à l'occasion de son trentième anniversaire, tant à Luxembourg qu'à Arlon.

Il lui adresse un merci tout particulier pour son soutien aux deux réunions organisées à Martelange – le 25 janvier 2019 - et à Houffalize – le 22 février 2019 - avec les 44 communes de la Province de Luxembourg, plus celles de Saint-Vith et de Burg-Reuland, situées en Province de Liège et proches du Luxembourg.

Il le remercie aussi d'avoir assisté aux deux réunions de Martelange et de Houffalize auxquelles ont été invitées 46 communes.

Le ministre insiste sur la nécessité de médiatiser la future réunion qui sera organisée entre communes belges et luxembourgeoises et portant sur l'ensemble des problèmes évoqués. Il soutient en cela l'initiative du Cercle Européen Pierre Werner.

Le Ministre fera écho de la réunion de Martelange le mercredi 30 janvier lors de la réunion des exécutifs de la Grande Région.

Le Ministre René Collin donne ses conclusions:

- Nécessité de renforcer la sensibilisation aux thématiques transfrontalières;
- Nécessité de travailler sur des projets concrets;
- Nécessité de saisir toutes les opportunités de collaborations possibles, même en dehors de toute problématique;
- Mise en place actuellement d'un centre de référence de la ruralité;
- Nécessité de mettre en place une task force pour valoriser le patrimoine;
- Nécessité de se parler davantage et de faire remonter les problématiques vers le niveau fédéral;
- En cas de projets concrets, contacter la Région wallonne.

## 2. Compte-rendu de la réunion du vendredi 22 février 2019 à Houtopia, Commune de Houffalize



Marc Caprasse

Marc Caprasse, Bourgmestre de Houffalize, ainsi que le Collège Échevinal de la Ville de Houffalize ont marqué accord pour accueillir le vendredi 22 février 2019 la deuxième réunion avec les communes du nord de la Province de Luxembourg, plus celles de Saint-Vith et de Burg-Reuland.

Qu'ils soient remerciés ici pour l'accueil chaleureux qu'ils nous ont réservé.

Nos remerciements vont également au Président de Houtopia, M. José Lutgen, ancien Bourgmestre de Houffalize, qui nous a reçus dans ses locaux.

Cette réunion à Houffalize était la première manifestation organisée par le Cercle Européen Pierre Werner dans le nord de la Province de Luxembourg

### Marc Caprasse, Bourgmestre de Houffalize

La commune de Houffalize, de même que la plupart des communes de la Province de Luxembourg et de la Communauté germanophone ont le Grand-Duché en commun comme élément déterminant pour l'emploi.



José Lutgen

### José Lutgen, Président de Houtopia

insiste sur les collaborations transfrontalières menées en matière d'environnement et de tourisme par le biais des parcs naturels.

### Un participant (indéterminé)

Comme travailleur frontalier, ce participant insiste sur les problématiques du télétravail et du droit à la déconnexion. Il pointe aussi le problème de réception de RTL Télé-Lëtzebuerg en Belgique ainsi que divers problèmes pour lesquels il existe encore des soucis avec le Grand-Duché comme les chèques service utilisés pour les crèches notamment, les bourses d'étude et le paiement du chômage.

### René Collin, Ministre wallon à la Grande Région

Le Ministre indique que le 21 février le gouvernement wallon a approuvé un texte facilitant le télétravail et le droit à la déconnexion.

Il indique aussi que la prochaine gratuité des transports publics au Grand-Duché ne va pas tout régler. Il prend comme exemple le cas d'Athus dont la gare est saturée déjà actuellement. Le phénomène pourrait prendre de l'ampleur.

Il insiste sur la nécessité d'en faire davantage en termes d'harmonisation et de concertation. Il pointe à ce sujet une discussion en cours au niveau européen en matière d'application d'une norme unique lorsque des normes multiples trouveraient à s'appliquer. Il s'agit d'une idée de l'ancien secrétaire d'Etat grand-ducal Camille Gira. D'où la nécessité de trouver des solutions spécifiques à des situations particulières.





Pascal Arimont

### Pascal Arimont, Député Européen

Il est Député Européen en communauté germanophone.

Il est aussi Administrateur du Cercle Européen Pierre Werner depuis de nombreuses années

Le député met en garde sur les conséquences du Brexit sur le financement des projets INTERREG; ce financement pourrait être revu à la baisse.

Il marque son appui à l'idée développée plus en avant par René Collin concernant la nouvelle norme européenne. Il indique qu'il sera difficile d'aboutir dans la concrétisation de cette idée en raison de l'opposition de plusieurs Etats membres.

Le député pointe aussi la difficulté de trouver des qualifications spécifiques dans certaines zones, notamment en Allemagne et en Lorraine.



Michaël Jacquemin

### Michaël Jacquemin, Porte-parole des Amis du Rail

pointe du doigt les problèmes des départs de trains depuis Troisvierges (toutes les 30 minutes) et Gouvy (toutes les 2 heures) ainsi que le problème de la question tarifaire de part et d'autre de la frontière.

Les CFL souhaitent faire rouler du matériel propre depuis Trois-Ponts mais la SNCB s'y oppose estimant qu'il existe à cet endroit un problème de rentabilité.

Le Grand-Duché se dirige vers la fin de la déductibilité des frais de voyage en dessous de 30 kilomètres.

### René Collin, Ministre wallon à la Grande Région

Le Ministre souligne l'action du Cercle Européen Pierre Werner et indique que l'associatif a un rôle important à jouer. Il invite les participants à contacter la Région wallonne en cas de projets.







# Chapitre 2

## Réunion avec les communes luxembourgeoises

---



24 juin 2019

Avec le soutien de





# Préface



Emile Eicher  
Président du SYVICOL  
Octobre 2020



## *Une vague de solidarité*

**L** «L'Europe, ce sont des centaines d'actions et de projets communs mis en œuvre sur le plan communal, local et régional. L'Europe, ce sont des amitiés et des partenariats, qui vont bien au-delà des frontières des différents pays. Pourquoi tout remettre en cause pour lutter contre la propagation d'un virus ? »

Ces mots sont issus de la déclaration du Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises (SYVICOL) publiée lors de la Journée de l'Europe cette année-ci, 70 ans après la déclaration de Robert Schuman le 9 mai 1950.

Ce 9 mai 2020, la plupart des 102 communes luxembourgeoises avaient en effet brandi les drapeaux pour une Europe aux frontières ouvertes face à une recrudescence de nationalismes dans l'illusion que chaque pays puisse combattre le coronavirus isolément. La fermeture des frontières avec nos pays voisins a frappé de plein fouet les milliers de travailleurs frontaliers et mis à rude épreuve la collaboration transfrontalière si importante pour le Grand-Duché de Luxembourg. Le maintien de la coopération en matière d'assainissement des eaux usées tout comme la collaboration des services de secours au-delà des frontières doivent être assurés dans ce contexte à tout prix.

Bref, la pandémie a mis les communes luxembourgeoises devant une multitude de défis. C'est avec beaucoup de courage et d'enthousiasme qu'elles les ont relevés, tout en s'appuyant sur une énorme vague de solidarité. Cette collaboration étroite et transparente s'avérait être une des solutions pour contenir la propagation du coronavirus d'une façon efficace et rapide.

La proximité. Les relations amicales. L'échange au quotidien. La confiance de l'un envers l'autre. C'est également selon ces principes qu'agissent les membres du « Cercle Européen Pierre Werner » depuis plus de 30 ans. Déjà au moment de sa création, les pères-fondateurs avaient reconnu l'importance d'une collaboration transfrontalière et la nécessité de promouvoir l'idée européenne dans différents domaines.

L'union fait la force! Voilà, pour les communes luxembourgeoises, un des principaux enseignements de la crise du Covid-19, qu'elles ont géré selon les idées de base qu'elles partagent avec le « Cercle Européen Pierre Werner » et en parfaite alliance avec l'esprit de celui qui a donné son nom à cette association. À savoir: « renouveler les relations et renouer les liens pour faire face tous ensemble à une crise, qui ne peut être surmontée qu'en unissant ses forces ».



# 1. Introduction



M. Marc Fischbach,  
Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner

**L**e Vice-Président, Marc Fischbach, salue les personnalités présentes et les remercie d'avoir bien voulu répondre à l'invitation du Cercle.

M. Fischbach explique que cette réunion n'a d'autre finalité qu'un premier échange de vues sur les sujets et les problèmes qui préoccupent au quotidien les citoyens de la région belgo-luxembourgeoise.

Le Club Werner ayant comme objectif la défense des intérêts des citoyens vivant et travaillant des deux côtés de la frontière, il s'agit d'abord à courte et moyenne échéance d'identifier les sujets prioritaires et d'en discuter dans des colloques thématiques afin de trouver les bonnes solutions susceptibles de convaincre les décideurs politiques tant du côté belge que du côté luxembourgeois.

À ce propos, Marc Fischbach rappelle que le Club Werner anciennement appelé « Cercle Européen Perspectives et Réalités frontalières » fondé en 1987 remonte à une idée de Pierre Werner, Ministre d'État du Grand-Duché de Luxembourg qui, dans sa vision de l'Europe, concevait la région limitrophe entre les 2 Luxembourg comme un véritable laboratoire de la promotion de l'intégration européenne.

Finalement, le Vice-Président se dit persuadé que toutes les communes belges et luxembourgeoises disposées à se rassembler et à travailler ensemble dans un grand élan de solidarité seront une force de proposition qui ne manquera pas de peser lourdement sur la volonté politique des autorités belges et luxembourgeoises.



De gauche à droite : Marc Fischbach, Vice-Président ; Daniel Hussin, Président ; Charles-Ferdinand Nothomb, Vice-Président.



De gauche à droite : Gaston Greiveldinger, Bourgmestre de Strassen ; Sammy Wagner, Echevin de Steinfort ; Patrick Comes, Echevin de Wiltz et Pierre-Marc Knaff, Echevin d'Esch-sur-Alzette.

## 2. Compte-rendu de la réunion de Pétange



Daniel HUSSIN

Daniel HUSSIN remercie M. Marc Fischbach, Vice-Président du Cercle Pierre Werner, pour le mot de bienvenue qu'il a prononcé de même que la commune de Pétange - M. Jean-Marie Halsdorf, Premier Echevin de Pétange, ici présent à cette réunion – qui accueille aujourd'hui le Cercle et les représentants des communes luxembourgeoises afin de dresser l'inventaire des sujets qui sont d'actualité avec la partie belge voisine.

Il présente ensuite diverses données sur la situation belgo-luxembourgeoise, et notamment

### 1. Quelles ont été les communes invitées de part et d'autre de la frontière belgo-luxembourgeoise ?

*Du côté belge*, 46 communes ont été invitées, c'est-à-dire l'ensemble des communes de la Province de Luxembourg, plus deux communes du sud de la Province de Liège: Saint-Vith et Burg-Reuland. 34 communes ont répondu et assisté aux deux réunions organisées à Martelange pour celles du sud de la Province et à Houffalize pour celles du nord.

*Du côté luxembourgeois*, 24 communes ont été invitées dont les 14 communes frontalières avec la Belgique, celles classées C.D.A.<sup>1</sup>, celles jumelées avec une ville belge<sup>2</sup> et la ville de Luxembourg. 14 communes ont répondu. La réunion prévue initialement à Wiltz pour les communes du nord a dû être annulée en raison d'un taux de participation trop faible.

Dans les 3 cas, les communes ont été invitées à répondre au préalable à un questionnaire afin de sérier les sujets d'actualité. Ce qui a permis de mieux orienter les débats avec les Autorités lors des réunions.

Via les 70 communes, le Cercle a donc tenté d'approcher une population totale d'environ 580.000 habitants vivant sur un territoire d'une superficie globale de 5.547 km<sup>2</sup>.



Pierre MELLINA  
Bourgmestre de  
Pétange



Jean-Marie  
HALSDORF  
Député et Premier  
Échevin de Pétange

1 Centre de Développement et d'Attraction

2 Six villes luxembourgeoises sont jumelées avec une ville belge: Diekirch avec Arlon, Esch-sur-Alzette avec Liège, Niederanven avec Houffalize, Strassen avec Habay, Troisvierges avec Bièvre & Vianden avec Huy



## Belgique - Luxembourg : Nombre de communes invitées

	Nombre de communes	Population	Superficie Km <sup>2</sup>	Superficie Km <sup>2</sup>
	1	2	3	4
<i>Belgique</i>				
Province de Luxembourg (1)	44	282.946	4.440	<b>4.440</b>
Communauté germanophone (2) dont:	(9)	(78.054)	(91)	<b>854</b>
- Saint-Vith	1	9.736	147	
- Burg-Reuland	1	3.938	109	
<i>Grand-Duché de Luxembourg (3)</i>	<i>(102)</i>	<i>(613.894)</i>	<i>(2.586)</i>	<b>2.586</b>
Communes frontalières	14	67.229	602	
Autres	10	217.884	249	
<b>Total des communes invitées</b>	<b>70</b>	<b>581.733</b>	<b>5.547</b>	<b>7.880</b>

$$\frac{3}{4} = \frac{5.547}{7.880} = 70 \% \text{ de la superficie des 3 entités (1) + (2) + (3)}$$

### Communes luxembourgeoises invitées à la réunion du 24 juin 2019 Population et nombre d'entreprises

Communes	Superficie	Population	Densité en hab.km2	Ville belge jumelée	Nombre d'entreprises
<b>1. Communes frontalières</b>					
Beckerich	28,41	2.619	92		139
Boulaide	32,13	1.307	41		42
Clervaux	85,05	5.340	63		352
Ell	21,55	1.350	63		53
Habscht	32,51	4.528	139		193
Käerjeng	33,67	10.409	309		559
Lac de Haute-Sûre	48,50	1.952	40		91
Pétange	11,93	19.154	1.606		812
Rambrouch	79,09	4.419	56		382
Steinfort	12,16	5.281	434		389
Troisvierges (J)	37,86	3.201	85	Bièvre	419
Weiswampach	35,25	1.912	54		574
Winrange	113,36	4.392	39		209
Winseler	30,92	1.365	44		253
<b>Total "Frontalières" (1)</b>	<b>602,39</b>	<b>67.229</b>	<b>112</b>		<b>4.467</b>
<b>2. Autres communes</b>					
Diekirch (J)	12,42	6.988	563	Arlon	278
Differdange	22,18	26.796	1.208		573
Esch-sur-Alzette (J)	14,35	35.382	2.466	Liège	1.584
Luxembourg	51,46	119.215	2.317		10.486
Niederanven (J)	41,36	6.222	150	Houffalize	474
Préizerdaul	15,60	1.703	109		39
Redange	31,95	2.843	89		134
Strassen (J)	10,71	9.589	895	Habay	771
Vianden (J)	9,67	2.080	215	Huy	93
Wiltz	39,25	7.066	180		355
<b>Total "Autres" (2)</b>	<b>248,95</b>	<b>217.884</b>	<b>875</b>		<b>14.787</b>
<b>Total (1) + (2)</b>	<b>851,34</b>	<b>285.113</b>	<b>335</b>		<b>19.254</b>
	33%	46%			55%
Grand-Duché de Luxembourg	2.586	613.894	237		35.113

## 2. Quelles sont les communes frontalières belges et luxembourgeoises ?

Quels sont les constats ?

a) Il y a 24 communes frontalières – dont 10 belges et 14 luxembourgeoises – pour une population totale de 161.962 habitants et pour un territoire d'une superficie de 1.520,91 km<sup>2</sup>

b) Des deux côtés de la frontière, la population est concentrée dans le sud des deux zones :

- 62.202 habitants pour l'arrondissement d'Arlon ou 65,7 % de la population totale des 10 communes frontalières belges.
- 47.760 habitants pour la zone correspondante allant de Pétange à Rambrouch ou 71 % de la population totale des 14 communes frontalières luxembourgeoises.

### Communes frontalières belges et luxembourgeoises

au 01.01.2018

au 01.01.2019

	Habitants	Frontaliers %	Superficie km <sup>2</sup>	Habitants par km <sup>2</sup>
Aubange	16'927	<b>66.4</b>	45.60	<b>371</b>
Messancy	8'185	61.9	52.43	156
Arlon	<b>29'733</b>	58.7	118.64	251
Attert	5'537	60.3	70.94	78
Martelange	<b>1'820</b>	52.8	<b>29.67</b>	61
Fauvillers	2'253	42.5	74.11	<b>30</b>
Bastogne	15'894	34.4	<b>172.03</b>	92
Houffalize	5'222	<b>20.4</b>	166.58	31
Gouvy	5'206	31.5	165.11	32
Burg-Reuland	3'956	50'8	108,96	36
<b>10 Communes</b>	<b>94'733</b>		<b>1'004,07</b>	<b>94</b>

	Habitants	Superficie km <sup>2</sup>	Habitants par km <sup>2</sup>
Pétange	<b>19'154</b>	<b>11.93</b>	<b>1'606</b>
Käerjeng	10'409	33.67	309
Steinfort	5'281	12.16	434
Habscht	4'528	32.51	139
Beckerich	2'619	28.41	92
Ell	1'350	21.55	63
Rambrouch	4'419	79.09	56
Boulaide	<b>1'307</b>	32.13	41
Lac de la Haute Sûre	1'952	48.50	40
Winseler	1'365	30.42	45
Wincrange	4'392	<b>113.36</b>	<b>39</b>
Troisvierges	3'201	37.86	85
Weiswampach	1'912	35.25	54
Clervaux	5'340	85.61	62
<b>14 Communes</b>	<b>67'229</b>	<b>516.84</b>	<b>130</b>

	Habitants	km <sup>2</sup>	par km <sup>2</sup>
Arrondisst. d'Arlon	62'202	317,28	196
Province Lux.	282'946	4'440	64

	Habitants	km <sup>2</sup>	par km <sup>2</sup>
Vis-à-vis Grand-Duché	47'760	219,32	218
Grand-Duché	613'894	2'586	237
Ville de Lux.	119'215	51,46	2'317

*En rouge : la donnée la plus petite*

*En noir foncé : la donnée la plus haute*

CEPW Luxembourg

### 3. Que représentent les communes de Saint-Vith et de Burg-Reuland dans la Province de Liège ?

Les deux communes de Saint-Vith et de Burg-Reuland totalisent 13.674 habitants et 2.550 frontaliers vers le Luxembourg.

Elles représentent :

a) par rapport à la province de Liège (1.106.992 habitants et 8.690 frontaliers en 2019)

- 1,24 % de la population globale
- 29,3 % des frontaliers

b) par rapport à la Communauté germanophone (78.054 habitants et 4.360 frontaliers en 2019)

- 17,5 % de la population totale
- 58,5 % des frontaliers

La Communauté germanophone (4.360) compte 9 communes: Eupen (220), La Calamine (60), Lontzen (60), Raeren (70), Amblève (Amel) (680), Bullange (Büllingen) (400), Burg-Reuland (980), Butgenbach (320), Saint-Vith (Sankt Vith) (1.570). Elle célèbre en 2019 son centenaire.

Ses données sont incluses dans l'arrondissement de Verviers et représentent :

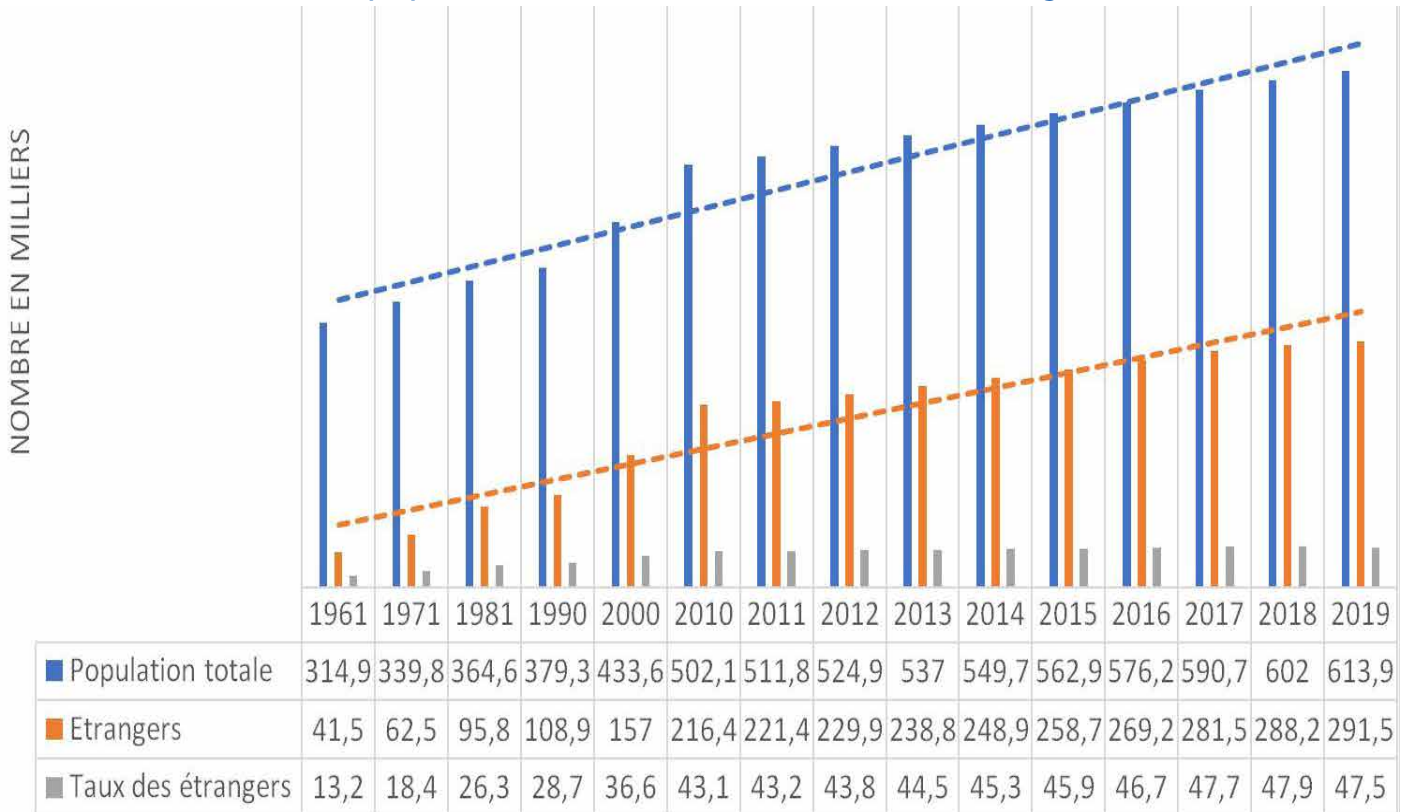
- 7 % de la population de la province de Liège
- 27,1 % de la population de l'arrondissement de Verviers
- 50,2 % du nombre total de frontaliers de la province de Liège

( ): Nombre de frontaliers en 2019

Communes	Nombre d'habitants	Nombre de frontaliers
Burg-Reuland	3.938	980
Saint-Vith	9.736	1.570
<b>Total</b>	<b>13.674</b>	<b>2.550</b>
<i>Communauté germanophone</i>	<i>78.054</i>	<i>4.360</i>
<b>Total Province de Liège</b> <i>dont Arrondissements de</i>	<b>1.106.992</b>	<b>8.690</b>
- Huy	113.409	370
- Liège	624.422	1.780
- Verviers	287.772	6.370
- Waremme	81.389	170

## 4. Evolution des populations

### 4.1. Evolution de la population du Grand-Duché de Luxembourg, de 1961 à 2019



Source: STATEC Luxembourg

La population du Grand-Duché de Luxembourg est passée de 315.000 habitants en 1961 à 614.000 habitants en 2019. Elle a donc presque doublé en 60 ans.

De 1990 à 2019, elle a progressé de 62 %, ce qui correspond à une hausse de 235.000 habitants.

Elle se répartit comme suit :

- 52,4 % de nationalité luxembourgeoise
- 47,6 % d'étrangers, dont notamment
  - 16 % environ sont d'origine portugaise
  - 7,5 % d'origine française

- 3,6 % d'origine italienne
- 3,3 % d'origine belge
- 2,1 % d'origine allemande

Le taux des étrangers passe ainsi de 13,2 % en 1961 à 47,5 % en 2019.

Et selon les prévisions, la population pourrait passer à 800.000 habitants en 2035 pour atteindre 1 million en 2050.

Dans les prochaines années et à ce rythme haussier, le nombre d'habitants d'origine étrangère – actuellement de 47,5 % - devrait donc dépasser la barre des 50 %.

En 30 ans environ, quelle est l'évolution des catégories d'âge de la population luxembourgeoise ?

Catégories d'âge	1991	2001	2011	2019
Enfants (0 à 14 ans)	17,3 %	18,9 %	17,3 %	16,1 %
Age actif (15 à 69 ans)	68,4 %	67,2 %	68,7 %	69,5 %
3ème âge (65 ans et plus)	14,3 %	13,9 %	14 %	14,4 %

Source: STATEC Luxembourg

Sur cette période, l'on enregistre une stabilité de l'évolution des différentes catégories d'âge :

- 1) 17 % environ pour les moins de 15 ans
- 2) 69 % environ pour l'âge actif
- 3) 14 % environ pour les seniors

En 20 ans, quelle orientation a connue l'évolution des naissances ?

Naissances pour 1.000 habitants	2000	2010	2017	2018	2019
Naissances	13,1	11,6	10,3	10,3	10
Luxembourgeois	10,6	10,5	10,4	10	9,9
Etrangers	17,3	13	10,1	10,6	10,2
<b>Nombre d'enfants par femme</b>	<b>1,78</b>	<b>1,63</b>	<b>1,39</b>	<b>1,38</b>	<b>1,34</b>

Source: STATEC Luxembourg

De 2000 à 2019, le taux global des naissances est à la baisse: de 13,1 à 10 %.

La tendance est également à la baisse pour le nombre d'enfants par femme: de 1,78 à 1,34.

Sur la même période, le taux global de mortalité par rapport à la population du Grand-Duché de Luxembourg est en diminution de 8,6% en 2000 à 6,91% en 2019. Le nombre de décès passe de 3.754 en 2000 à 4.283 en 2019.

L'excédent naturel (=différence entre naissances et décès) est légèrement négatif de 2000 à 2019 pour les luxembourgeois tandis que celui des étrangers est très largement positif (environ 2.000 unités par année).

De 2010 à 2019, suivant les conditions définies par le gouvernement luxembourgeois, les personnes ayant l'un des aïeux - qui était de nationalité luxembourgeoise au 1er janvier 1900 - pouvaient prétendre à la nationalité luxembourgeoise.

Dans ce cas, il fallait fournir les copies certifiées conformes des actes de naissance, de mariage et de décès de toute la filière jusqu'à l'aïeul en question.

Le nombre de naturalisations a donc fortement augmenté tout au long de ces années, comme le démontre le tableau ci-dessous:

Nationalités d'origine	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL	%
française	342	314	462	639	860	1 205	2 262	2 468	2 784	2 466	13.802	21
belge	258	450	1 581	1 577	1 346	1 264	1 836	1 624	1 598	1 335	12.869	19
allemande	333	208	201	195	209	279	246	288	364	360	2.683	4
										S/Total	29.354	44
Total général toutes nationalités d'origine	4 311	3 405	4 680	4 411	4 991	5 306	7 140	9 030	11 876	11 451	66.601	100

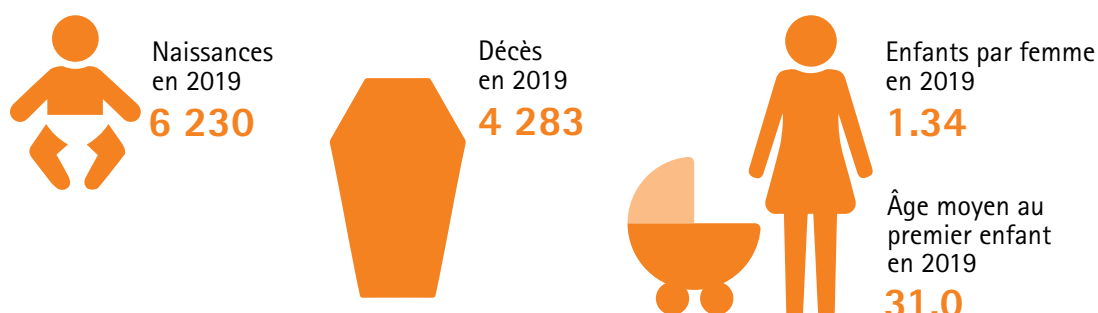
Source: STATEC Luxembourg

Durant les dix années de cette procédure – qui a été prolongée jusque fin 2021 – 66.601 personnes ont acquis la nationalité luxembourgeoise dont:

- 13.802 français
- 12.869 belges, dont 10.036 belges non-résidents au Luxembourg. Chiffre qui est largement supérieur aux statistiques enregistrées entre les années 1950 et 2008 qui ne dépassaient pas 100 naturalisations par année. Mêmes constats pour les français et les allemands.
- 2.683 allemands

Les français, les belges et les allemands représentent 44 % des naturalisations au cours de la période 2010 à 2019.

Cela renforce l'appartenance à la nation luxembourgeoise dans les territoires frontaliers et favorise aussi les relations entre les « Deux Luxembourg ».

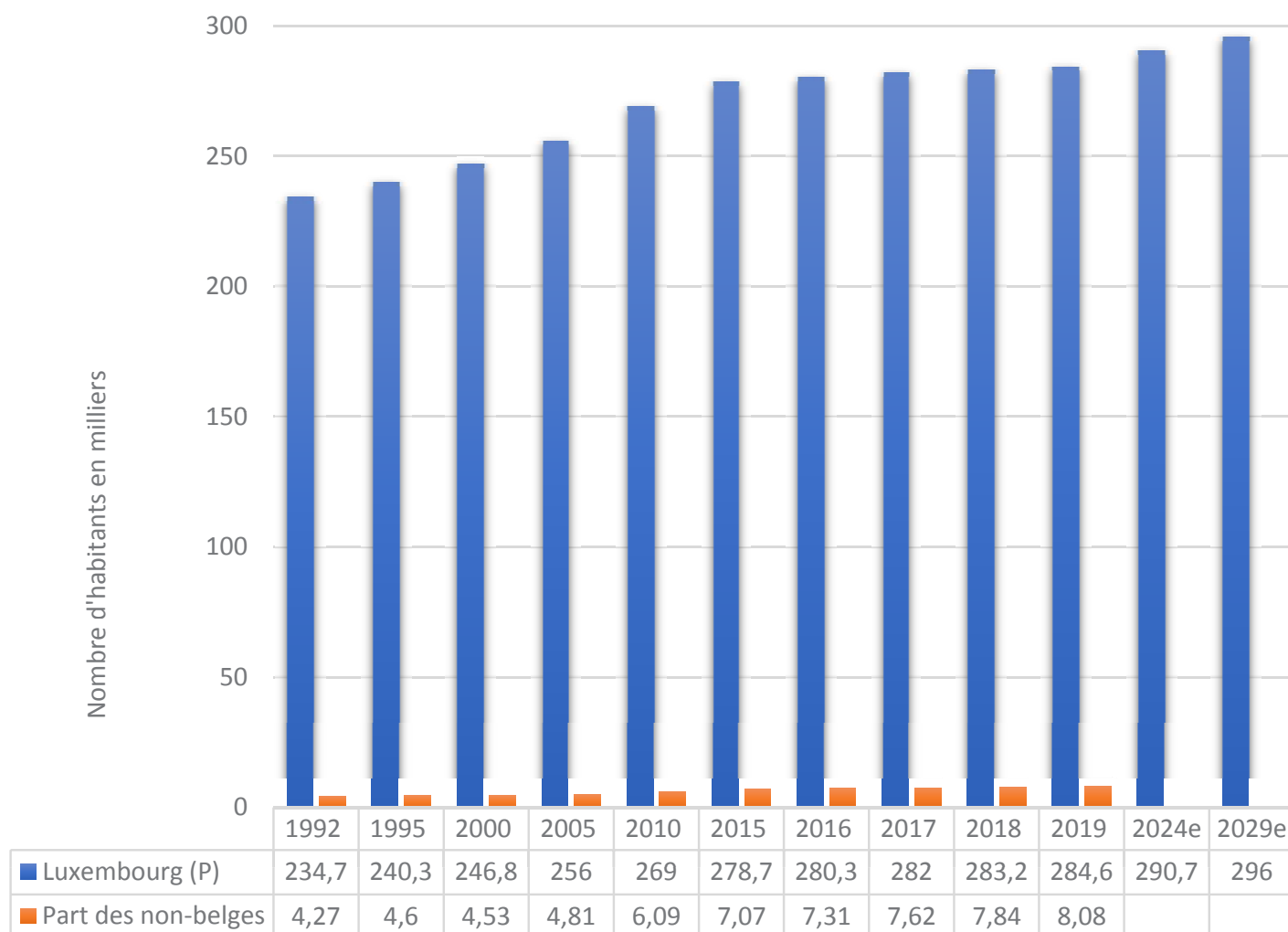


Source: Statec Luxembourg

## 4.2. Province de Luxembourg et Wallonie - Evolution de la population de 1992 à 2019

### 4.2.1. Province de Luxembourg

Province de Luxembourg  
Evolution de la population de 1992 - 2019  
Projections 2024 & 2029



Source: WALSTAT

La population de la Province de Luxembourg a augmenté de 21,3 % entre 1992 et 2019, passant de 234 à 284.000 habitants, soit une hausse de 50.000 habitants en moins de 30 ans.

Mis à part le Brabant wallon qui enregistre une augmentation de sa population de 23,9 % sur la même période, le taux de progression de la Province de Luxembourg dépasse cependant les autres provinces wallonnes : Liège : + 10 % ; Hainaut : 4,8 % et Namur : +16 %.

Les perspectives à moyen terme pointent à la hausse la population de la Province de Luxembourg : 290.655 habitants en 2024 et 296.030 habitants en 2029, soit 2,1 % et 4 % par rapport à 2019. L'augmentation de la population se poursuivra donc dans les 10 ans à venir.

Considérant les données de 2019 comme base 100, les projections donneraient 112 ménages en 2034 en Province de Luxembourg contre 108 ménages en Wallonie.

Le taux des non-belges de 1992 à 2019 évolue à la hausse mais reste modéré sur la période considérée : de 4,27 % à 8,08 %. Ce pourcentage d'étrangers est nettement inférieur à celui du Grand-Duché de Luxembourg qui, en 2019, est de 47,6 % de sa population totale.

## 4.2.2. Wallonie

Globalement, la population de la Wallonie passe de 3.275.923 en 1992 à 3.683.795 en 2019, soit une hausse de 12,5 %.

Les perspectives à moyen terme traduisent une hausse plus modérée de la population wallonne : + 0,1 % en 2024 et + 1,2 % en 2029, selon une estimation de 3.687.589 en 2024 et de 3.739.250 habitants en 2029.

Cette progression est nettement plus faible que celle de la Province de Luxembourg.

Pour les moins de 20 ans, si le taux de la Province de Luxembourg passe de 27,42 % en 1992 à 24,31 % en 2019, il reste cependant supérieur au taux de la Wallonie qui évolue de 25,42 % en 1992 à 23,12 % en 2019

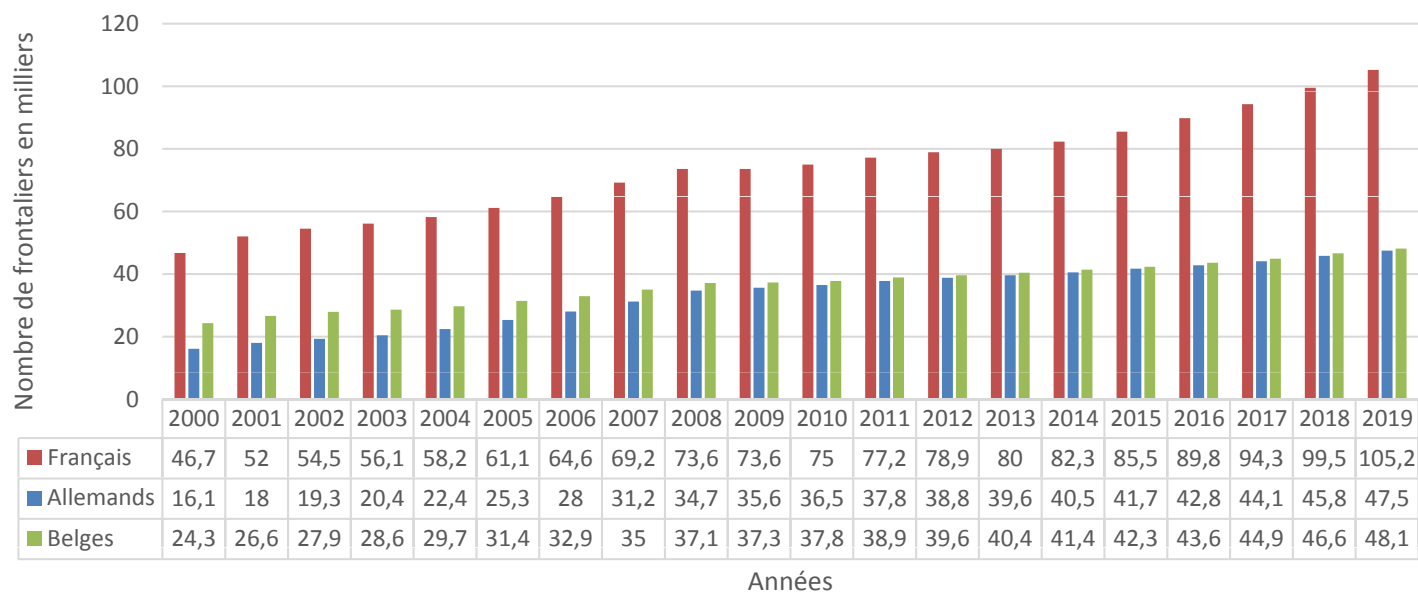
Il en est de même pour les taux de mortalité de la Province de Luxembourg – hommes et femmes – qui restent également inférieurs à ceux de la Wallonie sur la période 2000 à 2017.

## 5. Evolution du nombre de frontaliers vers le Luxembourg de 2000 à 2019

Le nombre total de frontaliers a dépassé en 2019 la barre des 200.000, suite à une forte progression du nombre de frontaliers français. Ce qui correspond à un doublement du chiffre en moins de 20 ans et à une situation unique en Europe, en raison de la proportion de main-

d'œuvre étrangère par rapport au total de la population active (44 %).

Le nombre de frontaliers allemands et belges évolue aussi à la hausse mais reste globalement inférieure au nombre de français.



Source: STATEC Luxembourg

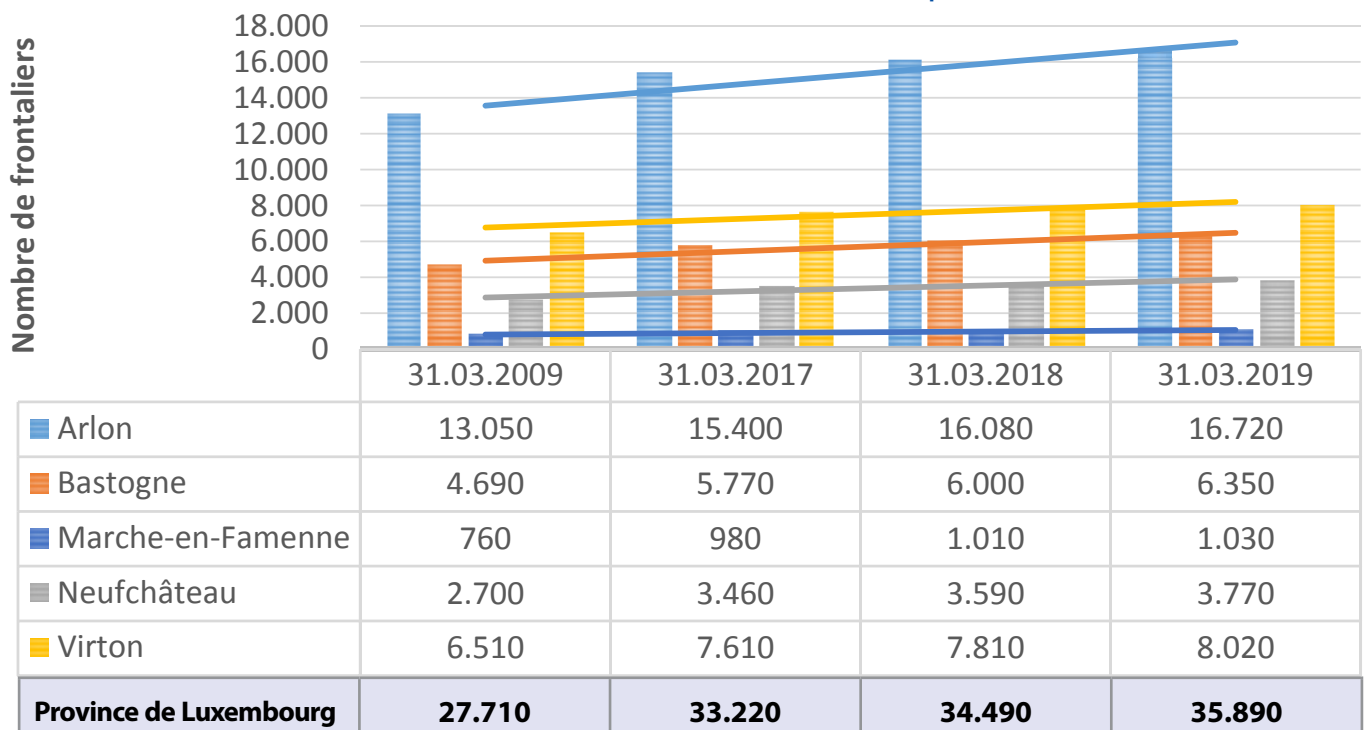


## 6. Evolution du nombre de frontaliers en Province de Luxembourg, par arrondissement

En Province de Luxembourg, le nombre de frontaliers vers le Luxembourg passe de 27.710 en 2009 à 35.890 en 2019, soit une hausse de 8.180 frontaliers ou de 29,5 %. En pourcentage, c'est l'arrondissement de Neufchâteau qui connaît la plus forte progression (+39,6% de 2009 à 2019). C'est l'effet de l'autoroute E411 qui permet de rejoindre plus aisément des zones à moins forte pression foncière comme Léglise, Neufchâteau, Libramont voire même Libin.

En termes d'importance, c'est bien sûr l'arrondissement d'Arlon qui dépasse de loin les autres arrondissements, passant de 13.050 en 2009 à 16.720 frontaliers en 2019, soit une progression de 28,1%. Cela correspond à 34,2% du total des frontaliers belges qui s'élève à 48.880 frontaliers en 2019. De toutes les communes de la Province de Luxembourg, c'est la ville d'Arlon qui connaît la plus forte hausse en deux ans - de 2017 à 2019 - avec 670 frontaliers supplémentaires (de 6.930 en 2017 à 7.600 frontaliers en 2019).

Province de Luxembourg -  
Evolution du nombre de frontaliers de 2009 à 2019 par arrondissement



Années

Source: STATEC Luxembourg



## 8. Quels sont les grands employeurs au Grand-Duché de Luxembourg ?

Employeurs	Année 2018
Etat	27.716
Ville de Luxembourg	4.123
Group Post Luxembourg	4.480
Groupe CFL	4.260
Groupe Cactus	4.200
Groupe Arcelor-Mittal	4.120
Groupe Dussmann Luxembourg	3.880
BGL BNP Paribas	3.660
Goodyear Dunlop Tires Operations SA	3.450
Groupe Pricewaterhouse Coopers	2.870
Luxair	2.820
Cercle hospitalier Luxembourg	2.270
Amazon.com	2.250
Fondation Hôpitaux Robert Schuman	2.240
Groupe Deloitte à Luxembourg	2.140

Source : Statec Luxembourg

## 9. Quel est le salaire médian au Grand-Duché de Luxembourg ? (base : 31 mars 2015, dernière référence disponible)

Le salaire médian le plus bas est à Differdange qui a aussi un taux de chômage élevé (11,4%), tandis que le salaire médian le plus élevé est

à Niederanven qui a aussi l'un des taux de chômage les plus bas du pays.

Communes	Salaire médian au 31.03.2015	Taux de chômage au 31.12.2015
Communes frontalières	en EUROS	%
Beckerich	3.507	5,0
Boulaide	3.333	5,1
Clervaux	3.040	9,2
Ell	3.623	4,3
Hobscheid	3.932	4,7
Käerjeng	3.721	5,9
Lac de Haute-Sûre	3.524	7,6
Pétange	2.788	9,0
Rambrouch	3.349	8,6
Steinfort	3.756	6,1
Troisvierges	2.910	7,7
Weiswampach	2.924	7,7
Wintrange	3.067	5,5
Winseler	3.441	6,8
Autres Communes		
Diekirch	2.851	9,1
Differdange	2.624	11,4
Esch-sur-Alzette	2.660	13,2
Luxembourg	3.829	7,9
Niederanven	4.821	4,6
Preizerdaul	3.590	4,8
Redange s/Attert	3.539	4,9
Strassen	4.534	6,0
Vianden	2.652	10,3
Wiltz	2.749	11,6

## 10. Evolution de la population de la Grande Région d'ici 2050?

Les projections de population d'ici 2050 permettent de voir tout de suite que la main-d'œuvre va se raréfier dans les années à venir et que la Grande Région ne pourra plus subvenir aux besoins de main-d'œuvre du Grand-Duché de Luxembourg.

En effet, l'on estime à 280.000 environ le nombre de frontaliers en 2035 (+ 75.000 frontaliers par rapport en 2019) pour atteindre – toutes choses étant égales par ailleurs – 350.000 en 2050.

Les «Länder» allemands évolueront en terrain négatif, ne pouvant plus contribuer au même rythme que précédemment aux besoins de l'économie luxembourgeoise.

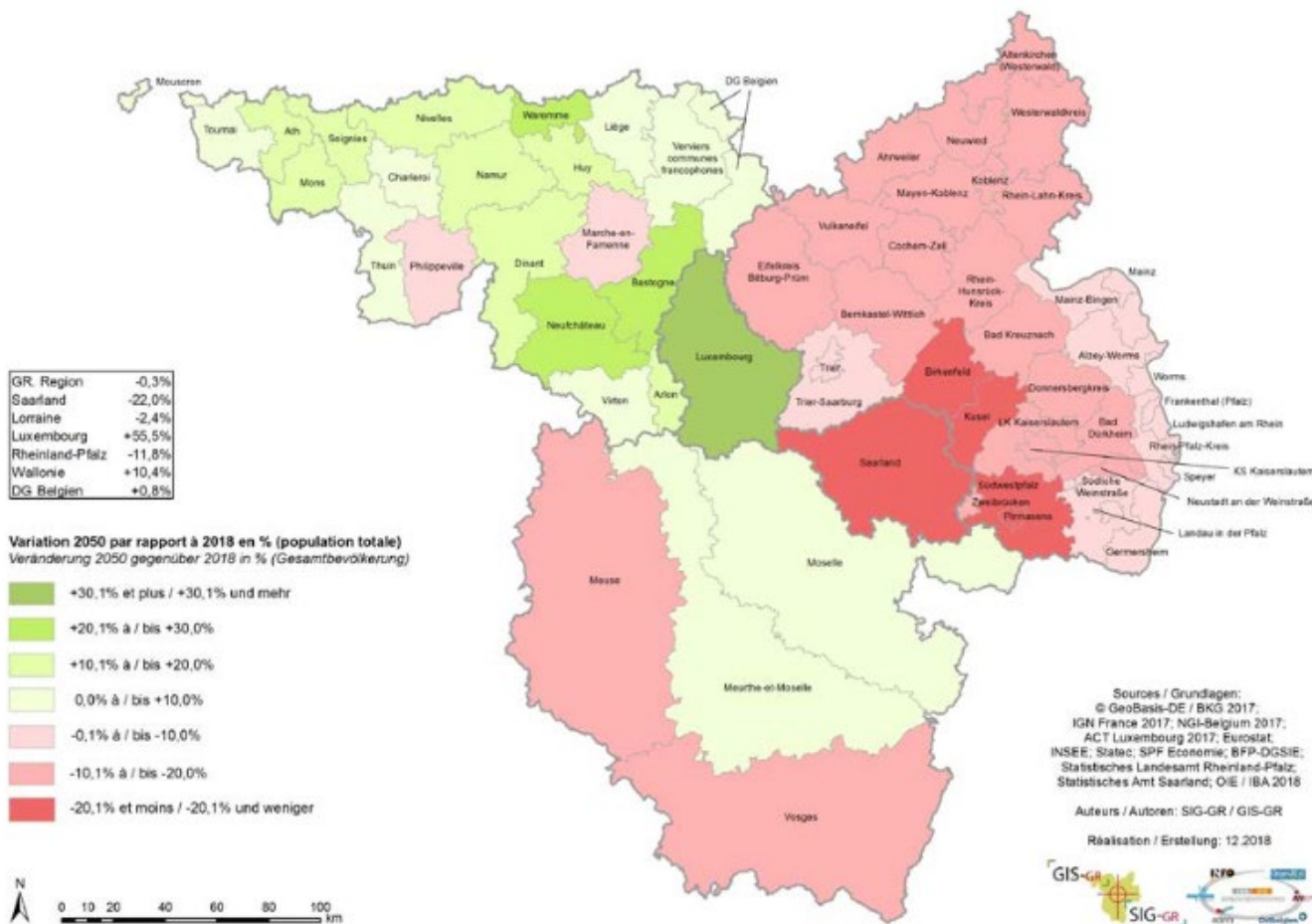
Il en ira de même pour deux départements du Grand Est français: les Vosges et la Meuse.

Si l'économie luxembourgeoise continue de se développer comme décrit ci-dessus, elle devra rechercher davantage de main-d'œuvre en dehors de la Grande Région.

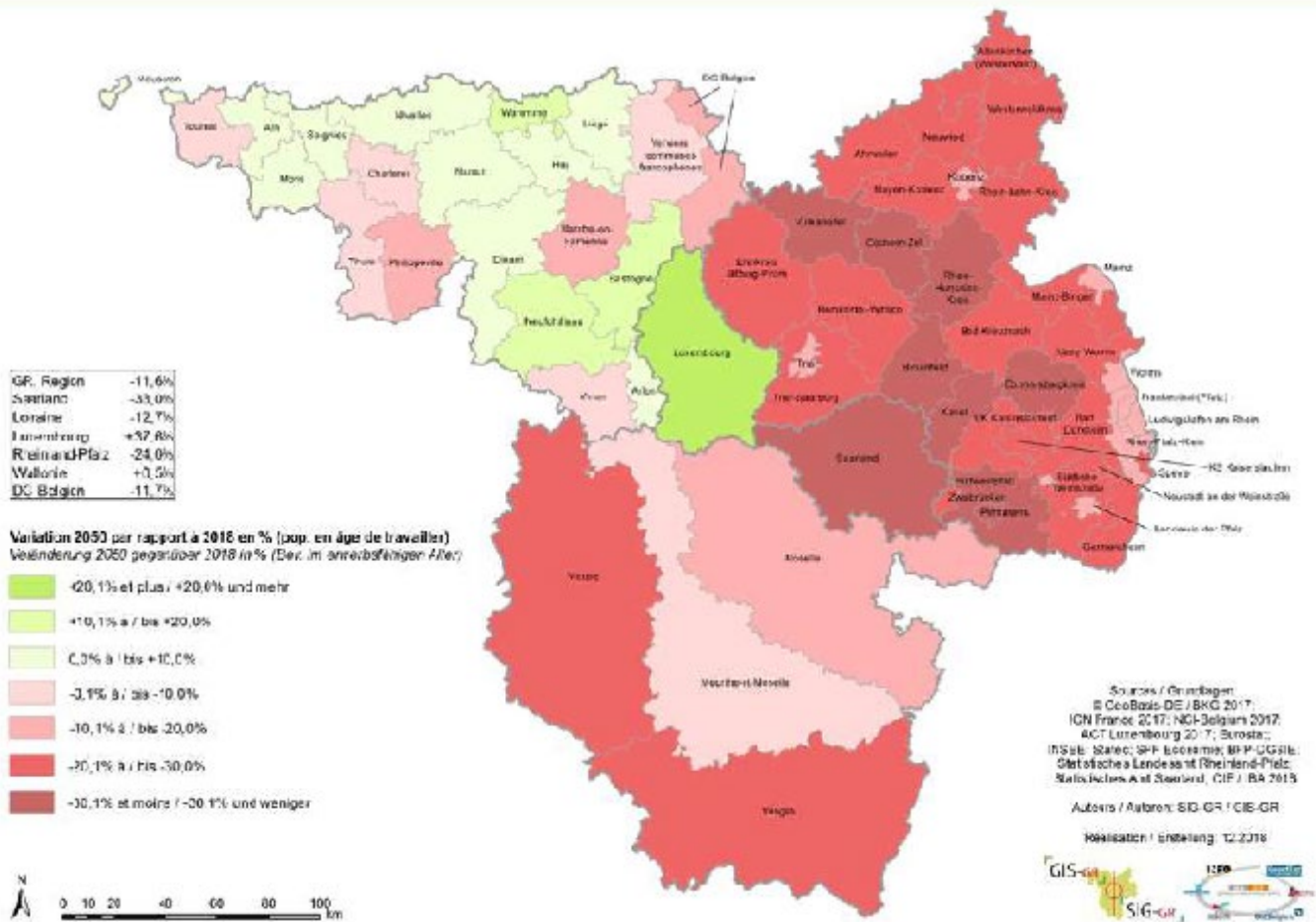
Du côté belge, certains arrondissements (Bastogne et Neufchâteau) proches du Luxembourg offriront encore quelques ressources. Il en ira de même pour les cantons de l'est.

Mais les infrastructures routières et ferroviaires devront être améliorées afin de joindre dans un temps raisonnable son lieu de travail, principalement en direction de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette ou de Capellen, principaux lieux de concentration des entreprises luxembourgeoises, comme nous l'avons vu précédemment.

### 10.1. Projection de la population 2018-2050



## 10.2. Projections du potentiel de la population active (20 à 64 ans) 2018-2050



## 11. Conclusions

1° Dans les années à venir, les diverses zones de la Grande Région devront se concerter et collaborer encore davantage entre elles.

2° En raison des besoins de main-d'œuvre - et des profils spécifiques qui seront recherchés dans le développement du numérique/de la robotique - notre Cercle reste en faveur du développement du «laboratoire de formation», idée lancée par le Ministre des Finances, Pierre Gramegna, lors de la conférence organisée en mars 2018 à la BIL à Luxembourg.

3° Ces 3 réunions avec les communes belges et luxembourgeoises sont conformes à l'esprit des fondateurs de notre Cercle qui étaient particulièrement attachés à la coopération belgo-luxembourgeoise et à la Grande région. Ils ont toujours essayé d'œuvrer au plus proche des préoccupations des communes et des citoyens.

4° Pour être plus visible, notre Cercle mettra en ligne à la rentrée 2019 un site internet avec la collaboration de la Ville d'Aubange pour une meilleure diffusion de ses actions.

Ce projet stratégique sera piloté au niveau de notre Cercle par Henri Werner, fils de feu Pierre Werner et au niveau d'Aubange, par Hervé Spoiden.



Henri Werner

Daniel Hussin,  
Président du Cercle



# Le questionnaire et ses réponses



Par Franz Clément, Chercheur au LISER

Sur les 24 communes luxembourgeoises invitées, 12 communes ont répondu à notre invitation et ont mis en exergue - au niveau du questionnaire - divers sujets tels que :

## 1. Contacts transfrontaliers

---

- Differdange et le PED
- Ell et Attert : forêt d'Anlier, agriculture
- Esch-sur-Alzette avec Arlon et Liège
- Rambrouch et Martelange : forêt d'Anlier, N4
- Wiltz et Bastogne ; pacte d'amitié, tourisme mémoriel

## 2. Autres contacts

---

- Esch-sur-Alzette avec Charleroi, Cologne, Offenbach-am-Rhein, Communauté des communes du Pays Haut, Thionville, Metz, Longwy, Lille et Puteaux
- Differdange avec Ahlen, Penzberg et les communes lorraines

## 3. Contacts à établir

---

- Differdange : contrat de rivière Chiers, PED
- Ell : épuration des eaux
- Esch-sur-Alzette : tonicités
- Pétange : mobilité

## 4. Problème particulier

---

- Entre la commune du Lac de Haute-Sûre et Bastogne : les éoliennes

## 5. Problèmes directement liés au contexte transfrontalier

---

- Mobilité routière
- Mobilité ferroviaire
- Infrastructure
- Elèves étrangers scolarisés

## 6. Réduction des nuisances transfrontalières

---

- Supprimer les voitures de fonction
- Augmenter le télétravail
- Promouvoir le télétravail
- Meilleures flexibilité des horaires
- Déconcentration des entreprises



# Les Résumés des débats



Patrick Bousch

## Patrick Bousch, Chercheur au LISER

a proposé de réanimer les associations membres du PED pour les rendre à nouveau opérationnelles dans le cadre d'un nouveau projet pour cette zone transfrontalière de premier ordre. Il indique aussi que l'Université du Luxembourg disposera bientôt de juristes spécialisées en matière transfrontalière. Patrick Bousch insiste aussi sur le fait qu'il existe peu d'associations transfrontalières, d'où la nécessité de réanimer celles de l'ancien PED.



Jean-Marie Halsdorf

## Jean-Marie Halsdorf, Député et Premier Echevin de Pétange

a quant à lui proposé de créer un groupement européen de coopération territoriale (GECT) financé par l'Union européenne, à l'instar du GECT Alzette-Belval afin de dynamiser la coopération belgo-luxembourgeoise. Un projet Interreg pourrait aussi être envisagé. Il a encore pointé d'autres problèmes comme le blocage de la chaussée à Rodange par des poids lourds venant de France pour faire le plein de carburants.



Marc Fischbach

## Marc Fischbach, Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner

souhaite qu'entre la Belgique et le Luxembourg on puisse s'inspirer du lycée de Schengen qui est une réussite en matière de formation transfrontalière.



Bernadette Marthoz

## Bernadette Marthoz, Trésorière du Cercle Européen Pierre Werner

insiste sur la nécessité de régler le problème des crèches entre les deux pays.



Gaston Greiveldinger

## Gaston Greiveldinger, Bourgmestre de Strassen

a insisté sur la nécessité de rendre juridiquement lisible la coopération transfrontalière. Strassen appartient au réseau GEPACO (Gemeinschaft Partner - Partenaires communaux) avec les communes de Habay (B), Montigny-les-Metz (F), Kontz (D) et Losheim (D). Il a mis en exergue la nécessité à travers ce réseau de valoriser les collaborations scolaires au regard des valeurs de l'Unesco.

Il a été suivi en ce sens par Pascal ICKX (membre de l'Institut de la Grande Région) qui a insisté sur la nécessité de s'appuyer sur des juristes pour régler les problèmes de coopération transfrontalière.

Gaston Greiveldinger insiste sur la difficulté de trouver une structure juridique à GEPACO. Grâce à une structure appropriée, cette association pourrait mieux prendre en charge certains de ses travaux en faveur de la jeunesse, du troisième âge et du logement.



Armand SCHUH

### **Armand Schuh, Bourgmestre d'Ell**

a mis en évidence les excellentes collaborations culturelles avec la commune belge d'Attert et a plaidé pour une modernisation des voiries entre sa commune et sa consœur belge voisine afin d'éviter tout engorgement en direction de la route du Nord (Nordstrooss). Il en résulte aussi une nécessité de mieux déconcentrer la localisation des entreprises. Le bourgmestre d'Ell insiste encore sur la nécessité d'aménagements à venir en matière d'épuration lorsqu'aura été construit à Grendel le futur centre abritant des personnes autistes.



Patrick Comes

### **Patrick Comes, Echevin à Wiltz**

a plaidé quant à lui pour une amélioration des liaisons ferroviaires vers Wiltz.



Michaël Jacquemin

### **Michaël Jacquemin, Porte-Parole des Amis du rail**

a dressé l'état des lieux des prochaines modifications et des futurs investissements ferroviaires en Belgique et au Grand-Duché. Il a pointé les problèmes liés à l'électrification de la ligne Bruxelles-Luxembourg qui doit aboutir en 2020 normalement. La suppression de trains directs sur la ligne Athus-Meuse a réduit l'intérêt pour les particuliers d'utiliser celle-ci. Des négociations sont en cours entre CFL, SNCF et SNCB afin de préparer des solutions aux problèmes susceptibles de résulter de la future gratuité des transports au Luxembourg. Athus est un point d'arrêt fréquenté au contraire d'Aubange et de Halanzy. Michaël Jacquemin soulève aussi les sempiternels problèmes liés à l'homologation des trains dans les pays. Il insiste sur la nécessité d'instaurer des trains directs entre Virton et Luxembourg. Il rappelle les problèmes d'horaires dans les gares belges au nord de Troisvierges, desservies moins fréquemment que les gares grand-ducales et à des horaires devant être réaménagés.



Charles-Ferdinand  
Nothomb

### **Charles-Ferdinand Nothomb, Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner**

a souligné l'importance dans la société actuelle d'utiliser des labels comme celui de « Ardennes » afin de lancer des collaborations internationales bénéficiant d'une visibilité évidente. Il insiste sur la possibilité d'utiliser les ressources du LISER et d'IDELUX pour avancer dans la concrétisation des travaux.



Henri Werner

### **Daniel Hussin, Président du Cercle Européen Pierre Werner**

rappelle qu'à l'automne prochain sera organisée par le Cercle Werner à Aubange une large réunion de mise en commun et de synthèse en vue de dégager les grands enseignements des trois rencontres transfrontalières ainsi que des pistes d'action concrètes. Le même jour le Cercle Pierre Werner organisera un colloque sur la mobilité. Signalons encore que le Cercle va bientôt se doter d'un site internet propre, abrité par la Ville d'Aubange et mis au point par Henri Werner.



# Chapitre 3

## Colloque d'Aubange

---



22 novembre 2019

Avec le soutien de



Ambassade de Belgique  
au Luxembourg



GRAND-DUCHÉ  
DE LUXEMBOURG  
Ambassade en Belgique







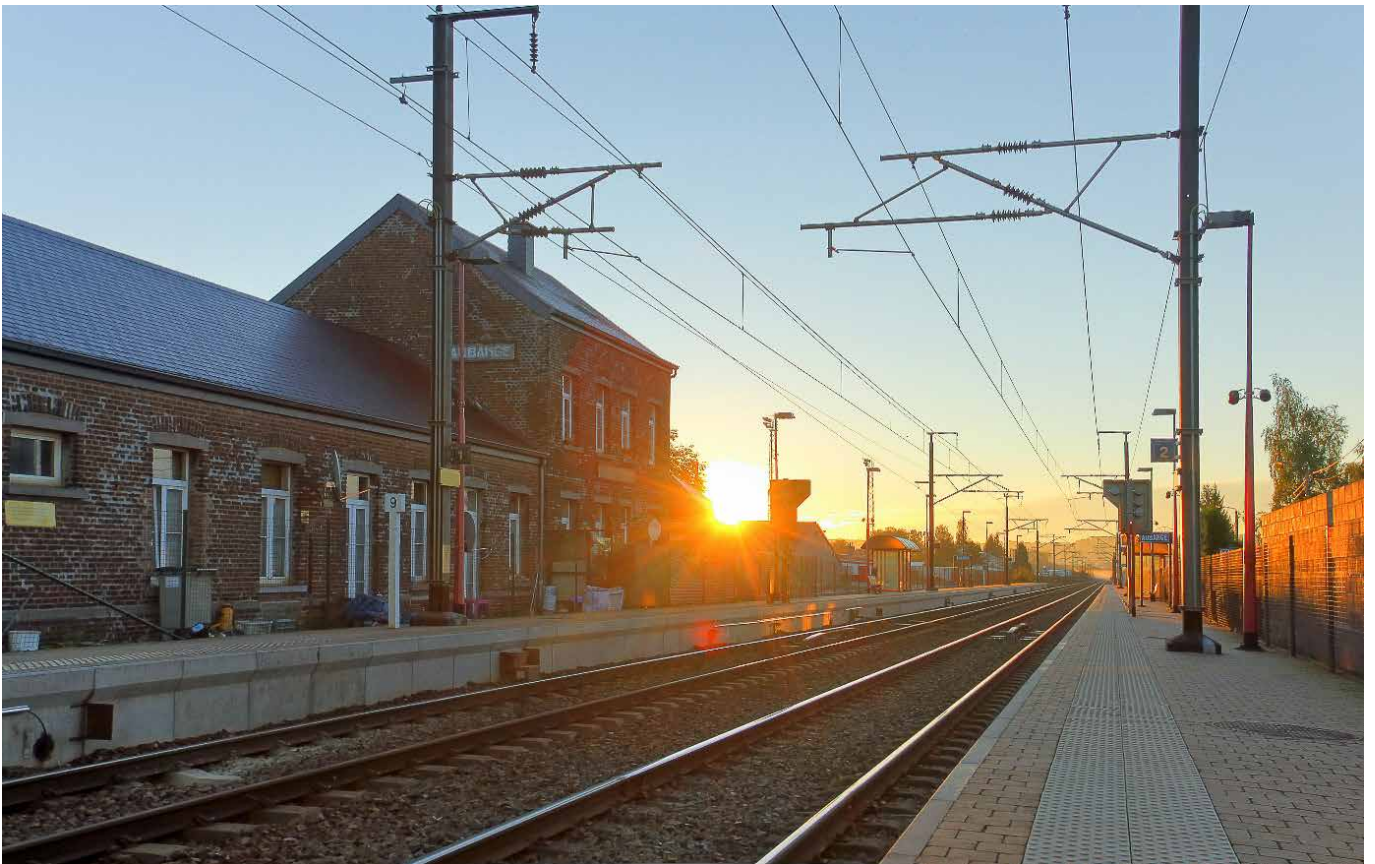
## COLLOQUE D'AUBANGE DU 22 NOVEMBRE 2019

Le colloque d'Aubange s'est tenu dans le village de Guerlange et avait pour but de réunir les communes belges et luxembourgeoises à la suite des 3 réunions à Martelange, Houffalize et Pétange et de proposer des outils pour renforcer ces collaborations.

Il traitera aussi de l'un des sujets maintes fois mentionné par les communes : la mobilité.

Que le Bourgmestre et le Collège Echevinal de la commune d'Aubange soient ici remerciés d'avoir bien voulu nous accueillir dans les locaux de leur commune.

Comme la commune d'Aubange est frontalière avec le Grand-Duché de Luxembourg mais aussi la France, le Cercle Européen Pierre Werner a associé à ce colloque certaines communes françaises proches.



**Que tous nos partenaires soient ici remerciés de leur collaboration à ce colloque d'Aubange!**

## **NOS PARTENAIRES**

- Aubange (villed')
- AGAPE
- Amis du Rail Halanzy
- Beiler François Fritsch
- Benelux
- Chambre de Commerce du Luxembourg belge
- Communauté germanophone de Belgique
- Fondation IDEA
- Groupement Ardennes-Eifel
- IDELUX DULP
- Institut Destrée
- LISER
- Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics du Grand-Duché de Luxembourg
- Ministère fédéral de la Mobilité, chargé de Skeyes et de la SNCB
- Ministère wallon du Climat, de l'Énergie, des Infrastructures et de la Mobilité
- OIE Saarbrücken (Observatoire Interrégional du marché de l'Emploi)
- Province de Luxembourg - Citoyenneté et Mobilité
- SYVICOL
- Université de Liège
- Université de Lorraine



Les participants au colloque d'Aubange





Jean-Paul  
DONDELINGER

## **Jean-Paul DONDELINGER, Bourgmestre d'Aubange**

Le Bourgmestre d'Aubange souhaite la bienvenue à tous les participants dans la salle « la Stuff » à Guerlange qui est un beau symbole du caractère biculturel – roman et germanique – de sa commune.

Le thème de la mobilité, largement rassembleur un peu partout en ces temps, met la réflexion politique à forte contribution.

### **Caractéristiques de la ville d'Aubange**

- La situation d'Aubange est particulière parce qu'elle est traversée par 3 axes routiers régionaux – RN 81, 83 et 88 – vers le Luxembourg. Cela représente quotidiennement plus de 15 000 véhicules qui créent aux heures de pointe des embouteillages dans toute la commune. Enfer matin et soir. A cela s'ajoute la circulation dense des poids lourds en provenance surtout d'Europe de l'Est à destination du pôle logistique d'Aubange, ce qui n'est pas sans dégrader les voiries de la commune.
- La gare ferroviaire d'Athus ayant un statut binational – SNCB et CFL – elle verra affluer un nombre supplémentaire de navetteurs à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020 qui voudront profiter de la gratuité des transports luxembourgeois. Ce qui créera aux abords de ladite gare un problème de parking qui est déjà aujourd'hui saturé.

### **Que compte faire la commune d'Aubange ?**

Un budget de EUR 170 000 est d'ores et déjà consacré à l'élaboration d'un nouveau plan communal de mobilité

Tant le programme de la rénovation urbaine que celui du futur plan communal de développement prendront en compte l'obligation d'assurer une meilleure mobilité à l'intérieur de la commune, avec l'obligation pour tout lotisseur de prévoir un nombre adéquat de places de parking.

Aubange est en négociation avancée avec la SNCB afin d'aménager la place de la gare d'Athus et en relations étroites avec les communes frontalières luxembourgeoises (Pétange et Bascharage) et françaises (Longwy, Longlaville et Mont-Saint-Martin) afin d'améliorer la mobilité régionale.

Enfin, il compte sur ce colloque pour développer des idées nouvelles afin de changer notre mode de vie trop individualiste, « faute de quoi nous irons dans le mur ».



Daniel HUSSIN

## **Daniel HUSSIN, Président du Cercle Européen Pierre Werner**

Remercie le Bourgmestre et le Collège Echevinal d'Aubange de nous accueillir à Guerlange pour notre colloque. La position géographique d'Aubange a permis d'inviter non seulement les communes belges et luxembourgeoises, mais aussi françaises, c'est-à-dire les acteurs du « Grand Luxembourg » qui ont pour souci le renforcement de la coopération transfrontalière.

C'est dans cet esprit que des réunions ont été organisées au 1<sup>er</sup> semestre 2019 avec les communes belges de la Province de Luxembourg ainsi que celles de Saint-Vith et Burg-Reuland à Martelange et à Houffalize. Pour les communes luxembourgeoises, cette réunion a eu lieu à Pétange. Ces 3 réunions ont eu l'appui en Belgique:



René COLLIN

du Ministre wallon à la Grande Région, René COLLIN, de l'Ambassadeur de Belgique à Luxembourg, Jean-Louis SIX, de la Députation Provinciale de la Province de Luxembourg et d'IDELUX. Au Grand-Duché de Luxembourg, nous avons pu compter sur le soutien du SYVICOL (Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises).

Au total, 70 communes ont été invitées, 48 ont répondu positivement.

Les éléments principaux de ces réunions vous seront brossés dans un instant par Franz Clément, Chercheur au LISER.

A Pétange, le Député et Premier Echevin, Jean-Marie HALSDORF, a souhaité mettre en place une structure juridique qui pourrait réunir dans un premier temps les communes frontalières belges et luxembourgeoises.

Raison pour laquelle Alain de Muysers, Secrétaire Général Adjoint du Benelux, nous présentera une toute nouvelle formule développée par le Benelux et en vigueur depuis le 1er janvier 2019 : le GBCT (Groupement Benelux de Coopération Territoriale).

Le thème de la mobilité sera décliné en 3 tables thématiques :

- 1° L'économie-commerce, table qui sera présidée par Vincent HEIN, Fondation IDEA, Luxembourg
- 2° Les aspects environnementaux, table qui sera présidée par Jean-Marc LAMBOTTE, Lepur-Université de Liège
- 3° Les questions de mobilité proprement dite, table présidée par Stéphane GODEFROY, AGAPE Longlaville

Tout au long de cet après-midi, ce n'est pas un thème mais une bourse aux idées afin de traiter de la mobilité.

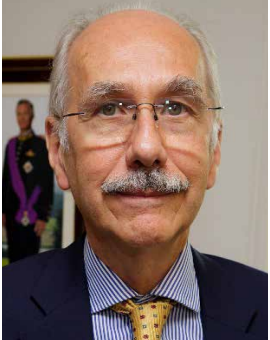
Les problèmes et les pistes de solutions seront présentés par le Ministre fédéral de la Mobilité et de la SNCB, François BELLOT, que nous remercions d'avoir fait le déplacement ; accompagné de représentantes de la SNCB et d'INFRABEL.

De même, nous remercions spécialement le Directeur du cabinet du Ministre luxembourgeois de la Mobilité et des Transports, Christophe Reuter.

Il souligne les problèmes récurrents sur la ligne Bruxelles-Luxembourg, sujet lancinant depuis près de 50 ans et qui demande une solution dans les meilleurs délais en raison des perspectives d'emploi au Grand-Duché de Luxembourg. Il ne faudrait pas que, pour Luxembourg-Paris, il vaille mieux prendre le TGV via Paris, car plus sûr et plus rapide.

Plus raisonnablement, si demain, il y a 78 000 frontaliers belges vers le Luxembourg à l'horizon 2030, les Autorités belges doivent apporter une réponse essentielle pour le sud-est de la Belgique.

Il remercie tous les participants d'être venus à Aubange, preuve que les communes ont la volonté de créer des ponts et des coopérations renforcées sur des sujets que le Cercle traite régulièrement depuis plus de 30 ans, et de maintenir un dialogue constructif – tous ensemble – dans l'intérêt de tous et du « Grand Luxembourg ». Le challenge est d'importance.



Jean-Louis SIX



Jean-Marie  
HALSDORF



Franz CLEMENT

## Franz CLEMENT, Chercheur au LISER, Administrateur du Cercle Européen Pierre Werner

Tire les 4 conclusions principales des 3 réunions avec les communes belges et luxembourgeoises au 1<sup>er</sup> semestre 2019 :

1° Côté belge, forte différence entre les communes frontalières et non frontalières, avec une prise de conscience progressive qui commence à s'éloigner des frontières sur la coopération transfrontalière (cas de l'axe 411 et des communes de Léglise, Neufchâteau, Libramont et Libin).

2° Les communes du nord de la Province et du Grand-Duché collaborent davantage que celles du sud en matière de tourisme et de projets culturels. Celles du sud sur la gestion de l'eau et les stations d'épuration transfrontalières à Martelange, dans la vallée de l'Attert; entre Arlon et Steinfort. Mais la préoccupation primordiale de toutes les communes est « la mobilité ».

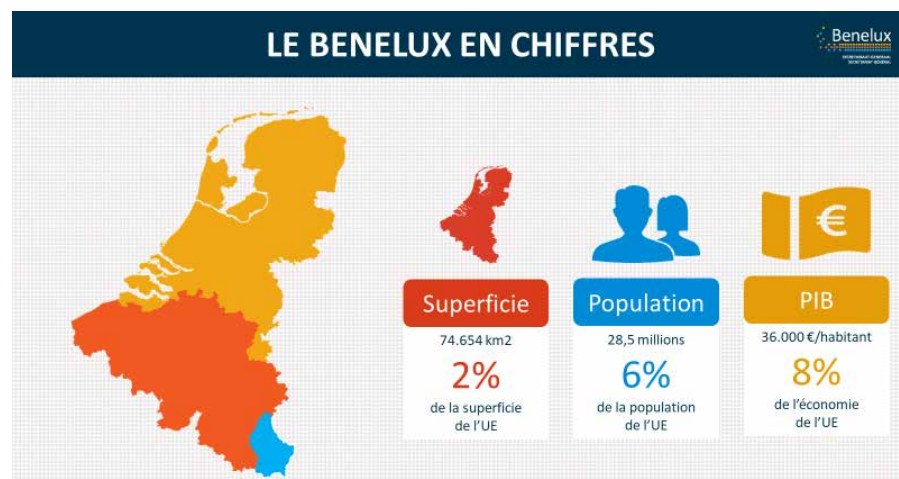
3° La coopération transfrontalière apparaît comme bien acceptée, mais elle ne s'est pas encore vraiment institutionnalisée. Mais il y a une volonté latente, comme à La Roche-en-Ardenne et à Habay où un responsable du collège échevinal a en charge la coopération transfrontalière, alors que ces communes ne sont pas frontalières.

4° Il y a urgence de traiter et solutionner les sujets transfrontaliers, comme la mobilité voire aussi les déchets agricoles, souvent cités.



Alain de MUYSER

## Alain de MUYSER, Secrétaire Général du BENELUX



- Alain de Muiser réagit aux propos de Jean-Paul DONDELINGER, Bourgmestre d'Aubange, « aller droit dans le mur », mais va tenter de démontrer qu'il y a une opportunité de travailler ensemble
- Remercie le Cercle Pierre Werner de donner l'occasion au Benelux d'être sur le terrain, d'être en symbiose avec les acteurs de terrain
- Développe le GBCT ou le Groupement Benelux de Coopération Territoriale, une coopération innovante - exemplaire et pratique - et donc l'impérieuse nécessité de travailler ensemble. Pour rappel, le Benelux a été créé en 1944 comme une union douanière, puis en 1958 comme une union économique.

Il fête donc cette année son 75<sup>ème</sup> anniversaire. Avec, au fil des années, une extension des matières: secrétariat des accords de Schengen, développement durable, justice et affaires intérieures.

- Le Benelux, base de l'intégration européenne des 3 pays, c'est 2 % de la superficie de l'Europe, 6 % de la population et 8 % de l'économie européenne. C'est aussi 329.000 travailleurs frontaliers et donc le thème de la mobilité est extrêmement important.
- Présente le Benelux comme une plate-forme d'échanges ou un centre d'expertises qui vise à renforcer et à améliorer la coopération frontalière par une approche locale, sans devoir repasser par tout ce qui est national en augmentant le rayon d'action, la portée, les capacités des partenaires, bref une boîte à outils qui devrait permettre de définir l'instrument juridique qui est le plus adapté.



Stéphane  
VERWILGHEN

### Stéphane VERWILGHEN, Juriste Benelux

- Coopérer sur le plan transfrontalier, mais avec quel outil? Le Benelux offre différents instruments qui visent à faciliter et renforcer la coopération transfrontalière, entre les 3 pays, mais aussi entre des acteurs locaux ou régionaux.
- Les objectifs sont à fixer par les acteurs de terrain en fonction des sujets.
- Pour une coopération structurelle entre autorités publiques de part et d'autre de la frontière, la Convention Benelux de coopération transfrontalière et interterritoriale (CBCTI) prévoit plusieurs formes de coopération, dont le GBCT. Créé en 1986, ce cadre conventionnel a évolué pour aboutir en 2014 à un nouveau traité qui présente plus de flexibilité par rapport au règlement européen relatif au G.E.C.T. (plusieurs formes de coopération, structures moins contraignantes, plus de thématiques possibles, etc.). Ces formes de coopération peuvent être composées par exemple de Conseils communaux.
- Des exemples concrets: un GBCT peut ouvrir un compte en banque, avoir son propre personnel, acquérir des biens et des services, participer à des projets



européens, faciliter la distribution de repas à des personnes âgées, gérer une académie de musique. Ce sont des exemples existants entre communes belges et néerlandaises. Il s'agit d'une entité juridique commune qui peut participer à la vie de droit sans que la frontière constitue un obstacle à cela.

- Outre le GBCT, une forme plus simple est également possible en vertu de la CBCTI. Sur la base d'un document écrit qui clarifie les responsabilités ou la répartition des tâches des uns et des autres, il est possible de créer une sorte d'organe intermédiaire, appelé organe commun, qui a été utilisé, par exemple, pour organiser des concertations intercommunales de façon structurée, ou pour gérer des parcs régionaux paysagers transfrontaliers.
- Il existe une 3ème forme de coopération, plus légère encore, qui est celle de simples arrangements administratifs où une commune accepte d'effectuer certaines tâches, par exemple la gestion des déchets ménagers, pour le compte d'une commune d'un autre pays (cas entre Belgique et Pays-Bas).
- Enfin, la CBCTI comporte une ouverture vis-à-vis des pays voisins (Allemagne et France), qui peuvent y adhérer s'ils le souhaitent (avec la possibilité de limiter cette adhésion aux régions frontalières françaises et allemandes).
- Pour être complet, il convient de noter qu'il existe encore d'autres instruments juridiques dans le cadre de l'Union Benelux, par exemple pour supprimer des entraves à la libre circulation entre les trois pays. Bien que ces instruments concernent en général le Benelux dans sa totalité, leur impact précis se situe souvent dans les régions frontalières. Un exemple concret: la réglementation Benelux relative au transport ambulancier transfrontalier d'urgence entre la Belgique et le Luxembourg qui a permis de dépasser certaines difficultés liées à des législations différentes, en matière d'utilisation des signaux prioritaires, de permis de conduire, ...

Le chapitre 5 de cette brochure sera spécialement dédié à la description précise du GBCT (Groupement Benelux de Coopération Territoriale).



## Table 1 : Economie-Commerce

Président de séance : Vincent HEIN, Fondation IDEA



De gauche à droite : Vincent HEIN, Fondation IDEA, Président de la table, Daniel Hussin, Président du Cercle Européen Pierre Werner et Michel BOUTTIER, Vice-Président de la Chambre de Commerce du Luxembourg belge, Administrateur-délégué de VEGEPACK (Weyler)

Daniel HUSSIN, Président du Cercle, présente Vincent HEIN, Economiste à la Fondation IDEA Luxembourg, et l'invite à expliquer le rôle de cette Fondation et à donner quelques informations sur la récente étude qu'elle vient de sortir sur le co-développement dans l'aire métropolitaine transfrontalière du Luxembourg et vers un modèle plus soutenable.

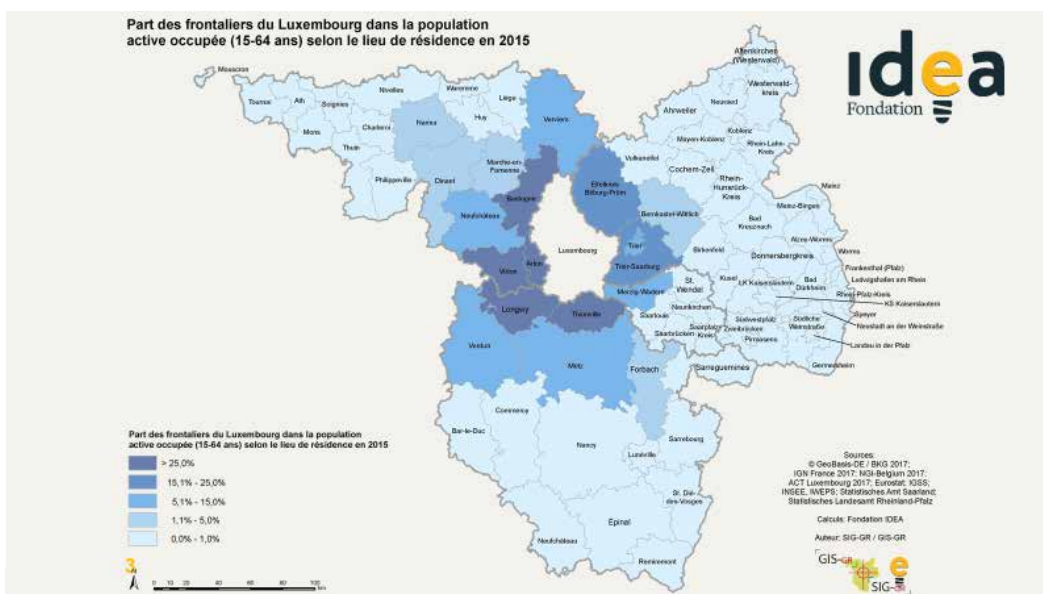


Vincent HEIN

### Vincent HEIN, Economiste à la Fondation IDEA, Président de la table « Economie-Commerce »

Tout d'abord la Fondation IDEA est un laboratoire d'idées qui a été créé il y a 5 ans par la Chambre de Commerce à Luxembourg, qui a pour objectif d'alimenter le débat public au Luxembourg sur des sujets d'intérêt général pour un développement soutenable du pays. Alors, évidemment, le caractère transfrontalier du modèle de développement du pays fait partie des thématiques prioritaires pour lesquelles il y a encore beaucoup de travail à réaliser.

Quel est le constat qui nous amène à proposer cette politique de co-développement autour du Luxembourg ? C'est celui de l'émergence d'une métropole transfrontalière que nous appellerons par commodité le Grand Luxembourg.



## Quelles sont les grandes caractéristiques de cette métropole ?

- 1° Le Luxembourg est le centre de gravité économique et démographique de ce territoire.
- 2° Il y a interdépendance croissante entre chacun des territoires, sans qu'il ne puisse plus se définir sans intégrer les relations qu'il a avec son voisin
- 3° Le phénomène d'intégration transfrontalière à l'échelle régionale n'a pas mené à une convergence économique et sociale contraire, mais à une très forte spécialisation des territoires, d'une part résidentielle, d'autre part plus productive, en gros un modèle centre périphérie qui se développe et qui n'est pas sans poser un certain nombre de questions.
- 4° Le Grand Luxembourg, c'est un territoire entre 1,3 et 2,5 millions d'habitants.

### L'émergence d'une métropole transfrontalière



- Une locomotive économique : le Luxembourg
- Interdépendance croissante des territoires, mais convergence insuffisante (absente ?)
- Entre 1,3 million et 2,5 millions d'habitants (selon la part de frontaliers considérée)
- 9<sup>ème</sup> rang des 270 régions métropolitaines européennes pour la croissance démographique, 15<sup>ème</sup> rang pour la croissance de l'emploi

Est-il générateur d'atouts, d'opportunités d'un côté, de faiblesses et de risques de l'autre pour le Luxembourg, mais aussi pour les territoires transfrontaliers ? Certaines aubaines et certains risques sont totalement partagés mais d'autres ne le sont pas et créent des intérêts divergents voire des blocages.

Le co-développement est un terme qui appartient à la politique d'aide aux pays du sud, mais dans le débat frontalier, il a émergé ces dernières années :

Défis posés par l'interdépendance croissante entre les différents territoires avec 4 objectifs :

- 1° continuer à appuyer au maximum les opportunités pour créer des effets de masse critique, de complémentarité et de synergie.

### Vers un codéveloppement dans cette aire métropolitaine ?



- Créer des effets de masse critique (opportunités)
- Viser une convergence socio-économique pour limiter les vulnérabilités du modèle
- Renforcer l'investissement dans les territoires frontaliers
- Contribuer à la politique de cohésion territoriale européenne (laboratoire)

2° prendre des mesures pour tendre vers davantage de convergences économique et sociale, car à terme le modèle actuel - avec des saturations d'infrastructures de transport, des écarts de richesse, des mouvements migratoires qui peuvent s'intensifier aux frontières - peut porter en soi des vulnérabilités pour l'ensemble du système territorial. L'étude insiste sur le renforcement de l'investissement dans les territoires transfrontaliers et aussi sur la contribution, à la politique européenne de cohésion territoriale.

C'est un territoire qui dépasse les frontières du Grand-Duché - un territoire plus petit que la Grande Région - mais qui prend en compte ces urgences qu'il va falloir anticiper dans le territoire du Grand Luxembourg.

3° Le développement économique devrait sortir d'une certaine ambiguïté entre compétition et coopération, en réfléchissant à des zones d'activités transfrontalières et insister sur l'offre de formation.

4° Renforcer la coopération de proximité, «les blogs communaux», comme le Cercle Pierre Werner l'a fait en 2019 avec les communes belges et luxembourgeoises, avec la mise en place de fonds de coopération bilatéraux qui seront cogérés entre le Luxembourg et ses différents voisins pour des projets d'intérêts communs.

En conclusion, cette vision de la coopération transfrontalière dans le Grand Luxembourg, le Luxembourg peut y trouver son intérêt puisqu'il pourrait renforcer sa capacité à agir sur des problématiques d'intérêt direct pour son avenir. Pour ses voisins, ce serait la possibilité de mieux bénéficier des effets du dynamisme de l'économie luxembourgeoise

Enfin, pour tous, c'est sans doute le premier pas nécessaire pour construire une occasion de renforcer l'adhésion à une vision commune pour ce territoire qui est unique en Europe, mais qui à ce stade fait plutôt défaut.



Hélène YILDIZ

## **Hélène YILDIZ, Maître de conférences à l'Université de Lorraine**

Ses études récentes ont porté sur le commerce transfrontalier dans la Grande Région, un acteur principal économique qui structure nos villes et villages.

Il y a une vraie problématique en termes de flux logistiques (flux des frontaliers et flux de sites commerciaux en Belgique, en Allemagne et au Luxembourg).

Diagnostic sur 2 grands axes majeurs ;

1° Au niveau du marché, avec la confrontation de l'offre et de la demande, c'est-à-dire l'offre commerciale et la demande des consommateurs, le constat est qu'il y a une pression commerciale très forte par l'existence de grandes zones commerciales aux frontières, avec comme corollaire la désertification des centres villes mais aussi dans les petites villes de zones commerciales désertées (comme aux USA avec l'impact d'Amazon)

2° Du côté de l'offre, la stratégie est de capter la clientèle des frontaliers à fort pouvoir d'achat. Du côté de la demande, ces consommateurs ne recherchent plus des commerces au plus près de leur lieu de résidence, mais sur leur trajet pour aller au travail ou pour aller conduire les enfants à l'école. Donc la théorie de ce mouvement des consommateurs a un peu évolué.

Internet apporte une couleur plutôt négative dans ce schéma puisque le consommateur fait du shopping sans se déplacer dans un drive. On perd cette relation humaine qui est au cœur de la relation entre le commerçant et le consommateur dans nos territoires qui sont en compétition.

Il faudrait mettre en avant les identités propres à chaque territoire comme le fromage pour la France ou le lait pour le Luxembourg. Il faudrait créer des zones de complémentarité, peut-être essayer de cartographier chaque zone ou chaque point commercial afin de mettre en avant leurs compétences et leurs spécificités et de faire en sorte que le flux de ces consommateurs transfrontaliers à fort pouvoir d'achat devienne un peu plus mobile.



Pascale VAN DOREN

## **Pascale VAN DOREN, Responsable de la Cellule indépendante de Prospective régionale de l'Institut Destrée et du Wallonia Policy Lab, Namur**

L'Institut Destrée participe au projet INTERREG VA – « Schéma de Développement territorial de la Grande Région SDTGR étroitement lié au développement d'une région métropolitaine polycentrique transfrontalière (RMPT). La Grande Région vise ainsi à atteindre la masse critique européenne nécessaire pour accroître sa visibilité, sa compétitivité et son attractivité de ses différents versants dans une dynamique de positionnement européen et international.

L'objectif de la mission confiée à l'Institut Destrée en partenariat avec des experts allemands (Deutsch-Französisches Institut et Günter Clar) consiste à élaborer une vision stratégique opérationnelle transfrontalière pour la Grande Région afin de stimuler l'innovation au sein de l'ensemble du territoire à travers l'identification des enjeux de long terme qui découlent des dynamiques de transition en cours (climatique, écologique, énergétique, démographique, socio-économique, alimentaire, digitale, industrielle), la définition d'une vision prospective et d'une stratégie intégrée polycentrique et transfrontalière et d'actions opérationnelles.



## Vision stratégique opérationnelle transfrontalière



Ce processus d'élaboration d'un schéma de développement territorial nécessite l'adhésion des parties prenantes. Dans ce cadre, un partenariat, composé de 25 opérateurs institutionnels et scientifiques<sup>1</sup>, a été mis en place afin de piloter le projet INTERREG V A GR SDTGR. Le projet SDTGR travaille par ailleurs en coopération étroite avec les projets Interreg V A Grande Région Uni GR – Center for Border Studies et MMUST afin d'assurer une cohérence d'ensemble et un transfert de connaissance entre les acteurs scientifiques, institutionnels et opérationnels.

Les travaux ont abordé diverses thématiques de développement-clé pour un développement transfrontalier harmonieux reposant sur des dynamiques gagnantes entre les territoires, et notamment les stratégies intelligentes et l'innovation, la mobilité, les transitions, la santé, l'emploi, le multilinguisme, la mobilité, les énergies renouvelables pour n'en citer que quelques-unes ainsi que les questions de gouvernance qui se déclinent à trois niveaux: au niveau de la Grande Région dans son ensemble, à celui de l'espace métropolitain

central autour du Luxembourg et dans les territoires transfrontaliers de proximité.

Après l'élaboration de la vision prospective, les travaux se sont orientés vers la phase opérationnelle d'identification d'actions stratégiques et structurantes de coopération transfrontalière. Nous n'en épinglerons que quelques-unes :

- mesurer collectivement les externalités des décisions stratégiques prises par les divers territoires de la Grande Région qui supposeraient l'introduction d'un « check Grande Région » pour toutes les mesures importantes prévues par les différents territoires.
- stimuler les alliances communales transfrontalières dans une série de domaines tels la transition énergétique, la création de circuits courts alimentaires, la mobilité, le développement d'espaces de coworking, de parkings de covoiturage, une politique tarifaire concertée, la localisation des commerces de proximité, la gestion des futures friches commerciales liées à la problématique de la grande distribution et du commerce électronique, etc

<sup>1</sup> Le partenariat du projet SDTGR se compose de 25 opérateurs: Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département de l'aménagement du territoire, du Luxembourg, Institute of Socio-Economic Research (Liser), Université de Liège, Université libre de Bruxelles, Université catholique de Louvain, Aix-Marseille Université, Ministerium für Inneres, Bauen und Sport Saarland, Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz, Moselle Attractivité, Préfecture de région Grand Est, Région Grand Est, Conseil Départemental de la Meuse, Conseil Départemental de la Moselle, du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle, Direction générale de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie (DG04) Wallonie, IDELUX, Institut national de la statistique et des études économiques (STATEC), EuRegio SaarLorLux + asbl., Réseau de villes QuattroPole Luxembourg - Metz - Saarbrücken – Trier, GECT Alzette Belval, de l'Université de la Grande Région – UniGR a.s.b.l., Regionalverband Saarbrücken, Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord Koblenz, Planungsgemeinschaft Region Trier, Ville de Kaiserslautern.



Jean-Paul  
DONDELINGER

## **Jean-Paul DONDELINGER, Bourgmestre d'Aubange**

Une autre caractéristique d'Aubange est de compter dans sa population active 2/3 de travailleurs frontaliers. D'où proviennent-ils en partie ?

Le Bourgmestre met l'accent sur le coût croissant de l'immobilier dans les régions frontalières belges en raison du développement économique exponentiel du Grand-Duché de Luxembourg et donc des difficultés d'avoir accès au logement tant pour les ménages à « revenus belges » que pour les ménages à salaires moyens en provenance du Grand-Duché et qui constituent une grosse partie de l'immigration sur Aubange.

Le Bourgmestre signale aussi la disparité entre travailleurs frontaliers de sa commune et de ceux d'Attert par exemple. Aubange compte parmi sa population frontalière une majorité de « frontaliers pauvres ». Ceci a un effet sur la fiscalité des territoires et des communes, mais aussi sur l'emploi et sur le commerce.

Comme le Grand-Duché de Luxembourg manque de terrains industriels, il en recherche en Belgique parce que leur coût est meilleur marché. Mais ces entreprises – localisées au Grand-Duché - ont besoin d'espace de logistique, mais ne sont pas créatrices d'emploi et génèrent des problèmes de mobilité.

Le développement en termes d'emploi est inégal en raison de la fiscalité. Il part de l'expérience du Pôle Européen de Développement (P.E.D.) et de fiscalités inégales entre les 3 pays (France, Luxembourg et Belgique). Il faudrait réfléchir à la création de groupements économiques de coopération transfrontalière et peut-être à terme de zones franches.

En matière de commerces, le Bourgmestre constate une explosion des zonings commerciaux plus particulièrement aux frontières, explosion qui n'est pas cohérente avec l'augmentation de la population. Cette situation crée des concurrences entre des grands groupes : Auchan, Cora, Leclerc et Cactus. Le tourisme commercial des frontaliers sera freiné par le commerce en ligne.

En matière d'emploi, il met en avant les circuits courts - qui peuvent être une piste de solution pour les centres commerciaux locaux qui se vident dans nos communes - et la redynamisation des centres urbains grâce aux professions libérales qui peuvent faire revivre les centres locaux. C'est le cas de la Grand-rue d'Athus qui n'est qu'au début d'un renouveau.



Michel BOUTTIER

## **Michel BOUTTIER, Vice-Président de la Chambre de Commerce du Luxembourg belge et Administrateur-délégué de VEGEPACK Arlon**

Comment les entreprises belges vivent-elles l'effet frontière ? Quelles perspectives économiques pour la Province ? Quels sont les défis et les pistes que vous proposez ?

+ Côté positif: l'essentiel des entreprises de la Chambre de Commerce travaille avec le Grand-Duché de Luxembourg qui est une opportunité extraordinaire, une locomotive économique.

+ Côté négatif: au niveau du recrutement, il y a des difficultés à rechercher des profils spécifiques dans le domaine scientifique et celui de la maintenance, même s'il existe de grandes écoles. Mais cette main-d'œuvre se tourne vers le Grand-Duché de Luxembourg, plus attractif.

- + La difficulté est de fidéliser son personnel même s'il est offert un contexte de travail le plus positif possible. En effet, une fois formé, il recherche des opportunités de travail au Grand-Duché de Luxembourg. D'où une difficulté de garder son personnel dans nos entreprises.
- + Côté mobilité, le personnel a de plus en plus de mal à se déplacer, recherche des emplois de très grande proximité et refuse des déplacements en raison des embouteillages et aussi en raison d'une offre défailante de transports en commun.
- + Sur le plan économique, il faut aussi parler de flux des marchandises. Dans le domaine des produits frais, il devient très difficile de faire venir les matières premières et de les livrer. Cela a un coût humain, financier qui à terme affaiblira les entreprises.

J'ai évoqué mes constats au niveau de mon entreprise et je n'ai pas parlé de toutes les entreprises qui ont des particularités spécifiques. Mais les problèmes de recrutement, de mobilité des biens et des personnes, restent extrêmement compliqués.



Louis-François REITZ

### **Louis-François REITZ, Directeur Général délégué à la Coopération Territoriale, Ville de Metz**

Il représente Dominique GROS, Maire de Metz, qui a été retenu en dernière minute à Metz pour une réunion sur l'avenir de la Cour d'Appel de Metz.

Ce dernier a porté récemment, devant le Congrès européen des pouvoirs locaux, un message fort pour appuyer une résolution qui appelle à une nouvelle répartition de l'impôt dans les zones frontalières, en raison de l'importance des frontaliers dans sa ville.

Quels sont les défis sur le plan économique et comment la coopération transfrontalière pourrait y répondre d'une manière plus satisfaisante ?

À l'origine de la création de l'agence d'urbanisme AGAPE, il a participé à l'association transfrontalière du P.E.D. dont la présidence a été assurée pendant 2 ans par Jean-Paul DONDELINGER, Bourgmestre d'Aubange.

L'enjeu pour Metz, c'est de rééquilibrer la compétitivité fiscale du Luxembourg qui sert de seul indicateur aux politiques du Luxembourg, au profit d'une politique de métropolisation. Le Luxembourg seul peut prendre l'initiative et les mettre en œuvre. Mais il est évident que la période 2020-2080 ne pourra pas se calquer sur celle de 1980-2020.

Quelle est cette opposition entre métropolisation et compétitivité fiscale ? Voici le point de vue du Maire de Metz, Dominique GROS :

*« En 80, les impôts prélevés par le Luxembourg sur le travail et les richesses produites, assuraient la prise en charge de 80% de la population ayant un emploi, les 20% restants étant renvoyés à une prise en charge par les territoires frontaliers, en 80, Luxembourg assure 80% des charges de sa population active, même un peu plus, 82.*

*En 2019, il ne prend plus en charge que 50% de sa population active, et si on regarde ce qu'il s'est passé sur les 12 derniers mois, il n'a pris en charge que 40% de la population active, 60% sont des frontaliers, 40% sont des résidents et dans les résidents, il y a 50% de population étrangère qui sinon serait devenue frontalière. Mais ne rentrons pas dans ces détails.*

*Plus il y a de frontaliers à Luxembourg, plus il y a de recettes, moins il y a de charges, plus il a de recettes, plus il a de frontaliers, moins il a de charges résiduelles, le rendement s'améliore au rythme des frontaliers.*

*Alors, évidemment, ça lui permet de baisser sa fiscalité, ça a été évoqué toute à l'heure. Cette baisse de fiscalité continue évidemment, attire de plus en plus des entreprises, des nouvelles, mais aussi des transferts, on le sait tous : plus il y a de transferts d'entreprises, plus il y a de frontaliers, plus on peut baisser la fiscalité et ainsi de suite. Donc, on voit bien la vertu budgétaire de ce modèle, mais il est porteur en lui-même de tous les défauts du modèle.*

*Qui peut croire et c'est là qu'il y a le mur que j'évoquais toute à l'heure, qu'on ait pu passer de 20% en 80 à 50% en 2010, qu'on soit aujourd'hui sur une tendance de 40-60, et donc c'est quoi le modèle, qui, à 100% de population frontalière, donnerait 0% de charges pour le Luxembourg, 100% des charges pour les territoires frontaliers et 0% des impôts.*

*Donc c'est absurde de l'imaginer, donc tous ici, on est sûr que ça n'arrivera pas. Personne ne peut prétendre que ce soit possible, or le modèle nous emmène là. Donc, il y a une rupture dans le modèle, à un moment donné, ou un tassement. La question, c'est de savoir quand ça arrive et il est certain que ça va arriver.*

*Alors quelle est l'alternative? D'abord, pourquoi est-ce qu'il y a autant de frontaliers, sur les 12 derniers mois, quand les entreprises ont créé 16.000 emplois, il n'y a eu que 3.000 logements neufs achevés à Luxembourg, 3.000 logements, 16.000 emplois, le résultat, c'est 9.300 frontaliers, ils sont 205.000 au total aujourd'hui, c'est le chiffre plus récent.*

*Or le Luxembourg n'a jamais été en situation d'accueillir plus de 6.700 nouveaux actifs en une année - c'était les 12 derniers mois - 6.700, mais il ne semble pas s'interroger sur la façon dont les territoires frontaliers s'organisent pour en accueillir 40% de plus, presque 10.000, dont 6.200 rien qu'en France, c'est-à-dire qu'en France, sur les 12 derniers mois, on a accueilli autant d'actifs que le Luxembourg n'en a accueilli chez lui, à 500 près, 6.700.*

*Ce n'est pas le fruit du hasard, ce sont les conséquences de choix politiques du Luxembourg, il relève, en effet, de la responsabilité politique du Luxembourg, de fixer en même temps les conditions-cadres qui permettent aux entreprises de créer 16.000 emplois et les conditions-cadres qui permettent de ne créer que 3.000 logements.*

*Les territoires frontaliers sont les territoires d'ajustement des arbitrages politiques internes du Luxembourg, pourquoi pas? Mais si les territoires frontaliers sont devenus des partenaires essentiels de la croissance économique du Luxembourg, accueillant en 2019, 60% de sa main-d'œuvre, alors, il faut parler des conditions de ce partenariat et sortir du fait accompli.*

*On ne peut pas demander aux territoires frontaliers de vivre cette aventure à leur insu, ça ne marchera pas. Il est incroyable que cette simple demande paraisse incroyable. Toujours plus de frontaliers, toujours moins de charges, toujours moins de pression fiscale, c'est la séquence 80-2020, c'est la séquence compétitivité fiscale.*

*Mais cette spirale budgétaire non vertueuse pour Luxembourg a des coûts cachés, deux principalement - ça a été évoqué - liés aux désordres générés par la prise en charge que d'un salarié sur deux par l'impôt collecté par le Luxembourg et demain de 2 sur 3, et les coûts liés au sous-investissement sur l'aire métropolitaine par Luxembourg, autrement dit, aujourd'hui, les impôts versés par les entreprises et leurs salariés ne sont mobilisés que sur 5% des communes de résidence des actifs au Luxembourg, qui n'accueille que 50% des salariés, vous entendez ce chiffre, quand Luxembourg refuse de mobiliser l'impôt collecté globalement sur sa force de travail*



*sur les territoires extérieurs directement, on en reparlera, c'est la compensation, par exemple, c'est le co-développement, il concentre son budget que sur 5% des communes, il y a 100 communes luxembourgeoises, même un peu moins, il y a 2.000 communes frontalières, ça pose un deuxième problème, c'est que la mise au gabarit de l'administration centrale de Luxembourg, c'est de s'occuper des 100 communes et Luxembourg nous dit - ne vous inquiétez pas - on va faire projet par projet - à bon, projet par projet - donc cette administration qui s'occupe de 100 communes va s'occuper de monter des projets avec 2.000 autres ? Ça c'est une plaisanterie !*

*Et si on regarde ce qui s'est passé sur les 30 dernières années, je vous dis qu'il ne s'est rien passé. Il y a eu le désenclavement de Belval, comme son nom l'indique, 6.000.000 d'euros injectés par Luxembourg, voilà, donc faut quand même avoir conscience que derrière les mots se cachent des réalités de terrain qui font que de toute façon quoiqu'on dise et quoiqu'on fasse, quelques soient les schémas qu'on a pu voir toute à l'heure, au niveau de la Grande Région, pour mettre en œuvre des actions, il faut des hommes et il faut des budgets.*

*L'absence d'investissements à hauteur des enjeux sur l'aire métropolisée par Luxembourg nuit évidemment à son développement, en particulier sur les conditions de mobilité et de qualité de vie, d'ici 2030, il devrait y avoir 60.000 frontaliers français de plus au rythme des 12 derniers mois, il devrait y en avoir 75.000, donc on devrait passer de 105.000 à 180.000, qui peut croire un seul instant que ce soit possible ?*

*Et dans le même temps, on a prévu, parce qu'on anticipe, une augmentation des trains express régionaux, TER chez nous, à dix ans, l'investissement est de EUR 1,1 milliard, ce qui permettra de doubler la capacité, soit 12.000 places de plus.*

*Je viens de vous dire que l'augmentation était de 75.000, et ça sera fait, si et seulement si, les Alsaciens acceptent de voter le budget, si et seulement si, les Champardennais acceptent de voter le budget, les Vosgiens acceptent de voter le budget, qui peut croire que ça va se passer comme ça ?*

*La 31bis, Luxembourg nous dit « je ne paie pas ». Ah bon d'accord, y en a pour combien ? EUR 1,8 milliard. Débrouillez-vous, alors Paris va se débrouiller et qui vous dit qu'il va le faire ? Qui vous dit que la Chambre va se précipiter pour dire oui-oui il n'y a pas de problème, parce que ce sont des investissements, non ? Est-ce prioritaire pour la France ?*

*Donc, en fait, la métropolisation de Luxembourg s'en est remise au bon vouloir des budgets des exécutifs étrangers, alors que nous sommes collectivement sur une des aires métropolitaines les plus riches d'Europe. Pas de budget sur la métropolisation, les incertitudes sur le nombre de frontaliers, comment imaginer que le nombre de frontaliers puisse augmenter dans de telles proportions dans les 10 ans ? Incertitude sur les investissements indispensables à la métropolisation.*

*Le modèle de développement économique des années 80 s'en remet à la providence, ne permettra pas de passer les années 2080 et c'est nous qui en paierons les coûts en même temps que Luxembourg, nous en sommes parfaitement conscients.*

*Il est donc urgent de travailler à un nouveau modèle, mais il appartient au Luxembourg de dire s'il souhaite que les territoires frontaliers deviennent les partenaires de sa croissance métropolitaine et de prendre l'initiative de la construction d'un projet de co-développement.*

*Le 17 octobre 2019, le Ministre belge des Affaires Etrangères, Didier Reynders, a invité le gouvernement luxembourgeois à ouvrir les discussions pour un nouvel accord bilatéral belgo-luxembourgeois, lors de la visite Royale, et a ouvert cette discussion aux français et aux allemands ».*

Je suis venu vous dire, de la part du Maire de Metz, que nous y sommes très favorables et que nous y sommes prêts.

## Conclusions :

L'enjeu des compensations, c'est

- celui de la juste répartition des impôts et des charges en territoire transfrontalier,
- une question territoriale qui intéresse principalement les pouvoirs locaux et régionaux,
- une question d'équité qui n'a rien à voir avec le nombre de frontaliers, il n'y aurait qu'un seul frontalier, il serait nécessaire de lui réserver un traitement équitable face à l'impôt et au service de cet impôt.

Il ne peut pas y avoir durablement, au centre de l'Europe, dans les entreprises, deux salariés jumeaux, l'un habitant Luxembourg, l'autre habitant à Metz, l'un ayant le retour d'impôt et son jumeau n'ayant droit à rien.

L'Europe, ce n'est pas ça ! C'est la base même du consentement à l'impôt et c'est un enjeu d'une autre nature que le co-développement, mais c'est une question qui ne se règle qu'à travers des conventions passées entre Etats, qui ne sont pas forcément très concernés par ces enjeux locaux.

Il faut convenir d'ailleurs que nos capitales nationales et régionales peuvent voir d'un assez bon œil les nuages qui s'amoncellent ici ou là sur les capitales concurrentes.

Or c'est à ces capitales que nous nous adressons pour faire avancer les questions de compensation et de co-développement, ce qui devrait interpeller le Luxembourg et l'inciter à les régler localement puis à les faire acter nationalement.

Qui peut croire ici, dans cette pièce, que lorsque nous allons à Strasbourg demander des financements pour tel ou tel projet avec Luxembourg, on nous accueille à bras ouverts en nous disant « Génial, on va aider Luxembourg » ?

Qui peut croire que quand on va à Paris, parler des problèmes qu'on a, quand on a quitté la pièce derrière nous, on ne nous dise pas, dès que la porte a été fermée « super, ça va mal à Luxembourg, ça coince dans tous les coins, super » ?

Evidemment, ils sont tous concurrents, or, nous remettons nos conditions de notre développement collectif au bon vouloir de territoires qui nous sont concurrents, alors qu'on a les moyens chez nous.

Pour finir, le Congrès des Pouvoirs Locaux et Régionaux du Conseil de l'Europe s'est saisi de cette question en 2017, donc depuis 3 ans, et a voté le 29 octobre 2019 pour confirmer que le partage de l'impôt est la règle qui doit être appliquée sur les territoires transfrontaliers des 47 Etats, ce n'est pas faire insulte au Luxembourg que de dire que le vote a été acquis autant plus facilement à 10 contre 1, que cette règle est déjà appliquée par tous les autres Etats Européens, sauf Luxembourg.

Par voie de presse, le Gouvernement luxembourgeois semble appréhender cette recommandation comme un problème, alors que c'est une partie de la solution, tout comme pour les communes belges, la compensation est indispensable à l'équilibre de nos territoires et une fois les conditions d'équilibre mises en place, nous pourrions construire ensemble les conditions du co-développement autour de la métropole du Luxembourg. Nous considérons, pour notre part, à Metz et dans le sillon lorrain, que les meilleurs alliés de la croissance luxembourgeoise sont les territoires qui lui sont frontaliers et nous serons d'autant plus enclins à la promouvoir cette croissance, que nous y trouverons un intérêt à agir.

## Table 2 : Aspects environnementaux



Jean-Marc  
LAMBOTTE

**Président de séance : Jean-Marc LAMBOTTE,  
Coordinateur scientifique, Lepur-Université de Liège,  
Président de la Table « Environnement »**



De gauche à droite: Bruno ECHTERBILLE, Vice-Président d'Ardenne-Eifel, Véronique BIORDI, Première Echevine d'Aubange; Jean-Marc LAMBOTTE, Président de la table, Marie-France GAUNARD-ANDERSEN, Maître de conférences, Université de Lorraine.

### **Rapporteur : Franz Clément, Chercheur au LISER**

En raison d'un problème technique, les présentations des orateurs n'ont pas pu être enregistrées à cette table. Elles ont été résumées par Franz Clément et nous l'en remercions.

En ce qui concerne la table consacrée à l'environnement et à l'aménagement du territoire, il est possible de relever la formulation de six grands éléments de nature propositionnelle.

Premièrement est apparue la nécessité en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, mais en liaison immédiate avec la problématique de la mobilité, d'augmenter l'offre des transports en commun à très grande échelle. Pour cela, Jean-Marc Lambotte a bien montré quelques exemples pouvant exister, notamment au niveau de la ville de Copenhague ou de la conurbation Malmö (Suède) – Copenhague (Danemark) dans le détroit de l'Öresund où on a réussi véritablement à agir positivement sur une grande agglomération de très grande taille, en mettant en exergue la nécessité de toujours davantage favoriser l'utilisation des transports en commun.



L'assistance à la table « aspects environnementaux ». Au 1er rang : Bernadette MARTHOZ-GERADIN (1<sup>re</sup> à gauche) et Paul JADOT (2<sup>e</sup> à partir de la droite), Administrateurs du Cercle Européen Pierre Werner.

Deuxième élément formulé : un changement dans les conceptions de l'urbanisme de manière à valoriser et à favoriser l'habitat à proximité des lieux où se trouvent de moyens de locomotion adaptés, notamment les gares ferroviaires. De pareils exemples existent au Grand-Duché, mais aussi ailleurs en Belgique, par exemple à Marbehan et à Libramont où l'on commence véritablement à créer des mécanismes destinés à valoriser l'habitat à proximité de stations ferroviaires.

Troisièmement, il fut mis en avant un plaidoyer pour un aménagement du territoire davantage européenisé, c'est-à-dire une demande à renforcer en vue de collaborations bien plus étroites qu'elles ne le sont aujourd'hui. Si ceci apparaît déjà assez difficile au niveau de la Grande Région, c'est encore moins évident au niveau européen, mais visiblement, c'est quelque chose qui paraît fondamental pour améliorer la situation.

Le quatrième grand élément ressorti est ce que l'on pourrait appeler le « réseautage », c'est-à-dire, le fait d'essayer de créer davantage des agglomérations par rapport au phénomène de la dispersion, ce qui reviendrait à réaliser à nouveau ce qui a été plus ou moins mis en évidence dans la conurbation Copenhague-Malmö du détroit de l'Öresund, à savoir mettre davantage en réseau des agglomérations plutôt que de favoriser la dispersion. Mais ceci nécessite alors des nouvelles formes de gouvernance pour pouvoir y parvenir.

Cinquième élément mis en évidence : tenter de valoriser le rôle du monde associatif. Ceci est apparu clairement avec la présentation d'Ardenne-Eifel où les petites communautés ont aussi sans doute leur mot à dire et leur propre créativité à développer dans des solutions à trouver pour résorber des problèmes en liaison avec l'aménagement du territoire.

Sixième et dernier grand point. Il fut évoqué par Georges Gondon, et concerne bien évidemment la question de fiscalité en liaison avec la problématique du télétravail qui n'est toujours pas complètement réglée, ni complètement uniformisée entre les pays de la Grande Région.



## Table 3 : Questions de mobilité proprement dites



Stéphane GODEFROY

### Président de séance : Stéphane GODEFROY, AGAPE Longlaville



De gauche à droite: François Bellot, Ministre de la SNCB et de la Mobilité, Stéphane GODEFROY, Président de la table et Daniel Hussin, Président du Cercle Pierre Werner

Avant de laisser la présidence de la table « mobilité » à Stéphane GODEFROY (AGAPE), Daniel HUSSIN lui demande de préciser ce qu'est l'AGAPE et de décrire le projet MMUST, dont il est le chef de file.

Pour l'AGAPE (Agence de l'Urbanisme Lorraine Nord), il invite l'assistance à se référer à la documentation qui se trouve dans la farde. Mais l'AGAPE est un organisme français de conseils et d'études pour les collectivités locales.

Le projet MMUST est un projet Interreg qui vise à construire un modèle de prévisions des déplacements, sur un périmètre très large, c'est-à-dire sur l'ensemble du Grand-Duché de Luxembourg, la Province de Luxembourg et tout le nord lorrain.

Le constat est que :

- Les réseaux routiers sont saturés, les trains sont bondés, les perspectives d'ici 2035 montrent que le nombre de frontaliers devrait progresser de 70 à 80 000 unités
- Le trafic des poids lourds est aussi en forte croissance, comme l'a souligné le Bourgmestre d'Aubange, Jean-Paul DONDELINGER.
- Il y a aujourd'hui 200 000 frontaliers qui passent chaque jour la frontière

Et il n'y a pas d'outil à disposition des Autorités à prendre des décisions. Les modèles de déplacements existent de part et d'autre des frontières, mais ils sont tous sur des périmètres assez restreints et il n'y a pas d'échanges d'informations.

Faut-il créer des centres de coworking sur les territoires: combien? Où? Faut-il mettre de nouvelles lignes de bus transfrontalières?

Quel serait l'impact d'une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute?

C'est l'objectif de MMUST. C'est aussi 26 partenaires de 4 pays différents. Il dispose d'un site internet.

Dans l'immédiat, nous collectons des informations de part et d'autre des frontières: comptages routiers, localisation des emplois, réseaux des transports en commun, ... Avant tout, c'est connaître le territoire, analyser ce qui s'y passe pour pouvoir agir en conséquence.

Ensuite seront élaborés des scénarios d'aménagement pour une vision partagée

commune du territoire à l'horizon 2030-2040, en cohérence avec le Schéma de Développement Territorial de la Grande Région.

Le projet Interreg prendra fin en 2021, mais nous réfléchissons d'ores et déjà à un partenariat sur le long terme afin d'asseoir et d'assurer la pérennité du modèle sur le long terme.

Nous essayons d'anticiper les comportements de la population et de comprendre les critères principaux pour les gens dans leurs déplacements: coût, temps et mode de déplacement. Une enquête est en ligne en ce moment afin que l'outil soit le plus performant possible, le plus fiable.

J'ai la conviction que MMUST sera une nouvelle étape dans la coopération transfrontalière au niveau de la mobilité sur le territoire.



Jeanne RUFFING

## Jeanne Ruffing, Observatoire Interrégional du Marché de l'Emploi (OIE), Sarrebriicken

Je vais vous donner quelques données de cadrage sur la mobilité et la démographie en Grande Région et esquisser les défis face à l'avenir.

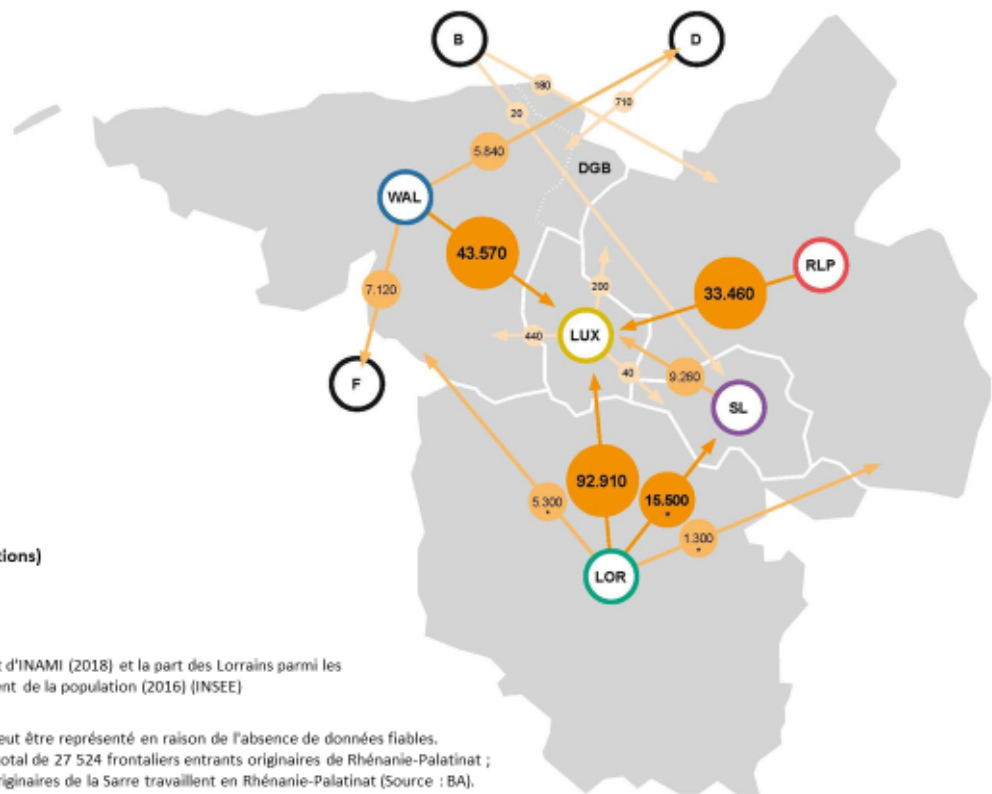
### 1. Carte des flux frontaliers dans la Grande Région

Le Luxembourg attire la plus grande partie des frontaliers. La Lorraine est le territoire d'origine le plus important, soit 54% des frontaliers dans la Grande Région.

La Wallonie (y compris la Communauté germanophone de Belgique) totalise en 2018 43 600 frontaliers travaillant au Luxembourg.

La Sarre a plus de frontaliers entrants que sortants et son marché du travail dépend fortement des Lorrains. Il y a moins de Sarrois qui viennent travailler au Luxembourg.

### Flux de frontaliers dans la Grande Région en 2018

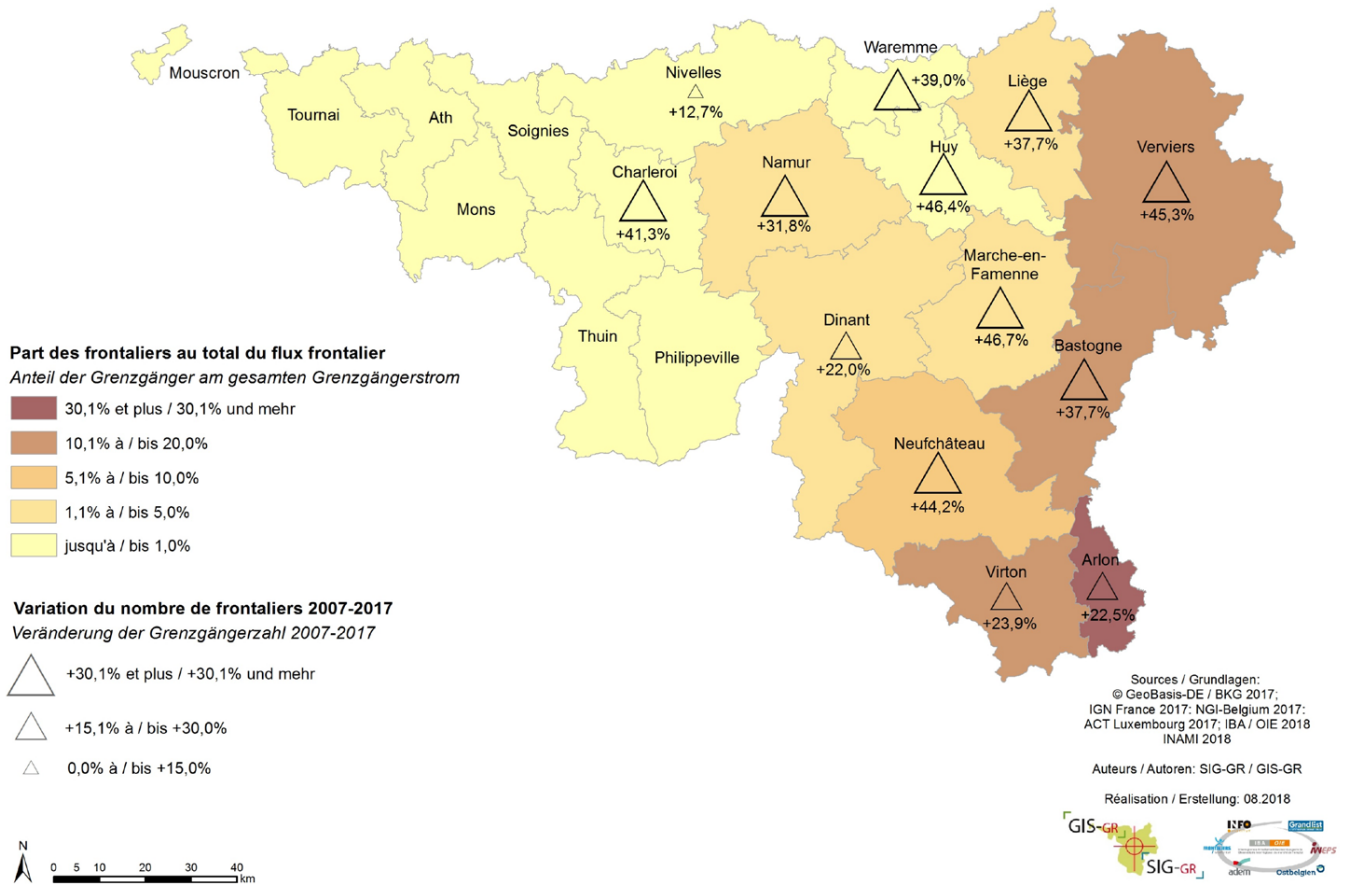


Sources : BA, IGSS, INAMI, INSEE (Estimations)  
Calculs : OIE  
Données de 2018

\*Estimations pour 2018  
Données calculées avec les chiffres de la BA et d'INAMI (2018) et la part des Lorrains parmi les frontaliers français selon le dernier recensement de la population (2016) (INSEE)

Remarques :  
Le nombre de frontaliers vers la Lorraine ne peut être représenté en raison de l'absence de données fiables.  
A la date du 30/06/2018, la Sarre compte un total de 27 524 frontaliers entrants originaires de Rhénanie-Palatinat ; à la même date, 17 583 frontaliers entrants originaires de la Sarre travaillent en Rhénanie-Palatinat (Source : BA).

**Frontaliers d'origine wallonne et travaillant au Luxembourg par lieu de résidence (arrond.) au 30.06.2017, variation 2007-2017**  
*In Luxemburg beschäftigte Grenzgänger aus der Wallonie nach Wohnort (Arrond.) zum 30.06.2017 und Veränderung 2007-2017*



## 2. Projection des flux frontaliers

Se basant sur le travail des offices statistiques de la Grande Région, les flux frontaliers dans la Grande Région sont en hausse continue.

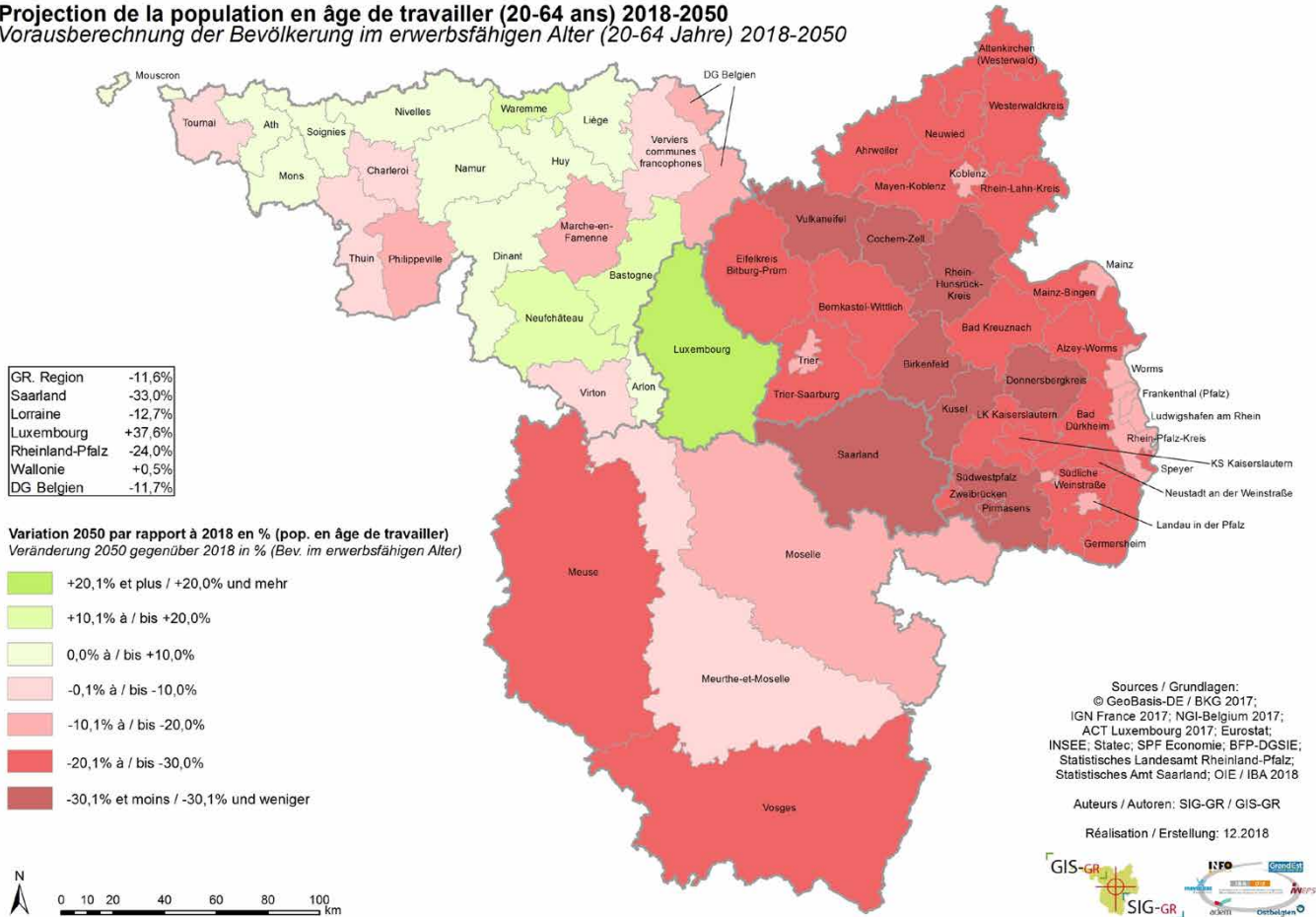
La Sarre et la Rhénanie-Palatinat sont fortement dépendantes de l'industrie qui est un secteur économique vieux si l'on considère l'âge du personnel. Il n'y a pas de renouvellement des travailleurs.

En Wallonie, le nombre de frontaliers en provenance de France est à la hausse et l'on voit l'impact de la crise financière de 2008, juste pour donner l'idée de l'importance de facteurs conjoncturels.

Sur la période 2007-2017, les flux entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg sont orientés à la hausse, principalement dans l'arrondissement d'Arlon, en raison d'un effet de proximité. Le flux wallon vers le Luxembourg a augmenté pendant ces 10 ans de 30%. Ce qui correspond à 9 500 frontaliers. Et la zone d'origine tend à s'élargir avec une évolution assez dynamique.



**Projection de la population en âge de travailler (20-64 ans) 2018-2050**  
*Vorausberechnung der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (20-64 Jahre) 2018-2050*



**3. L'évolution de la population en âge de travailler, c'est-à-dire les 20 à 64 ans, va connaître des évolutions divergentes dans la Grande Région : Le Luxembourg est toujours dans une évolution très positive et devrait augmenter de 38 %.**

Par contre, la Sarre et la Rhénanie-Palatinat sont dans le rouge, surtout en Sarre où la situation est la plus préoccupante. Elle perdrait en effet 33 % de sa population en âge de travailler. De plus, la population âgée va beaucoup augmenter, d'où des demandes plus grandes pour les services à la personne, en soins en services de santé.

Dans les 20 à 30 prochaines années, il faudra prendre en considération des évolutions démographiques complètement nouvelles, comme M. REITZ l'a souligné dans son intervention.



François BELLOT

## François Bellot, Ministre fédéral de la SNCB et de la Mobilité



A gauche du Ministre François BELLOT, Sophie VAN DE WOESTYNE, INFRABEL - Relation Officer pour la Wallonie

Après ce cadrage général, j'ai envie de profiter de la présence de Monsieur François Bellot, le Ministre Fédéral de la Mobilité, pour vous demander, Monsieur le Ministre, quel est votre constat à la mobilité dans ce secteur et que comptez-vous mettre en place pour essayer d'améliorer le quotidien de la population ?

Bonjour à tous et félicitations pour cette initiative qui est un peu un think-tank qui permet de voir à la fois quel est l'état de la situation et quelles sont les perspectives et les stratégies qui pourraient en découler.

Alors de manière globale, tout d'abord la mobilité, il y a deux éléments :

- il y a la demande de mobilité : pourquoi se déplace-t-on ?
- il y a l'offre de mobilité : comment agir sur la demande de mobilité ?

La demande de mobilité, c'est le nombre de trajets de faits et puis le fait-on en voiture, en train, en bus ou en vélo ? Comment peut-on réduire la demande de mobilité, même s'il y a une croissance du nombre de postes de travail, la demande de mobilité, par exemple, de véhicules ou autre chose.

Première chose : le co-voiturage. Quelqu'un en a souligné le nombre, mais c'est la même chose vers Bruxelles, « l'autosolisme » considère que, pour aller au travail en voiture, il y a en moyenne 1,2 personne dans chaque voiture.

C'est caractéristique de la bande de co-voiturage, parce que, à la demande du Ministre Di Antonio sur base des exemples en Espagne, en Angleterre, mais aussi aux Etats-Unis où c'est un succès, on a mis en place une bande de co-voiturage : on a d'abord modifié le code de la route, ça c'est moi, et lui, parce que la mobilité en Belgique, c'est quand même quelque chose de complexe, enfin, on fait aussi des choses ensemble, on a modifié le code de la route pour permettre la réalisation d'une bande de co-voiturage entre Arlon et Luxembourg.

Pour que ça marche, il faut qu'il y ait bien entendu une bande du côté belge et du côté luxembourgeois. Suite à des contacts que j'avais noués avec le Ministre François Bausch -avec lequel j'ai une excellente collaboration - il a marqué son accord pour prolonger cette bande de co-voiturage au Luxembourg. Vous avez lu dans la presse que, aujourd'hui, il y a un à deux véhicules par jour du côté belge

Pourquoi? Les études de comportement démontrent que la voiture c'est l'extension du privé, de l'habitation, il y a beaucoup de gens qui se rendent à Bruxelles tous les jours, des centaines de milliers. Il y a 40 % des gens

- qui se rendent aujourd'hui à Bruxelles en voiture,
- qui auraient intérêt à prendre le train,
- qui gagneraient ½ heure par jour, de leur domicile au lieu de travail et je ne parle pas de gare à gare, de leur domicile, en prenant soit le vélo, soit le bus, soit se garer avec la voiture à la gare, pour partir et rentrer à Bruxelles.

La question est de savoir

- pourquoi ne le font-ils pas ?
- pourquoi passent-ils 2 à 3 heures dans leur voiture, quand en train, ils peuvent le faire en ¾ d'heure ou en 1 heure ?

C'est sociologique tout simple : les gens, en sortant de leur bureau et en rentrant dans leur voiture, ont déjà l'impression d'être chez eux, alors que, dans les transports en commun, il y a un voisin qui écoute le téléphone.

La deuxième chose : il faut impérativement soutenir cette mesure :

- je ne crois pas que c'est sur base des observations à 2 mois, à 6 mois que l'on va avoir des résultats spectaculaires,
- je pense qu'il faut que les représentants des Conseils de mobilité des entreprises, et aussi les jeunes générations, soient plus sensibles à ce mode de transport,
- je pense qu'il faut qu'ils s'organisent pour pouvoir le faire, d'autant plus que fiscalement - en Belgique - celui qui covoiture peut déduire de la même façon ses frais de déplacements comme s'il conduisait seul dans la voiture.

Donc fiscalement, c'est quand même très intéressant, mais s'ils travaillent au Grand-Duché de Luxembourg, ce n'est pas le même régime fiscal. D'ailleurs, là-bas, je pense que la déclaration d'impôts, c'est une feuille A4 recto-verso, alors qu'en Belgique, c'est ¼ d'une boîte de photocopies. Là, c'est caricatural.

La deuxième chose, c'est le télétravail. En Belgique, le télétravail augmente de 10 à 12 % par année surtout dans les grandes villes. Et c'est important aussi dans les zones rurales qui sont souvent moins bien desservies par les transports publics. Il faut vraiment soutenir cette forme de travail.

Il y a une limitation aujourd'hui à 24 jours par année, et la négociation porte autour de 48 jours. Cela fait l'objet de discussions fermes entre les Ministères des finances, car ce n'est pas toujours facile de comprendre les subtilités à un jour ou deux près.

Mais je pense que c'est très important d'aller dans cette voie, surtout que le Grand-Duché de Luxembourg offre beaucoup de prestations de services selon les secteurs économiques.

Ici c'est la demande de transports. On peut agir sur elle parce qu'elle est générée par

le travail. Donc, il faut se mettre autour de la table pour bien entendu trouver des solutions.

Alors, le transport, comment peut-il se faire? Il peut se faire à la fois par voiture individuelle - on connaît l'attachement à la voiture - et je pense aussi qu'il faut soutenir le transport en commun et qu'il existe des solutions au niveau fédéral et régional.

Entre les Etats, il y a des frontières, ce qui ne simplifie les choses parce que les entreprises publiques de transport ont une limite, c'est celle des frontières administratives de leurs Etats, et que, en transport par bus, la frontière constitue la limite au-delà de laquelle on ne va pas.

Donc il y a eu des contacts TEC - Grand-Duché de Luxembourg, ce qui n'est pas simple dans le cas de bus transfrontaliers (qui paie quoi?). Je pense qu'il faut véritablement trouver des solutions là où il n'y a pas d'autres possibilités de transport en commun que les trains.

En ce qui concerne le ferroviaire, il y a deux aspects :

- le transport de marchandises
- le transport de personnes

Pourquoi parler du transport de marchandises? Parce qu'il est vital de poursuivre le soutien au transport de marchandises par le rail. Vous avez la ligne Athus-Meuse qui passe ici, vous avez la plateforme multimodale d'Athus où l'on fait d'importants travaux actuellement – pas en termes de longueur, ni d'investissements, de l'ordre de EUR 7 à 8 millions, mais importants parce que ils créent des connexions vers la France qui n'existaient pas ou qu'à partir de la plateforme multimodale, on va pouvoir amener des marchandises du port d'Anvers, de Rotterdam, de Dunkerque jusque-là et les splitter ou l'inverse, les concentrer sur la plateforme.

Donc c'est important, car cela représente des centaines de milliers de camions par année et il y a un développement, un taux de croissance attendu qui est important.

Pour le transport des voyageurs, il y a trois lignes : les ligne 42 et 162 :

- la 42, c'est Liège-Luxembourg,
- la ligne 162, c'est Bruxelles-Luxembourg.

Il y a aussi la ligne Virton-Athus vers Luxembourg. Il y a ici des problèmes frontaliers. Alors l'Europe crée la libre circulation des biens et des personnes, on a réglé toute une série de questions relatives à la signalisation classique, puis on prend les normes T.C.S.

Mais, il faut quand même savoir que, lorsque vous achetez le T.C.S., c'est comme si vous achetez un ordinateur : un pays achèterait le Mac et l'autre un P.C. : ces systèmes ne se comprennent pas, car c'est une norme qui a tout - sauf d'européen - alors que c'est une obligation européenne.

Donc, la Belgique a fait le choix de mettre un système T.C.S. sur tout son réseau pour 2022, le seul pays européen avec le Grand-Duché qui couvrira l'ensemble des 2 territoires. Le Grand-Duché a pris aussi cette option, mais les constructeurs vous livrent la dernière version qui n'est pas compatible avec l'avant-dernière.

Pour bien comprendre quand même que les Etats, les compagnies de chemin de fer sont confrontés à une situation quasi monopolistique où les opérateurs fournissent



des logiciels de hardware qui ne sont pas compatibles. Ainsi nous avons été en rapport avec M. Jacquemin -Amis du Rail Halanzy – pour la ligne entre Virton et Luxembourg: les machines luxembourgeoises ont été homologuées en Belgique, ce qui prend longtemps, beaucoup de temps. Ainsi les machines pouvaient rentrer en Belgique, sur le T.C.S. belge avec le T.C.S. luxembourgeois. Mais lors du chemin inverse, ça ne fonctionnait plus parce qu'il y a trois balises en Belgique, alors qu'au Grand-Duché il y en a cinq. Donc, quand la machine passait de Belgique au Grand-Duché, elle tombait face à cinq balises et elle ne comprenait plus.

Donc il faut bien comprendre quand même qu'il y a des choses qui sont techniquement difficiles et complexes. Ainsi pour résoudre le problème avec les machines Dell, et celui de six machines belges entre Arlon et Luxembourg, ça coûtait EUR 8 millions.

Parlons maintenant de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Elle était inscrite dans les réseaux transeuropéens (axe 3) au même titre que Bruxelles-Paris et Bruxelles-Amsterdam. Pour des raisons que j'ignore aujourd'hui - peut-être que Charles Ferdinand Nothomb a eu le temps d'en discuter avec lui à l'époque - Karel Van Miert était totalement opposé à ce qu'on fasse un T.G.V. entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Je le regrette, c'est dommage, on en aurait tous profité et moi en particulier. Quoique j'aurais vu passer les trains, car ils ne se seraient pas arrêtés à Rochefort. J'ignore encore aujourd'hui les raisons de son refus.

## Projet inédit !



// Le projet axe 3 présente une forte **complexité technique**.

Il s'agit du seul projet de modernisation en Belgique de cette ampleur :

- **combinant toutes les techniques** (types de travaux: génie civil, voies, caténaires, signalisation et changement de tension) ;
- sur un tronçon d'une **longueur de 175 km sur les lignes 161 et 162** ;
- conservant les lignes ferroviaires en service ;
- organisant les chantiers par roulement (de 2 à 3) afin d'optimiser l'utilisation des coupures mises à disposition pour les travaux ;
- combinant **rectification de courbes et réélectrification** ;
- **parallèlement au déploiement de programmes de sécurisation (TBL1+ et ETCS)** ;
- **simultanément** au programme **RER** et à la mise à 4 voies de la L161 entre Watermael et Ottignies. //

L'état de cette ligne date de 1958 et a été électrifiée pour l'exposition de 58, et depuis lors quasiment plus de travaux, comme pour les autoroutes, pour 20 à 30 ans. Pour une voie de chemins de fer, la durée est de 50 ans environ.

Puis le gouvernement et les ministres ont décidé de faire des travaux importants qui ont été déjà faits jusqu'à Namur. Je suis arrivé aux responsabilités: le projet est connu d'INFRABEL, Sophie Van de Woestyne va vous exposer l'état de la situation.

De mon côté, j'ai refinancé la S.N.C.B., et particulièrement cet axe-là, à hauteur de EUR 300 millions et il faudra encore EUR 200 millions dans le prochain plan d'investissements pour terminer les travaux.

Mais les étapes sont connues, car toutes les études sont faites et les permis obtenus.

Quel est le but? Le but c'est de faire Bruxelles-Luxembourg en 2 heures 4 minutes en 2026-2027. Vous allez me dire que l'échéance est lointaine, mais pourquoi? Tout simplement parce que les travaux sont effectués en maintenant un minimum de trafic sur la ligne. Nous ne pouvions pas suivre l'exemple du Grand-Duché de Luxembourg qui a coupé sa ligne pendant 3 mois pour faire les 17 kilomètres de voiries. Ce n'était pas possible du côté belge, parce que la Province de Luxembourg est dépendante de l'autoroute et du train et qu'il aurait fallu fermer la ligne pendant 1 an et demi voire deux années. Dans cette hypothèse, les travaux auraient pu être terminés fin 2024. Ce n'est pas l'option que j'ai retenue.

Les travaux sont menés de nuit et le week-end, mais on est même au bout du modèle, parce que les entreprises et le personnel ne veulent plus travailler toutes les nuits et tous les week-ends. Quoiqu'il en soit, on avance, la ligne est à voie unique actuellement entre Lavaux et Habay. On déplace de 6 à 700 000 mètres cubes.

Quel est le but? L'objectif, c'est le temps de parcours, c'est mettre les trains à vitesse de 160 km/h au lieu de 130 aujourd'hui, c'est d'y mettre 25.000 volts jusqu'à Namur. Pourquoi? Parce que l'on gagne en gare dans l'accélération et la décélération, soit 1 minute à 1 minute 30 dans les opérations. Si vous multipliez par le nombre de gares, vous trouvez tout de suite de nombreuses minutes. Et l'objectif est de moderniser les rails et les gares.

Dans l'intervalle, il faut que le navetteur supporte la situation, sans compter la problématique du nouveau matériel, les nouvelles machines M7 qui vont être fournies à partir de janvier 2020. Elles arriveront sur la ligne 162 peut-être plus tôt à Namur, mais à Arlon, elles n'arriveront qu'en 2022, pourquoi? Parce que les machines doivent d'abord être homologuées en Belgique – ce qui suppose un délai de 12 ou 18 mois – afin d'être utilisées en Belgique avant de pouvoir déposer le dossier d'homologation dans un Etat voisin. Ce sont les règles internationales. Pourquoi? Le matériel fera d'abord ses maladies sur notre territoire avant de se rendre dans les territoires voisins.

L'on parle de machines importantes, modernes, bien équipées (25 000 volts), ce sont des trains à grandes capacités.

Ces 3 à 4 dernières années, le nombre de voyageurs sur la ligne 162 stagne voire a même baissé en raison des inconvénients enregistrés sur cette ligne.

Mais selon notre expérience sur les autres lignes, pour chaque minute gagnée, ce sont des centaines de voyageurs que l'on gagnera. Et nous pensons donc que, avec l'amélioration de la qualité de service, nous verrons augmenter le nombre de voyageurs dans les 4 à 5 ans après la mise en service, de l'ordre de 25 à 30 % minimum par rapport à la situation actuelle.

Alors quels sont, sur le plan transfrontalier, les défis? C'est l'homologation du matériel - Muriel va vous en parler un peu – et c'est la coopération avec le Grand-Duché de Luxembourg.

A la suite de l'accident de Bettembourg, le Grand-Duché de Luxembourg a décidé d'avancer d'un an le délai de mise en œuvre de l'obligation du TCS sur son territoire. Comme les procédures sont longues, notre pays n'était pas prêt pour la date retenue par les autorités luxembourgeoises. C'est une question de 2 à 3 mois avec les locomotives, je crois que c'est mars-avril et donc après les Désiros vont suivre les machines bi-courants, enfin.

Des travaux importants ont été entrepris:

- nouvel atelier à Arlon,
- la gare d'Arlon est en travaux,
- Libramont est terminé,
- Marbehan est en cours,
- Jemelle est terminé,
- Marloie va commencer,

	Travaux à réaliser	Travaux terminés
Modernisation Voies	175 km de ligne	88 km de ligne
Rectification courbes, y compris le ripage des voies	10	9
Réélectrification Caténaire	175 km de ligne	88 km de ligne
Renouvellement alimentations	3 sous-stations (3kV) 2 sous-stations (25kV) 1 poste de distribution (25kV) 15 Postes Autotransformateurs (25kV) (projet actualisé)	3 sous-stations (3kV) 4 postes autotransformateurs (25kV)
Signalisation	175 km de ligne	90 km de ligne
Renouvellement génie civil (ouvrages d'art)	80	62
Renouvellement et suppression de passages à niveau	28	26
Réaménagement gare	4	2

Donc la ligne Bruxelles – Arlon est une ligne sur laquelle nous investissons, de l'ordre de EUR 800 à 900 millions et ce qui représente au sud de Namur un montant d'EUR 530 millions.

En ce qui concerne maintenant la structure tarifaire entre la Belgique et le Luxembourg, elle est différente. Mais il y avait un effet «tarif frontière», car il y avait un supplément de EUR 13,50 par mois en raison du coût du parking.

Lors d'une rencontre avec le Ministre François Bausch, il a été convenu que

- le Grand-Duché de Luxembourg prendrait à sa charge le coût d'EUR 13,50 sur les abonnements et la Belgique rendrait gratuits les parkings le long de la ligne.

Ce qui, par exemple, à Arlon va poser quelques problèmes en raison des voitures ventouses des habitants des nouvelles constructions à côté de la gare, 24 heures sur 24.

Comme les parkings sont gardés, ils ont l'avantage de la proximité. Le bon sens voudrait qu'ils se rendent à pied à la gare et qu'ils n'occupent pas les places des gens qui habitent à 5 kilomètres.



Quelles sont les demandes que l'on pourrait formuler au Grand-Duché de Luxembourg?

Le Grand-Duché de Luxembourg va rendre à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020 le voyage gratuit pour les travailleurs. Cette gratuité va sans doute attirer plus de clientèle et va créer quelques soucis :

- celui des quais sur lesquels les trains belges arrivent en gare de Luxembourg va poser problème : je n'ai cessé de le dire, même si les plans en tiennent compte, on a l'impression que ce ne sera pas suffisant et satisfaisant. Il y a des contacts entre les sociétés, donc pour ma part je les laisse faire sur le plan politique. J'ai d'ailleurs déjà sensibilisé mon collègue luxembourgeois François Bausch à ce niveau-là.
- au niveau de la « gratuité » des transports au Luxembourg, il y a des effets Park & Ride en Belgique, des effets sur le parking et de son accessibilité. Je m'en suis déjà entretenu avec le Bourgmestre d'Aubange.

Mais tout le monde n'est pas obligé de venir à la gare en voiture. Il est connu que le Wallon se déplace très peu en vélo, prend toujours le relief comme excuse. Mais aujourd'hui, ce n'est plus un motif valable avec les vélos électriques.

L'autre argument est celui du climat. Je rappelle tout de même qu'au Danemark, qui, à mon avis, a un climat un peu plus rude que le nôtre, 60 % des gens se rendent à la gare en vélo à des distances parfois plus élevées.

En Flandre, à Courtrai par exemple, il y a 22 000 vélos à la gare tout comme à Gand. Si le climat est jugé peut-être un peu plus doux et qu'ils n'ont pas tant de neige, je pense qu'il y a encore des efforts à faire pour pouvoir assurer la convergence des intérêts et le trajet du domicile jusqu'à la gare. D'autant plus qu'à Luxembourg, l'offre multimodale se fait avec les trams et est intéressante.

Donc il faut peut-être au niveau des TEC repenser l'offre en fonction de la demande de transports qui sera observée vers les gares, sachant qu'on ne doit pas nécessairement aller, comme je vous l'ai dit, en voiture à la gare, mais en vélo ou en bus.

Nous avons mis aussi en place un train d'étudiants : nous avons augmenté l'offre, nous avons doublé les trains sur l'Athus-Meuse, et il y a la boucle du Luxembourg - qui n'est pas encore bouclée - puisqu'il y a des travaux importants sur la ligne 162 qui freinent le passage des trains.

Et enfin, suite à des discussions avec le gouvernement wallon de l'époque et le Ministre Di Antonio, j'ai déposé une proposition de loi - en insérant un article 3 dans la loi passée en février 2019 en affaires courantes - votée à l'unanimité, moins les extrêmes - mais à mes yeux, ils ne comptent pas - l'impossibilité légale de fermer la moindre ligne de chemin de fer en Belgique d'ici 2031.

Donc c'est clairement mis dans la loi et c'est repris dans les accords de coopération. Qu'est-ce qu'un accord de coopération ? C'est un engagement mutuel légal qui empêche toute fermeture.

Ainsi, M. Lallemand, l'un des patrons, devra appliquer la loi. Je lui ai envoyé une copie pour être sûr qu'il l'ait bien lue. Son appel sera de demander les moyens d'entretenir toutes les lignes.

Je me suis exprimé ce matin sur le sujet : cela ne signifie pas que l'Etat doit emprunter EUR 35 milliards, car la dotation annuelle récurrente est de EUR 2,8 milliards, ce qui représente environ EUR 30 milliards sur 11 ans, plus EUR 5 milliards d'investissements supplémentaires à consentir pour le maintien

de capacité, les extensions de capacité, les quais à 76 cm entre les 2/3 des gares PMR, ...

Ce n'est donc pas EUR 5 milliards d'emprunts de l'Etat, de SNCB et d'INFRABEL, car par les mécanismes mis en place en interne à la SNCB d'une part et par la croissance naturelle accélérée du nombre de voyageurs - qui était de 1 % puis est passée à 3,5 % par an, et depuis 3 ans est à 3,5 % de voyageurs en plus - c'est 3,5 % de chiffre d'affaire en plus à personnel constant, c'est-à-dire une croissance du résultat d'exploitation de l'ordre de EUR 80 millions par an pour la SNCB et EUR 60 millions pour INFRABEL.

Ce qui fait EUR 140 millions, ce qui permet de rembourser un prêt de EUR 1,4 milliard.

Sur EUR 5 milliards nécessaires selon mon analyse pour les 11 prochaines années, il y a déjà de l'ordre de EUR 2,7 – 2,8 milliards d'autofinancement. Il restera alors EUR 2,2 milliards sur 11 ans.

Même si notre Etat a des difficultés budgétaires comme de nombreux Etats, je suppose que pour maintenir un taux de croissance de 3 % par an du nombre de voyageurs on trouvera bien ces EUR 2,2 milliards.

Voilà quel était mon constat, quelles sont les perspectives qui sont coulées dans des plans pluriannuels d'investissements. Les hommes passent, mais les projets – y compris les programmes, moi je suis en affaires courantes – et quand on s'occupe de la mobilité, c'est normal qu'elle soit courante, mais j'essaie de les rendre coulantes.

Voilà je vais passer maintenant la parole à Muriel sur l'offre ferroviaire et l'incidence d'ici 2026-2027 et ensuite à Sophie qui va, je suppose, expliquer un peu l'échéancier des travaux.



Muriel Cochez

## Muriel Cochez, SNCB – Public Affairs Wallonie



Voici quelques chiffres clés pour l'année 2018 :



- la SNCB a transporté près de 244 millions de voyageurs nationaux, 17,5 millions de voyageurs internationaux ont transité par nos gares,
  - la SNCB, c'est 17 703 équivalents temps-plein,
  - nous transportons par jour de semaine 893 700 voyageurs,
  - nous comptons 554 gares et points d'arrêt
  - nous faisons circuler chaque jour de semaine pas loin de 3 800 trains.
  - alors la SNCB organise son offre de transport sur une base de 3 ans. Donc nous sommes actuellement en train d'élaborer le plan de transport 2020-2023. Et le plan de transport en cours, c'est celui qui a pris effet en décembre 2017 dont je vais vous dresser un petit bilan :
- nous avons misé sur une augmentation de l'offre de 5,1 %. Fin 2018 nous étions à 5,5 % d'augmentation de croissance.
  - Concernant le nombre d'arrêts desservis, nous missions sur 20 % d'augmentation, ce pourcentage est acquis. Il faut savoir que nous desservons aussi désormais Seraing et Ougrée le week-end et introduit un projet intéressant d'offre transfrontalière entre Namur et Maubeuge via Charleroi et Mons et Aulnoye-Aymeries, pour donner correspondance aux trains d'équilibre du territoire français qui regagnent Paris, Paris-Nord.
  - en termes de correspondance, nous avons une hausse de 19 %. Nous sommes à 1 868 correspondances par heure et au niveau de la vitesse commerciale, nous sommes un petit peu en-deçà de ce qui avait été postulé, de 2,98 %, puisque nous sommes à 2,83 %, ce qui correspond à une moyenne d'environ 77,1 km/h.

Par rapport à la Province de Luxembourg, le Ministre vous a déjà expliqué succinctement :

- que nous avons doublé la fréquence entre Namur-Dinant-Libramont et Bertrix. Nous sommes passés d'une offre d'un train toutes les 2 heures à 1 train par heure, soit une augmentation du nombre de voyageurs de 5,1 % sur cette ligne 166



#### Doublement de la fréquence entre Namur – Dinant – Libramont & Bertrix

- 16 gares en bénéficient
- Du lundi au vendredi, un train par heure au lieu d'un train toutes les deux heures

Augmentation de 5,1% de voyageurs sur la ligne 166 Dinant - Bertrix

- que nous avons doublé la fréquence entre Libramont-Bertrix-Virton-Arlon, en passant d'un train toutes les 2 heures à 1 train par heure. Ici, on a constaté une baisse du nombre de voyageurs qui s'explique notamment par le fait qu'au cours du 1<sup>er</sup> semestre de 2018, nos trains ont été remplacés par des bus pendant 50 jours ouvrables, travaux obligent.



#### Doublement de la fréquence entre Libramont - Bertrix – Virton - Arlon

- 9 gares en bénéficient
- Du lundi au vendredi, un train par heure au lieu d'un train toutes les deux heures

Diminution de 3,3% de voyageurs sur la ligne 165 Bertrix – Virton - Arlon

Donc quand il y a des travaux, il n'est pas possible de faire rouler des trains, les travaux étant forcément indispensables.

Le Ministre vous a parlé également de cette boucle du Luxembourg :

- nous avons également pour projet, fin 2017, de faire circuler et de doubler la fréquence sur la relation 113, Libramont-Marbehan-Arlon. Compte tenu des travaux en cours, il y a un petit peu de retard, et donc ce projet est prévu pour le 3<sup>e</sup> trimestre de 2020.



#### Doublement de la fréquence du L13 Libramont – Marbehan – Arlon

- 7 gares vont en bénéficient
- Du lundi au vendredi, un train par heure au lieu d'un train toutes les deux heures

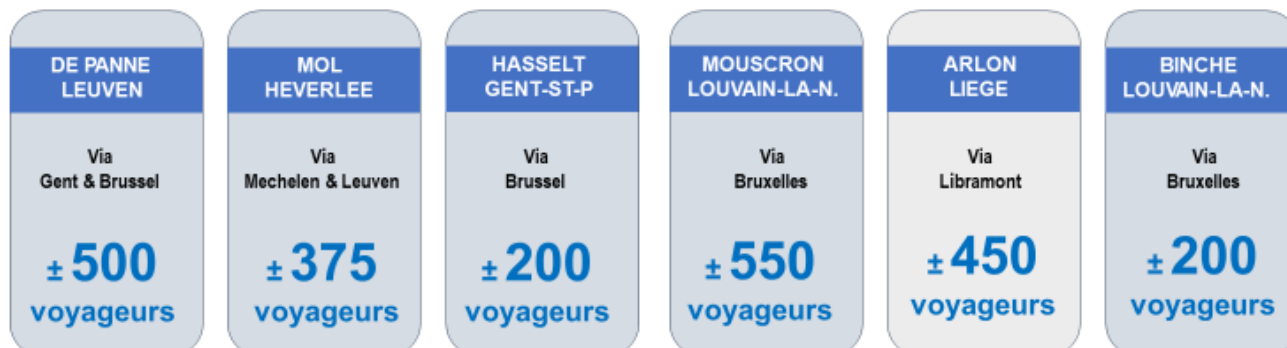
Prévu dès la fin des travaux sur cet axe



- A l'échelle du pays, nous avons également introduit 6 nouveaux trains P pour les étudiants qui regagnent les universités le dimanche soir.

Pour votre région, entre Arlon et Liège, il y a un train qui a été mis en service le dimanche soir via Libramont et a attiré 450 voyageurs.

### 6 nouveaux trains P pour le retour des étudiants le dimanche soir



- Enfin au cours des dernières années, la croissance du nombre de voyageurs de la SNCB est de 81 %, ce qui n'est quand même pas anodin.

Le prochain plan de transport est à l'étude, c'est-à-dire le plan transport qui s'étendra de décembre 2020 à décembre 2023. Les projets étudiés en particulier par la SNCB ont été présentés sous la forme de «road-shows» organisés dans chaque province comme cela a été le cas à Libramont début juillet.

Notre Conseil d'Administration se prononcera sur les projets à retenir le 20 décembre prochain. A ce stade, il ne m'est pas possible de vous en dire plus sur les projets qui seront retenus.

Mais voici les études :

#### EN SEMAINE

- Doubler la fréquence des IC entre Namur et Arlon
- Améliorer la vitesse entre Bruxelles – Namur et Luxembourg
- La relation L Liers – Liège – Bomal – Marloie circule toutes les 30 minutes en journée
- La relation IC33 Liers - Gouvy - Luxembourg circule toutes les heures
- Augmenter les amplitudes de desserte

#### LE WEEK-END

- Circuler toutes les heures sur la relation IC33 Liers – Liège – Gouvy – Luxembourg
- Circuler toutes les heures sur la relation L10 Ciney - Libramont
- Circuler toutes les heures sur la relation L15 Liers - Liège – Marloie
- Circuler le week-end entre Virton et Arlon
- Circuler toutes les heures sur la relation L13 Libramont – Virton (– Arlon)
- Circuler toutes les heures sur la relation L11 Namur – Dinant - Bertrix – Libramont

- en semaine, la demande est
  - + de doubler la fréquence des I.C. entre Namur et Arlon,
  - + améliorer la vitesse commerciale entre Bruxelles-Namur et Luxembourg et on sait bien que vous y tenez,
  - + de faire en sorte que la relation Lierse-Liège-Bomal-Marloie circule toutes les demi-heures en journée,
  - + de faire circuler toutes les heures la relation IC 33 - Lierse-Gouvy-Luxembourg - mais nous avons également reçu des demandes d'augmentation de l'amplitude de dessertes, à la fois le matin et le soir.
  
- Pour le week-end, les études portent sur la circulation toutes les heures de la relation Lierse-Liège-Gouvy-Luxembourg, toutes les heures également de la relation Ciney-Libramont et toutes les heures aussi de la relation Lierse-Liège-Marloie,
  - + de prévoir l'instauration - fortement soutenue en Luxembourg - d'une offre le week-end entre Virton et Arlon,
  - + de circuler toutes les heures sur la relation Libramont-Virton-Arlon et toutes les heures également sur la relation Namur-Dinant-Bertrix-Libramont.

Nous reviendrons au printemps 2020 pour porter à votre connaissance les projets qui auront été retenus et qui seront développés dans le cadre du plan de transport 2020.

Monsieur le Ministre a évoqué l'homologation du matériel: il est clair que, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, le système MEMOR2 + qui est en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg sera définitivement abandonné, ce qui nous pose problème parce que nous avons un petit peu de retard pour l'adaptation de locomotives T13 qui seront aptes à circuler sur le réseau du Grand-Duché à partir de fin février 2020.

Nous avons une contrainte supplémentaire par rapport au matériel, plus particulièrement au niveau des voitures M6 qui sont les plus capacitaires. Ces voitures sont homologuées pour circuler au Grand-Duché de Luxembourg. Toutefois la gare de Luxembourg-Ville est en cours d'adaptation et ne nous permet plus de réceptionner plus de 6 voitures M6.

Or nos trains sont composés de 9 rames M6.

Toujours par rapport à l'homologation, le matériel DESIRO sera homologué, sera équipé en E.T.C.S. à partir de décembre 2019 et sera essentiellement mis en service sur les relations omnibus, et donc sur la ligne 42 dans un premier temps.

Pour les locomotives T18, pour les connaisseurs, ce sera dans le courant de 2020 et comme Monsieur le Ministre l'a souligné, les voitures M7, notre nouveau matériel roulant, seront mises en service dans le courant de 2022.





Sophie Van de Woestyne

## Sophie Van de Woestyne, Relation Officer pour la Wallonie - Infrabel

Je remercie Monsieur le Ministre pour sa présentation, car il vous a déjà donné un grand nombre d'informations.

Je vais essayer de compléter par quelques données qui concernent plus spécifiquement l'axe 3, car c'est celui qui vous intéresse tous plus particulièrement.

Faisons un état des lieux - au 22 novembre 2019 - pour voir où on en est parce que cela fait déjà quelques années que nous sommes en travaux et on a encore quelques années de travaux devant nous :

Qu'est-ce que l'axe 3 ?

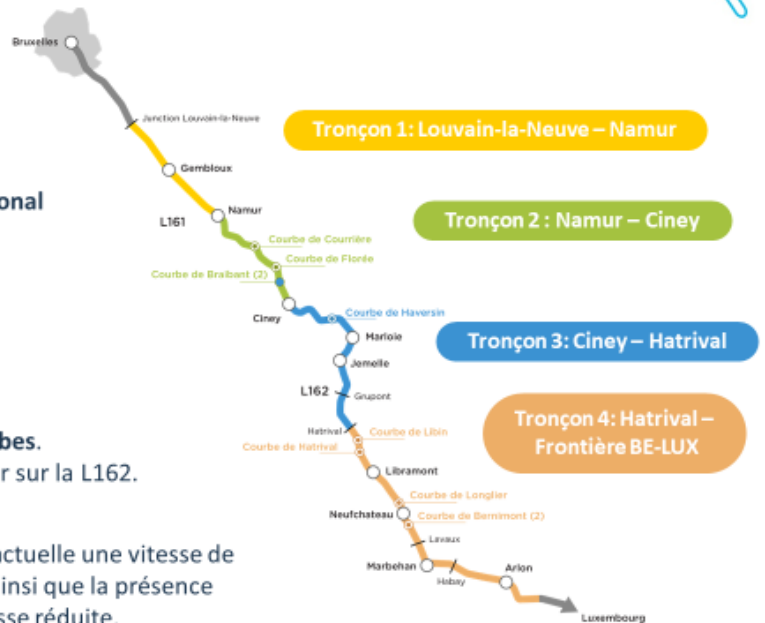


### Contexte



- L'axe 3 est l'axe ferroviaire entre Bruxelles et le Grand-Duché du Luxembourg
- Il s'agit d'un axe important pour le trafic international qui fait partie intégrante du réseau transeuropéen de transport TEN-T
- La construction de cet axe a débuté en 1845 et a permis sa mise en service en 1859. Son électrification date quant à elle de 1956
- Le tracé de l'axe 3 est très spécifique étant donné en autres, la présence de plus de 150 courbes. Les 2/3 de ces courbes se situent au sud de Namur sur la L162.

- Cette sinuosité implique encore à l'heure actuelle une vitesse de référence relativement basse (130 km/h) ainsi que la présence de nombreuses zones de circulation à vitesse réduite.



3



- L'axe 3, c'est l'axe ferroviaire entre Bruxelles et le Grand-Duché de Luxembourg, c'est un axe important pour le trafic des voyageurs, mais aussi pour le trafic international, comme le Ministre Bellot l'a rappelé,
- C'est un axe qui a été mis en service en 1859 et électrifié en 1956, donc il y a quelques années déjà,
- C'est un axe très spécifique parce qu'il comporte plus de 150 courbes qui ont pour impact de limiter la vitesse actuellement à 130 kilomètres/heure.
- Donc, il y a eu un grand programme de modernisation de cet axe entre autres pour renforcer la compétitivité et la rentabilité du rail mais aussi pour augmenter la vitesse de référence, donc passer de 130 km/h à 160 km/h sur tout l'axe.

## Objectifs poursuivis



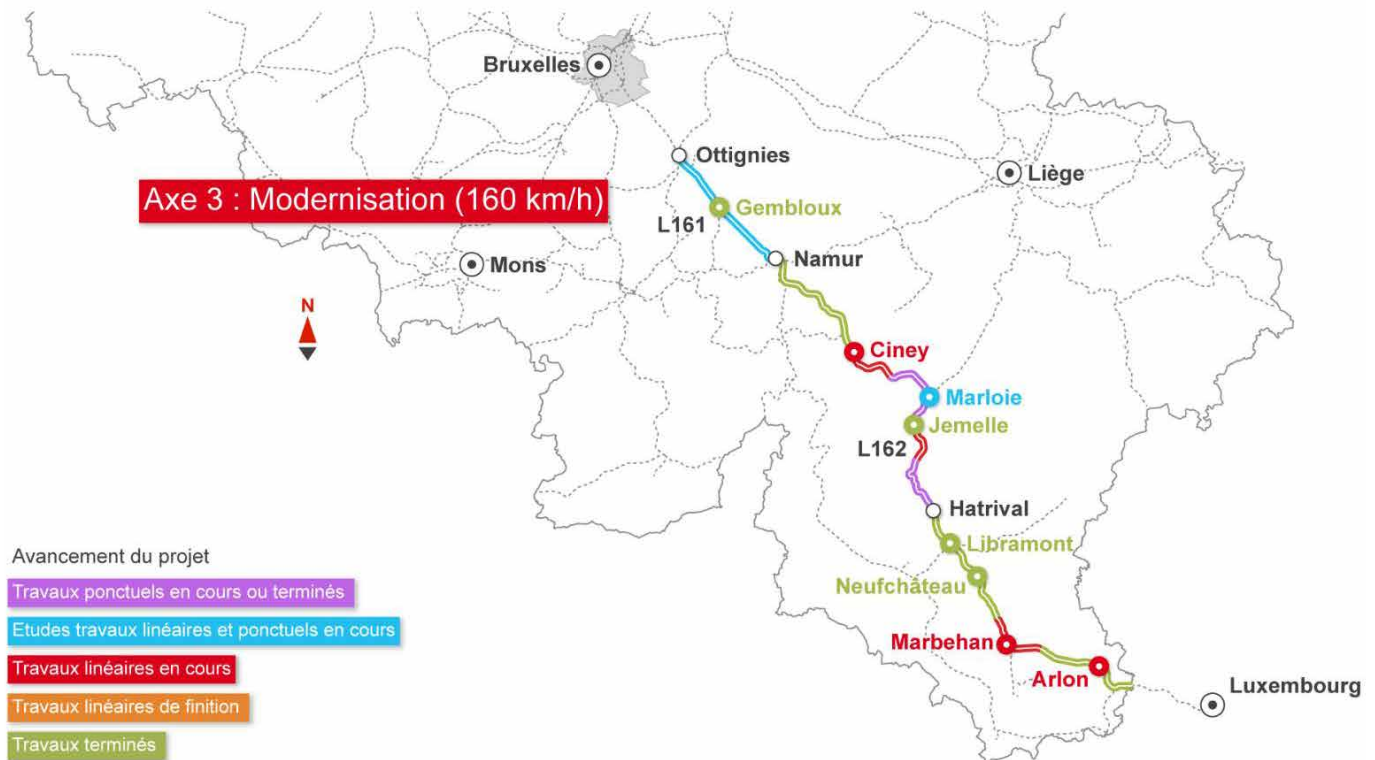
- Améliorer la liaison entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg;
- Renforcer la **compétitivité et la rentabilité du rail** ;  
→ Alléger le trafic automobile sur les grands axes autoroutiers vers le Grand-Duché
- Augmenter la vitesse de référence de **130 km/h à 160km/h** de la ligne 161/162 et réduire les temps de parcours Bruxelles – Luxembourg.



Je voudrais juste revenir avec vous sur les travaux de modernisation de cet axe 3 qui constituent un projet inédit, car il est d'une complexité technique très importante.

C'est la première fois en effet que l'on réalise un tel chantier de modernisation en Belgique. La ligne sera entièrement renouvelée à la fin des travaux qui auront combiné toutes les techniques, toutes les spécificités et sur toutes les composantes du rail. Cela fait appel au génie civil : travaux sur les voies, sur les caténaires, sur la signalisation et sur le changement de tension.

La particularité de cet axe est qu'il est particulièrement long : il fait plus de 175 kilomètres de long, mais en conservant le trafic ferroviaire, comme l'a dit le Ministre François Bellot.



C'est évidemment un facteur qui complexifie la réalisation des travaux. En parallèle, il y a le déploiement des systèmes de sécurité, TBL1+ et le ETCS, et simultanément aussi, un peu au-delà de la ligne, il y a le programme RER qui a repris maintenant depuis quelques années et qui rassemble simultanément plusieurs chantiers.

Donc le projet avance - peut-être pas aussi vite qu'on le voudrait et on comprend l'impatience - mais il faut se rendre compte que le chantier général est absolument colossal, alors ici sur ce slide, vous avez un récapitulatif de toutes les composantes et phases de ces travaux.

Ainsi, par exemple,

- tout ce qui concerne la modernisation des voies, sur 175 kilomètres de tronçon, 88 kilomètres de ligne sont terminés,
- concernant la rectification de courbes, on en avait 10 à rectifier, on en a déjà rectifié 9,
- concernant la ré-électrification des caténaires sur 175 kilomètres, 88 kilomètres de caténaires ont été réélectrifiés,
- concernant les postes d'alimentation, on en a renouvelé aussi toute une série: on a 3 sous-stations qui ont déjà été faites et 4 postes autotransformateurs,
- concernant la signalisation, sur 175 kilomètres de ligne, 90 kilomètres ont été modernisés.
- en termes de génie civil, on avait plus de 80 ouvrages d'art à renouveler, on en a déjà fait 62,
- on avait également des passages à niveau à supprimer: sur les 28, on en a supprimé 26
- en termes de gares, on en avait 4 à réaménager et on en a déjà fait 2.
- Donc cela démontre que les travaux avancent - peut-être pas aussi vite - mais avec les contraintes qu'on connaît sur l'axe 3, on fait le maximum, les équipes sur le terrain travaillent de nuit et le week-end, travaillent dès que c'est possible, avec le maintien du trafic voyageurs et fret.
- ici, vous avez une carte qui exprime un peu ces chiffres dont je viens de vous parler: en vert tous les points où les travaux sont terminés comme par exemple Gembloux, l'axe entre Namur et Ciney, la gare de Jemelle, de Libramont, d'Arlon
- par contre, les travaux sont en cours à Ciney, à Marbehan et à Arlon: on avance progressivement par tronçon, mais au fur et à mesure de l'avancement des travaux, l'on gagne de précieuses minutes qui, aux yeux des navetteurs, et je les comprends, donnent l'impression que les travaux n'avancent pas depuis des années.
- Mais il faut retenir que ce chantier est colossal, qu'il est très technique et que, en maintenant le trafic, voilà ce qu'on peut réaliser en s'attaquant à toutes les composantes du rail qu'il faut moderniser.



Christophe Reuter

## Christophe Reuter, Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics, Luxembourg



De gauche à droite: Christophe REUTER, Chargé de direction, Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (Luxembourg), François KINARD, Echevin de la Mobilité (Aubange), Laurence GRATIA, Chargée de la Mobilité (Province de Luxembourg) et Philippe GERBER, Chercheur au LISER

A la question comment les MMTP travaillent avec les pays voisins, Christophe REUTER a donné les éléments de réponse suivants :

- + Le projet MMUST, c'est-à-dire l'élaboration d'un modèle de transport transfrontalier, est d'un grand intérêt pour le ministère.
- + Dans le cadre de l'enquête-ménages «Luxmobil» de 2017, le ministère a interrogé autant de travailleurs frontaliers que de résidents.
- + Les résultats de cette enquête figurent parmi les données d'entrée pour le Plan National de Mobilité que le ministère est en train d'élaborer pour l'horizon 2035, c'est-à-dire pour la demande en mobilité nationale et transfrontalière anticipée pour les 15 prochaines années.
- + Concernant le sujet d'intérêt imminent, à savoir la gratuité de l'utilisation des transports en commun sur le territoire du Grand-Duché, des négociations transfrontalières sont en cours. Il est évident que les tarifs transfrontaliers baisseront en conséquence, avec des économies pour les frontaliers.
- + Un projet concret sur lequel le ministère espère une coopération étroite avec les autorités belges est l'installation d'un parking-relais «Stockem» à Viville, vu que l'axe ferroviaire d'Arlon manque d'un grand parking relais.
- + Enfin l'esprit de la stratégie nationale de mobilité «Modu 2.0» du gouvernement luxembourgeois, à savoir qu'il faut responsabiliser non seulement l'Etat, mais également les trois autres acteurs de la mobilité que sont les communes, les employeurs et les citoyens, s'adresse également aux travailleurs frontaliers, avec notamment l'appel de recourir davantage au covoiturage, étant donné que les bouchons quotidiens résultent du fait que chaque matin, 250'000 sièges automobiles vides (en ne comptant que 4 sièges par voiture) rentrent sur le territoire de la ville de Luxembourg.





Michaël Jacquemin

## Michaël Jacquemin, Porte-parole des Amis du Rail



De gauche à droite: Michaël JACQUEMIN, Porte-parole des Amis du Rail (Halanzky), Jeanne RUFFING, OIE Saarebrücken, Muriel COCHEZ, SNCB – Public Affairs, Wallonie, Sophie VAN DE WOESTYNE, INFRABEL - Relation Officer pour la Wallonie

Les besoins en mobilité ne cessent de croître avec l'augmentation du nombre de frontaliers, ce qui influe surtout sur le trafic routier et les transports en commun (bus et trains).

Ainsi:

- Les résidents luxembourgeois font 13 kilomètres en 34 minutes
- Les frontaliers français font 34 kilomètres en 54 minutes
- les frontaliers belges font 42 kilomètres en 51 minutes
- les frontaliers allemands font 40 kilomètres en 40 minutes.

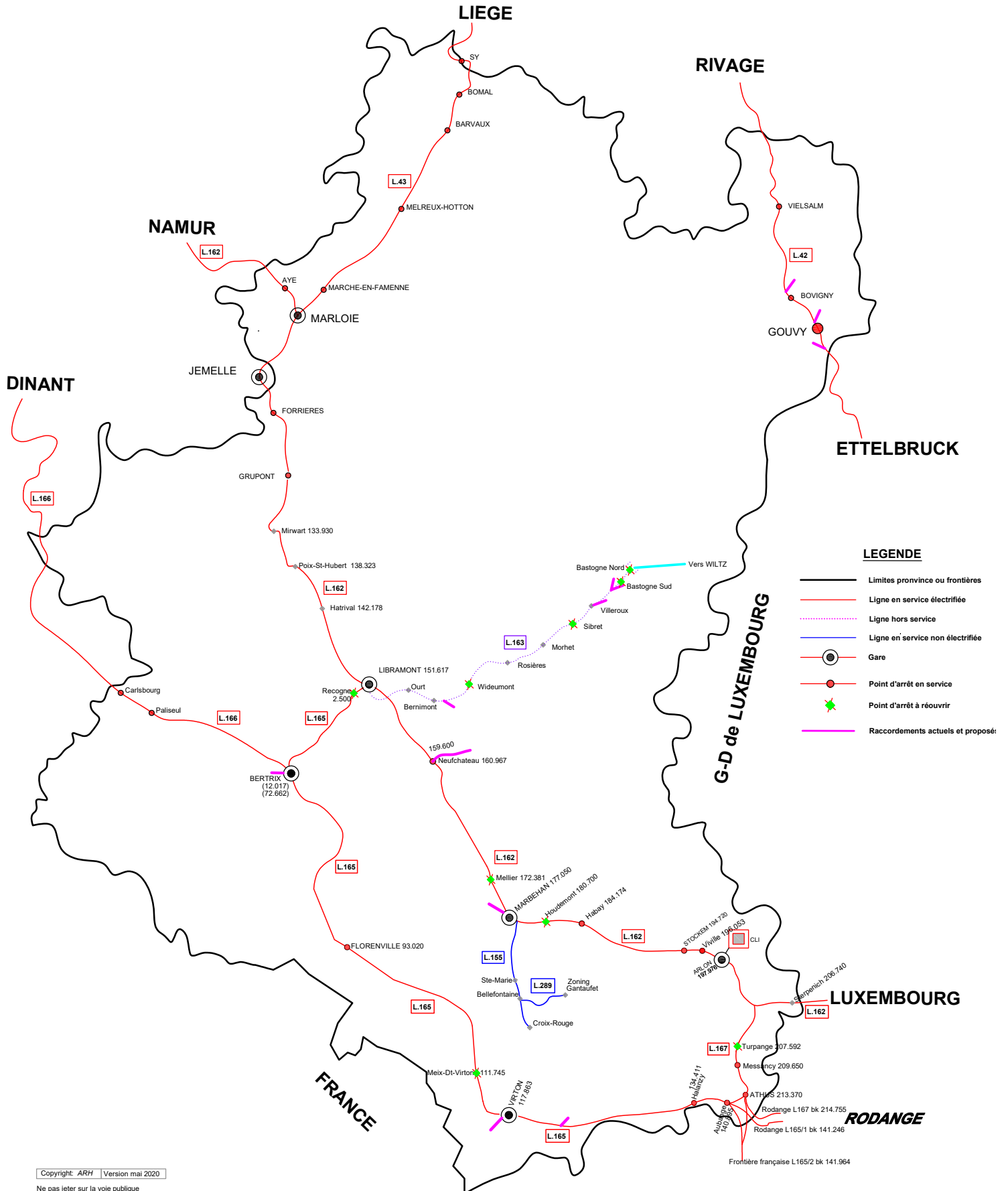
Des deux côtés de la frontière, les réseaux routiers sont saturés.

Sur le plan ferroviaire, le Luxembourg a adopté une politique d'investissements ambitieuse afin d'attirer plus de navetteurs vers les trains. Ainsi, ils vont investir EUR 3,8 milliards d'ici 2027.

Côté belge, la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg atteindra EUR 1 milliard, dont EUR 30 millions pour la gare d'Arlon.

Jetons un œil sur la cartographie ferroviaire de la Province de Luxembourg (voies électrifiées ou non). M. Lallemand, CEO d'INFRABEL, a déclaré récemment qu'il préférerait développer les grands axes et non les zones rurales. Heureusement que nous avons la chance d'avoir respectivement les Ministres luxembourgeois et belge, Mrs François Bausch et François Bellot.

# CARTE FERROVIAIRE DE LA PROVINCE DE LUXEMBOURG



Copyright: ARH | Version mai 2020

Ne pas jeter sur la voie publique



- Liaison Luxembourg-Gouvy-Liège: est peut-être menacée comme la ligne 43. Nous souhaitons une amplitude horaire des trains avec une augmentation des trains matin et soir.  
Il faudrait trouver une tarification attractive pour limiter le nombre de personnes qui passent la frontière et utilisent les parkings existants de Vielsalm, Gouvy et Trois-Ponts.
- Axe Bruxelles-Arlon-Luxembourg: le parking de Viville est au point mort, car selon la SNCB, «une extension de l'offre de parkings à la gare de Viville ne se justifie pas». Selon nous, il y aurait une liste d'attente de 250 à 500 personnes. Et nos voisins luxembourgeois s'impatientent.  
Les rames Desiro vont être homologuées par le réseau luxembourgeois début 2020.  
Per contre les rames M7 ne devraient pas être mises en fonction avant 2022.  
Enfin, le nombre de voyageurs a baissé depuis 2012 de 15%. Nous étions à 2 millions de voyageurs par an et actuellement nous sommes à 1,73 million par an (fin 2018).
- Liaison Bertrix-Virton-Aubange-Athus: nous demandons le rétablissement des trains directs Virton-Luxembourg, ce qui est possible avec l'homologation des rames Desiro.  
Comme pour la ligne 42, nous demandons une tarification attractive au niveau d'Aubange et de Virton, afin de désengorger la nationale Virton-Athus.
- Liaison Libramont-Bastogne: le rétablissement de la liaison transfrontalière Libramont-Bastogne vers Wiltz (programme Ecolo et programme électoral de Bastogne)

En conclusion, il reste du pain sur la planche afin d'obtenir un plan de mobilité ferroviaire fiable et durable en Province de Luxembourg, d'autant plus que les travaux de la ligne devraient se prolonger jusqu'en 2027.



François Bellot

## **François Bellot, Ministre de la SNCB et de la Mobilité**

- Je voudrais apporter une précision : en gare d'Arlon, aujourd'hui, il y a 25 attentes de stationnement, pas 120 ou 200, comme vous le citez.
- La perte de voyageurs est réelle, mais elle n'est pas aussi importante que vous le dites. Nous avons perdu 15 % de voyageurs par année. Et je pense qu'il y a une perte de l'ordre de 3 à 4 % par année depuis 2015. Je dis bien par année.

- Concernant Viville, il n'est pas question de faire Viville aujourd'hui tant que les travaux ne sont pas terminés. Pourquoi ? Parce que, si on le fait aujourd'hui et que c'est un échec, jamais plus vous ne le rattraperez après et vous donnerez des arguments à ceux qui, à Bruxelles, y sont opposés. Quand on fait un projet, il faut lui donner ses chances entières et pleines dès le départ.

Donc le parking est possible, mais il faudra régler les problèmes avec la Ville d'Arlon et IDELUX, et les problèmes - qui ne nous concernent pas - comme l'accessibilité et l'avis des habitants du quartier qui devront accepter 3, 4, 5 voire 6.000 véhicules. Il faudra une nouvelle voirie, mais il faut préparer la réalisation du parking de Viville. Il ne sera possible techniquement qu'après, lors de la disponibilité du sillon, sauf à mettre à mal un IC ou les trains qui vont à Luxembourg.

C'est un investissement qui, si on le faisait aujourd'hui, risquerait d'être un échec parce que les gens seront déçus dès le départ. Je préfère accélérer les travaux sur la voie principale.

Il faut budgéter les travaux à partir de 2025-2026 et faire le Park & Ride avec une liaison directe entre l'E411 et le parking en question.

Pour les 2 rames M7 qui viendront sur la ligne 162, ce sera sur la ligne 161 entre Bruxelles et Namur parce qu'au-delà, il y a toujours des travaux jusqu'à Ciney.

Le train Bruxelles-Luxembourg mettra 2 heures 6 minutes. Bien entendu, ce ne sera pas un IC avec un train qui s'arrête dans toutes les gares. Il faut revenir à mon sens à un train qui, comme dans le passé, faisait Bruxelles-Namur.

Je ne me prononcerai pas si l'arrêt suivant sera Libramont ou Arlon. Ce sera aux luxembourgeois de trancher la question.

Dans ce cas-là, ce sera possible d'effectuer le trajet en 2 heures 6 minutes avec 2 arrêts intermédiaires.



Sophie  
Van de Woestyne

## **Sophie Van de Woestyne, Relation Officer pour la Wallonie**

Elle tient à préciser que Monsieur Lallemand, CEO d'INFRABEL, a juste voulu exprimer le fait que, si on continue à réduire les dotations qui sont allouées au rail, nous n'y arriverons pas et nous ne pourrions pas maintenir le réseau tel qu'il est, en continuant à réduire nos dotations.



Philippe GERBER

## **Philippe GERBER, Chargé de recherches au LISER**

Le déplacement domicile-travail est identifié dans la littérature comme un facteur potentiel de stress pouvant avoir un impact sur la santé et le bien-être. Ceci est notamment le cas pour des trajets qui sont longs, à la fois dans l'espace et dans le temps. Par exemple, nombre de papiers montrent qu'il existe une corrélation négative entre la durée du trajet et la satisfaction générale envers la vie. Cela peut également avoir un impact sur le taux d'absentéisme au travail. De même, la conduite dans des situations de congestion peut entraîner des incertitudes et un mauvais stress, facteur de risque accru de développer un cancer ou des affections cardiaques; ce qui suppose une différence de satisfaction entre modes de transport. Ces quelques exemples témoignent que les déplacements domicile-travail, et plus particulièrement ceux des frontaliers travaillant au Luxembourg qui sont particulièrement longs, doivent être analysés avec attention.

À partir de questions relativement poussées concernant la thématique liée à la satisfaction, la présentation effectuée lors du colloque s'est attardée sur l'analyse du vécu du déplacement domicile-travail tiré d'un échantillon de travailleurs frontaliers du Luxembourg sur plus de 3000 personnes en 2011, répartis équitablement entre la France, la Belgique et l'Allemagne. Sans rentrer dans les détails méthodologiques, il en ressort en premier lieu que ces travailleurs utilisent principalement la voiture, facteur d'insatisfaction.

Globalement, seuls 62% des frontaliers sont satisfaits de leurs déplacements domicile-travail. Ce taux est relativement faible par rapport à leur satisfaction pour les autres types de déplacement, montant à 88%. Les automobilistes sont les moins satisfaits avec 60% d'entre eux, contre 74% des frontaliers qui utilisent les transports en commun. Et plus le trajet est long (en durée ou en kilométrage), plus les frontaliers sont insatisfaits. Plus particulièrement, selon des résultats toutes choses égales par ailleurs, le fait de disposer d'une voiture de service ou de fonction augmente la propension à être insatisfait, sans doute du fait que les alternatives à l'usage de l'automobile sont fortement réduites pour les frontaliers concernés.



François KINARD

## **François KINARD, Echevin de la Mobilité à Aubange**

L'Echevin de la mobilité de la commune d'Aubange tient à développer 4 points:

- + la mobilité dure
- + les trains et les bus
- + le covoiturage
- + la mobilité douce

Il est partisan d'une sortie autoroutière de l'E411 qui rejoindrait l'autoroute d'Esch. Au niveau de la mobilité douce, l'idée est de relier la commune de Martelange avec Athus – relié à Rodange - et Musson, en passant par Halanzy.

Il insiste pour redynamiser l'axe ferroviaire Virton-Luxembourg et faire un point d'arrêt 3 frontières, avec des parkings de délestage, pour les covoitureurs, et en faire ainsi une gare 3 frontières, une gare européenne afin de relancer une dynamique sur le Pôle Européen de Développement. Et cette année, il a été inauguré la prolongation vers la France de la voie du Terminal conteneur.

La Belgique comme le Luxembourg ne veulent plus un tout à la voiture. Mais à

l'heure actuelle, l'offre de transports est contraignante dans notre région, ce qui agace en général les gens. Aujourd'hui le Ministre nous a annoncé de bonnes nouvelles et nous attendons avec impatience leurs réalisations.

Aubange est une commune particulière comme Burg-Reuland : nous sommes à un point 3 frontières.

Le Luxembourg avance sans nous, parce que les pouvoirs et organismes belges et français se concentrent sur le centre de leur pays, oubliant de s'occuper des territoires frontaliers qui sont à l'heure de l'Europe des lieux stratégiques au fort potentiel de développement.

Je suis allé récemment au road show de la SNCB à Libramont et j'ai posé la question du devenir de la gare d'Athus. J'ai interrogé le directeur de projets de la SNCB à ce sujet : quid des toilettes ? Cela peut faire sourire, mais ce n'est pas prévu, mais on y pensera peut-être ... Les investissements sont en effet concentrés sur Mons. Dans le sud-Luxembourg, il y a vraiment un sentiment d'oubli.

Cependant aujourd'hui la présence du Ministre Bellot est réconfortante et témoigne de l'intérêt à améliorer la mobilité et les transports en commun.

Il y a encore des efforts à faire, a dit le Ministre. Je pense la même chose.



Charles-Ferdinand  
NOTHOMB

### **Charles-Ferdinand NOTHOMB, Ministre d'Etat, Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner**

Le Cercle Européen Pierre Werner a été créé il y a longtemps dans un esprit européen. Il s'appelait « Cercle Européen Perspectives et Réalités frontalières ».

Nous avons bien parlé dans le thème européen, évoqué largement les perspectives. Nous sommes dans le frontalier.

Vous avez été héroïques d'être présents pour une réunion un peu allongée.

Mais je dois souligner combien je suis spécialement admiratif pour Monsieur le Ministre qui est ici depuis le début de l'après-midi et qui a montré sa capacité de dialogue et de bien nous informer.

Je pense que nous pouvons être fiers comme Cercle Européen, comme Cercle Pierre Werner – nous honorons le nom de notre fondateur – et que c'est bien dans une perspective belgo-luxembourgeoise et dans un esprit européen.

Merci Monsieur le Ministre, merci à tous, à vous tous. C'était passionnant de vous écouter, c'est triste qu'on n'ait pas eu plus de temps pour vous entendre, mais on a largement dépassé le temps prévu. Merci beaucoup.







# Chapitre 4

## MOBILITÉ DANS LE CADRE DE L'ARCHITECTURE ET DE L'URBANISME

---

**Beiler François Fritsch**

architecture et urbanisme

Aubange - 22 novembre 2019



Mathias FRITSCH



Mathias FRITSCH

## Mathias FRITSCH, Cabinet d'architectes Beiler-François-Fritsch (Architecture et Urbanisme):

Je vais vous parler de la mobilité à l'échelle du projet d'urbanisme et d'architecture.

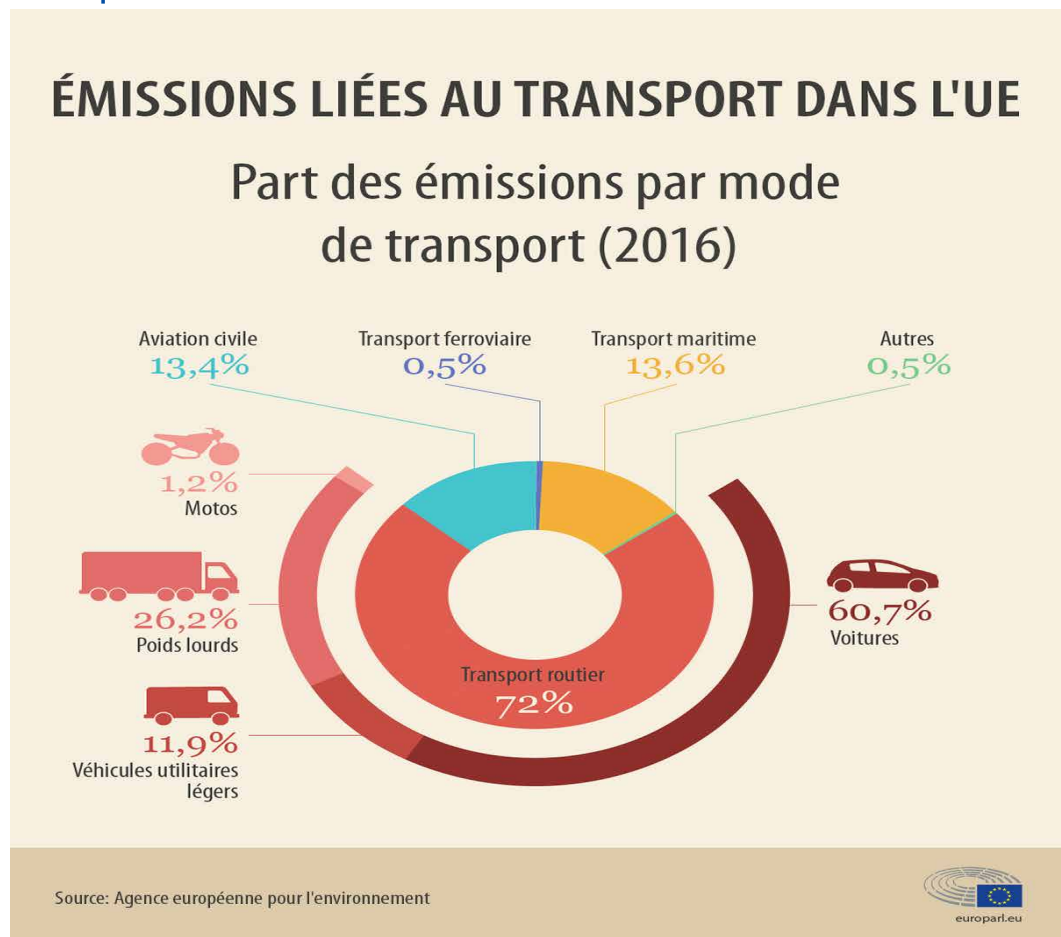
Tous les jours les actualités nous montrent qu'il devient urgent de repenser notre façon de nous déplacer. De nouvelles mobilités apparaissent et transforment l'espace urbain. Cette évolution appelle une concertation entre acteurs publics et privés, pour créer les conditions d'une cohabitation harmonieuse entre différents modes de transport.

Notre cabinet met l'accent depuis plusieurs années sur la mobilité, et donc sur la manière de se déplacer à l'avenir.

Il faut privilégier le recours aux transports en commun et la mobilité douce quand les personnes ont des trajets courts, au lieu de se déplacer en voiture.

Mon propos portera sur la mobilité dans le cadre de l'architecture et de l'urbanisme qui peuvent favoriser cette transition. Aussi, je vais essayer de convaincre ceux qui ont la chance d'avoir des trajets courts de changer de moyen de transport en faveur de la mobilité collective et douce.

### Quelques chiffres

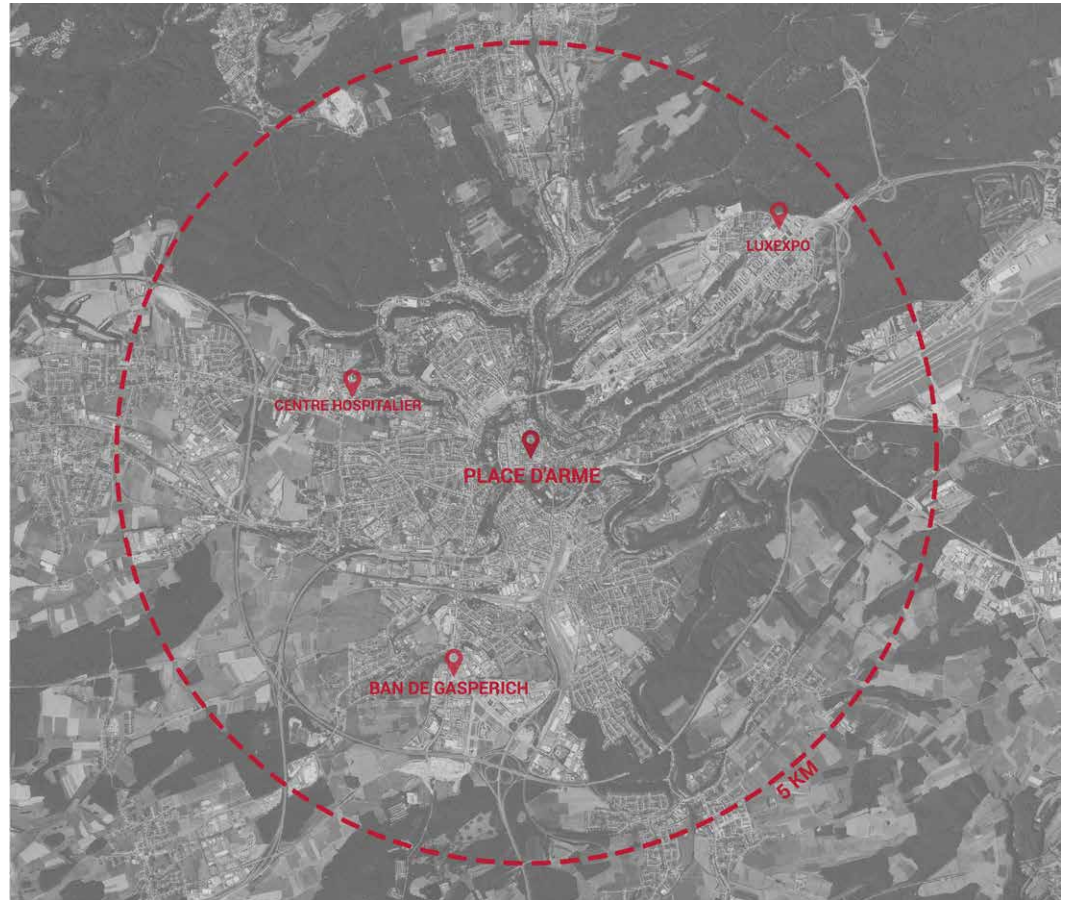


30 % des émissions de CO<sub>2</sub> de l'Union européenne sont dues au transport et 72 % de ces émissions proviennent du transport routier.

L'utilisation de l'espace public par la voiture est catastrophique. Cette animation montre la place nécessaire à divers modes de transport pour le même nombre de personnes.

A Paris, la moitié des 2.800 ha de voies publiques de la capitale est occupée soit par la circulation, soit par les parkings publics.

Le taux d'occupation des voitures au Luxembourg est de 1,16 pour les résidents et 1,22 pour les frontaliers.



Au Luxembourg, nous avons en plus la chance d'avoir des trajets courts.

On voit que la majorité des personnes travaillant sur le territoire de la Ville de Luxembourg se situent à l'intérieur d'un cercle d'un rayon de 5 km depuis la place d'Armes.

A Luxembourg Ville 47,6 % des habitants ont des trajets de moins de 15 minutes.

Seulement 37 % des personnes qui ont un trajet court à faire utilisent les transports publics ou la mobilité douce.

58 % des trajets domicile-travail de moins de 1 km se font en voiture.

83,1 % des km parcourus au Luxembourg le sont en voiture.

La répartition entre les divers modes de transports montre bien qu'il y a encore une énorme progression possible.

De plus la marche et le vélo sont les seuls moyens de transport à produire un bénéfice économique pour la société.

Notre objectif est d'inciter la population à avoir recours aux transports publics et à la mobilité douce, réduire la place dédiée à la voiture au profit d'espaces de rencontre, d'espaces verts et de la nature.

Ceci afin de réduire la pollution et la congestion et d'augmenter la rentabilité économique des projets sur le long terme.

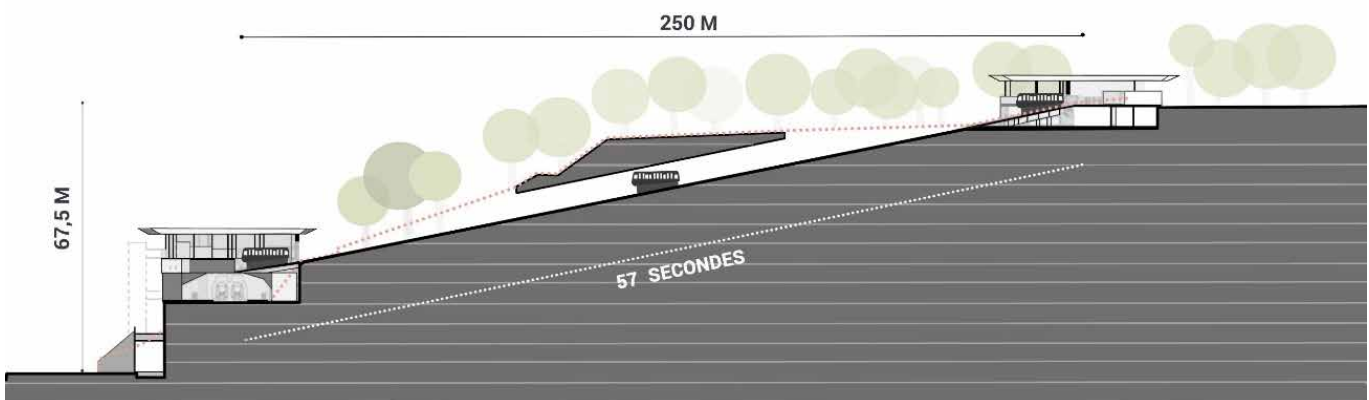
## Exemples

- Arrêt Pfaffenthal-Kirchberg



Pour l'arrêt Pfaffenthal-Kirchberg, l'élément clé est le choix de construire un funiculaire. C'est le seul moyen de franchir un tel dénivelé en si peu de temps et d'atteindre la capacité de transport nécessaire.

La gare permet aux voyageurs des différentes lignes de train de réduire considérablement leur temps de parcours. Ceux arrivant du nord économisent 15 à 20 minutes matin et soir et ceux provenant de France ou de Belgique continuent leur trajet sans devoir changer de moyen de transport à la gare centrale, économisant ainsi 8 à 10 minutes.



Un funiculaire permet également de transporter aisément des personnes à mobilité réduite, des cyclistes ou des gens avec des poussettes. Pendant les heures de pointe, il évacue rapidement les arrivées importantes en train vers le plateau du Kirchberg.

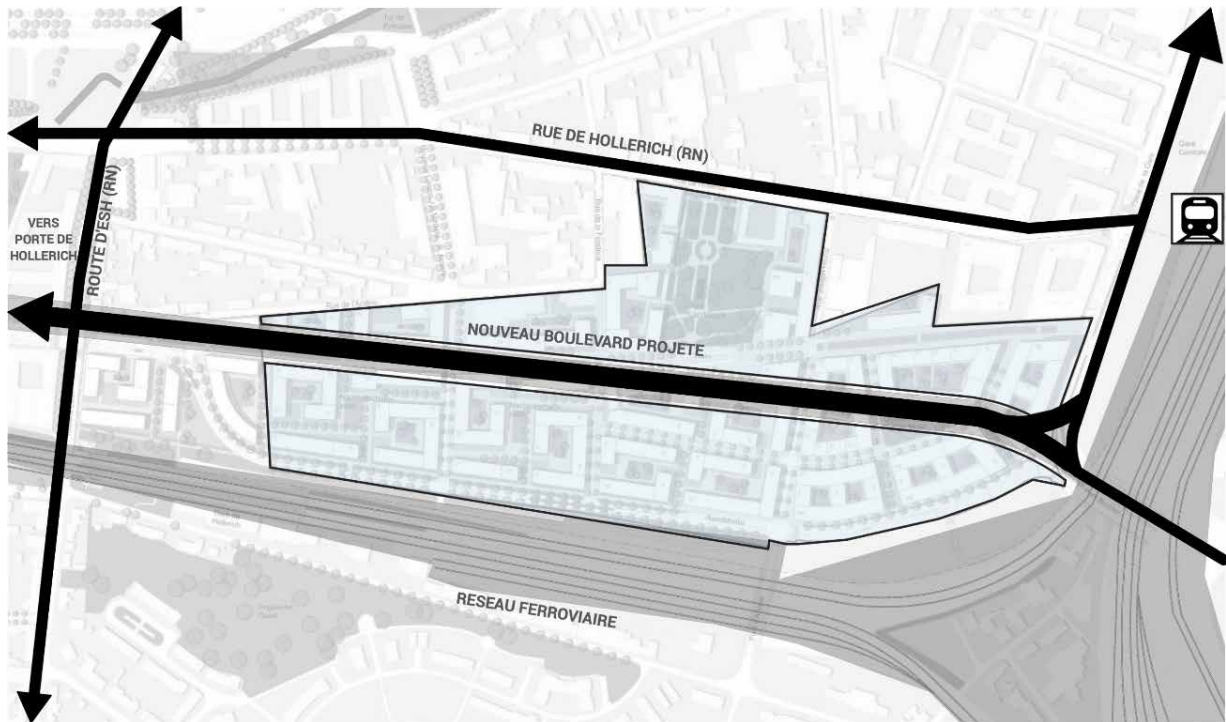
Depuis son ouverture en décembre 2017, plus de 2.000.000 de passagers ont utilisé le funiculaire et l'attractivité du quartier du Pfaffenthal a depuis radicalement changé.



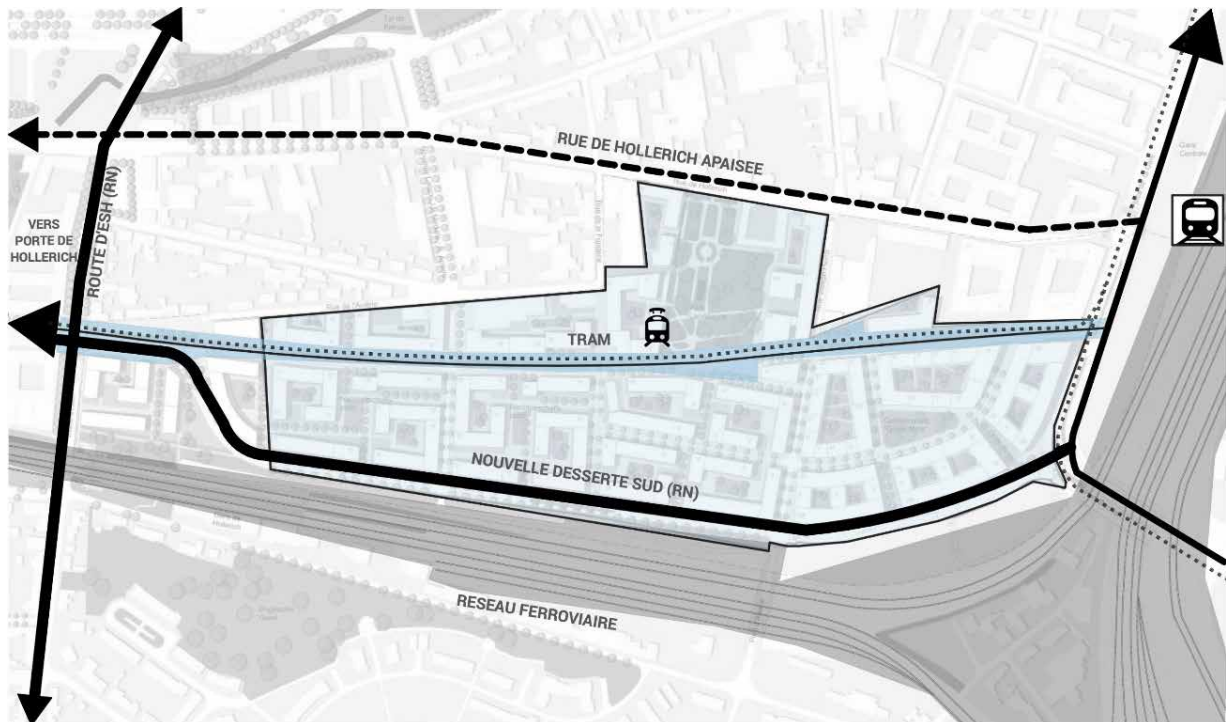
- **Plan directeur du nouveau quartier Hollerich**

Le quartier Hollerich à Luxembourg est un énorme morceau de l'histoire de la ville, proche de la gare centrale et de tous les axes de circulation principaux du pays.

A terme, le projet prévoit la construction de 380.000 m<sup>2</sup> hors sol, dont au minimum 1.600 logements, des bureaux et des commerces.



Le projet initial, il y a très longtemps, prévoyait un boulevard automobile en plein milieu du quartier, créant une scission supplémentaire du tissu urbain.



Ce projet a entretemps été revu et nous avons proposé de mettre le tram au cœur du quartier et de dévier le trafic le long du rail, créant une colonne vertébrale dédiée à la mobilité douce.

Cette modification apporte plus d'espaces verts et de rencontre et réduit surtout la circulation automobile, incitant l'utilisation des transports publics.

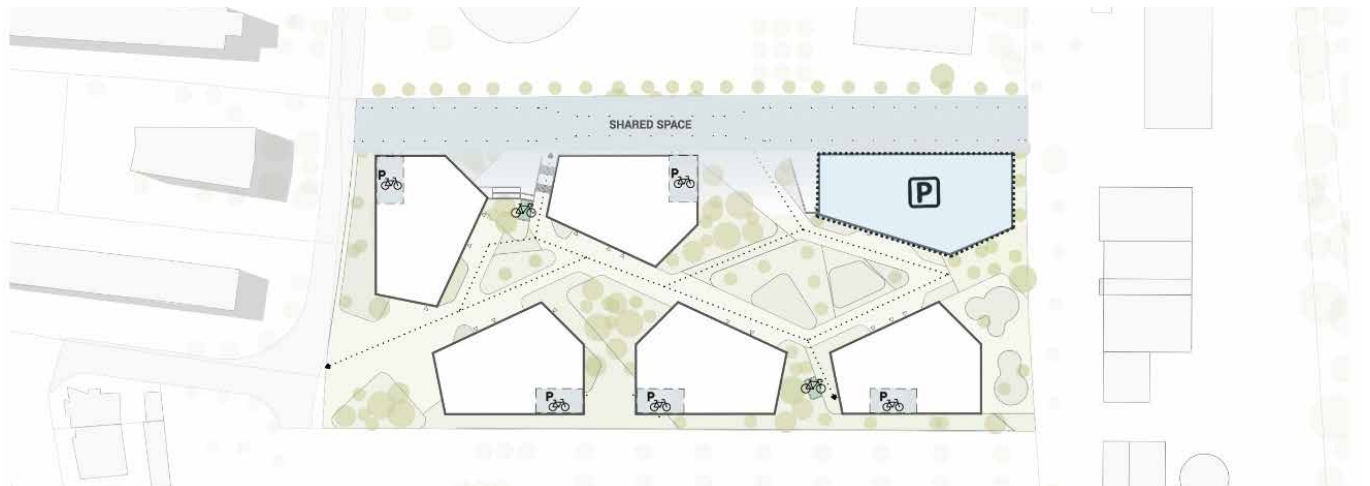


- Parc de bureaux à Strassen



Il s'agit d'un concours pour un complexe de bureaux et de services de 35.000 m<sup>2</sup> proche du centre-ville et d'un futur arrêt de tram.

Notre parti consiste à libérer le site complètement du trafic automobile et de regrouper les voitures dans un parking unique, un silo avec une moitié en enterré et l'autre en aérien.





Ceci nous permet de réaliser un vrai parc pour tous les usagers et d'encourager le recours à la mobilité douce et aux transports publics.

Ainsi, chaque bâtiment dispose au rez-de-chaussée de vestiaires avec douches et de parkings pour vélos. La toiture du parking offre des installations sportives.

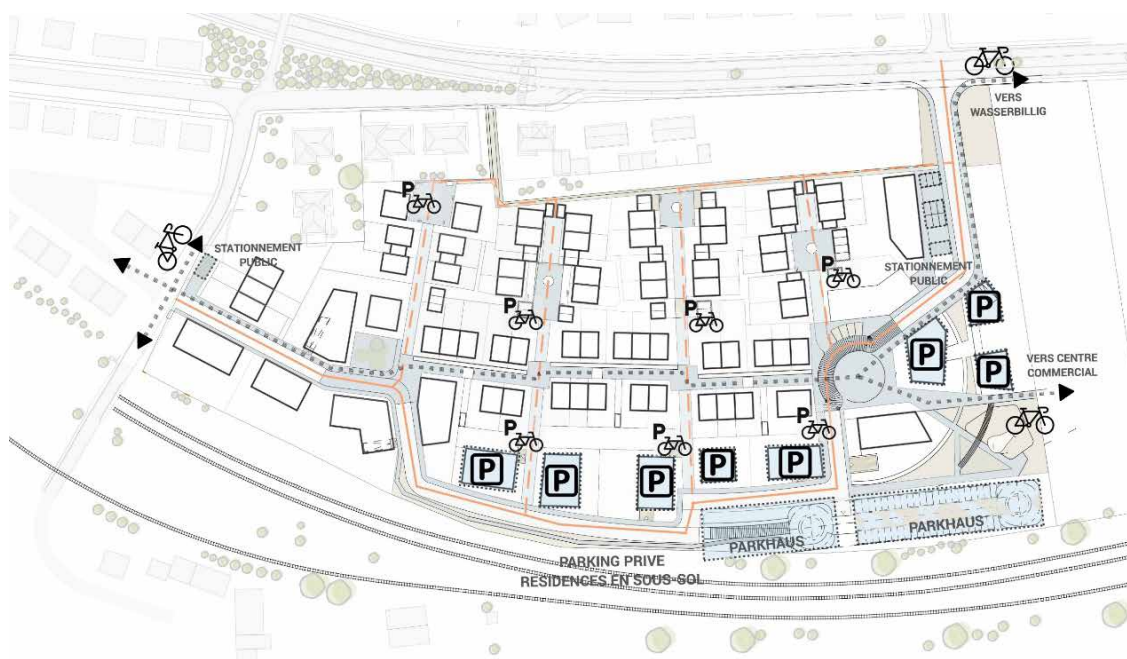
Si les besoins en parking vont diminuer dans le futur, la partie aérienne du parking peut être démontée et recyclée.

Une modification ponctuelle du PAG pourrait ainsi permettre la construction supplémentaire d'un bâtiment de 7.000 m<sup>2</sup>.

- **PAP Bergfeld à Mertert**



Pour ce PAP à Mertert nous appliquons le même principe: sortir au maximum la voiture du quartier au profit de la mobilité douce et des espaces publics en regroupant les parkings en périphérie.



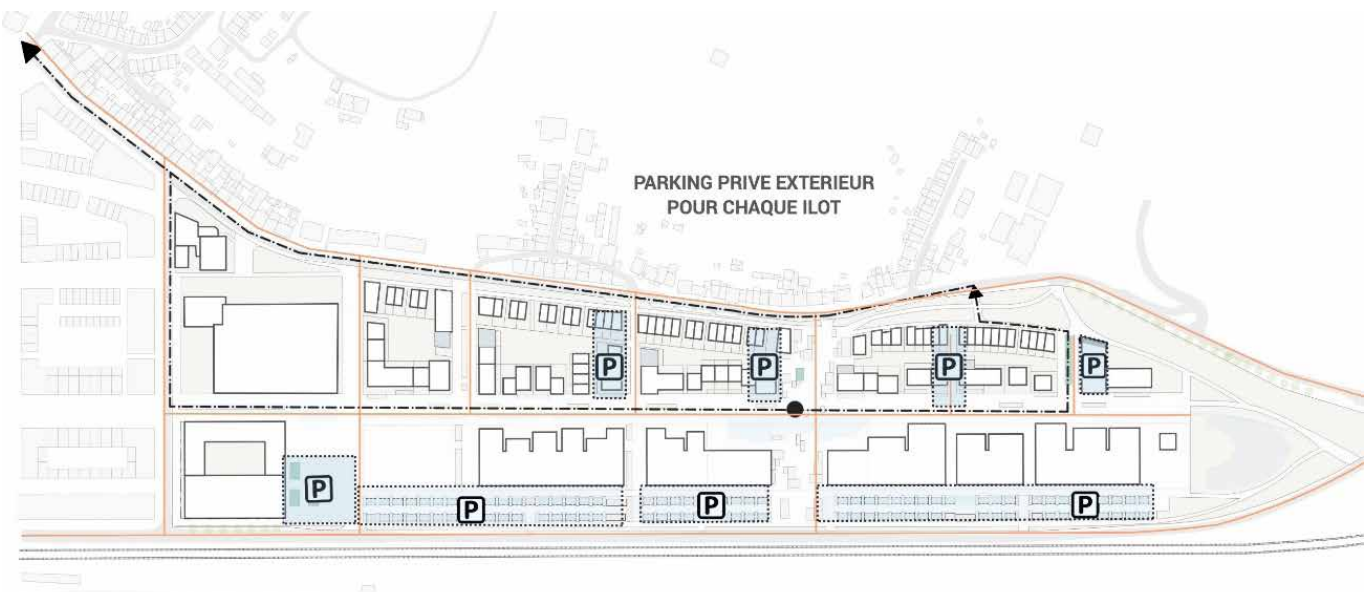




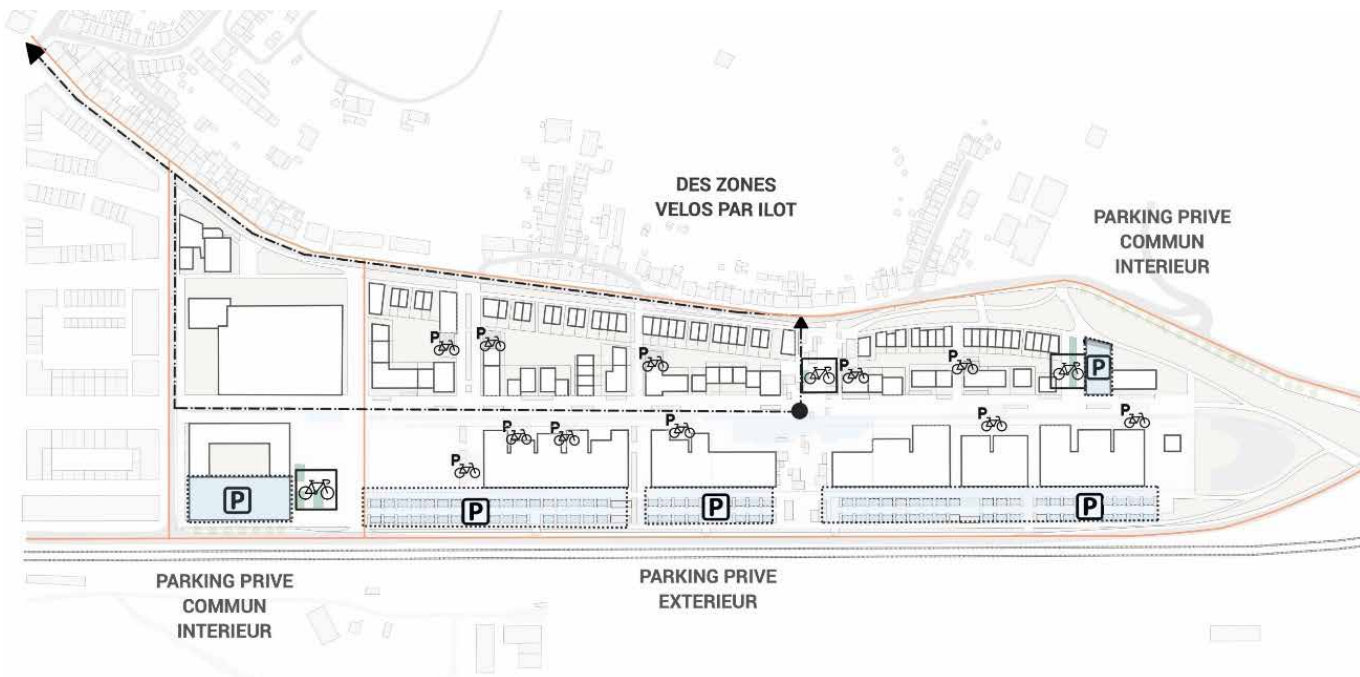
- PAP Neischmelz Sud



La partie sud de futur projet Neischmelz à Dudelange se caractérise par la présence de l'ancien laminoir, un bâtiment de plusieurs centaines de mètres qui va être conservé.



Le Masterplan prévoyait une répartition des fonctions assez stricte, services dans le laminoir et logements en face. Les parkings étaient répartis à travers les îlots et donc la voiture circulait partout.



Ici aussi nous avons proposé de regrouper les parkings, de libérer l'axe central de la voiture et de réduire le trajet du bus.

Ouvrir le laminoir et y introduire du logement permet de créer une promenade centrale animée tout au long de la journée et de favoriser les échanges sociaux.



*ancien projet*



*projet actuel*



## Exemples dans le monde

Je vais encore vous montrer quelques projets réalisés à l'étranger qui montrent comment des infrastructures bien pensées peuvent inciter les gens à avoir recours à des moyens de transports alternatifs.

Et encore plus important comment ces projets créent des lieux urbains pleins de vie et de rencontres.

Pour commencer des parkings souterrains et automatiques à Tokyo au Japon.

Vous introduisez votre vélo et il disparaît sous terre. Plus tard vous le récupérez d'un simple clic.



Aux Pays-Bas, à Delft un parking à vélos, combiné avec un atelier de réparation et un café, ce qui crée un lieu de vie, non loin d'une école.





En Australie ce hub sur un campus universitaire à Perth incite le recours au vélo en proposant un endroit convivial avec des vestiaires, douches, consignes et parking pour vélo.



A Utrecht, aux Pays-Bas, près de la gare centrale, à terme le plus grand parking à vélos du monde avec 13.500 places accessibles directement et sécurisées. Sur place on trouve également un atelier de réparation et un magasin de location de vélos.



Encore au Pays-Bas, à Purmerend, une rampe d'accès désaffectée d'une voie rapide est transformée en chemin piéton et piste cyclable.

Non seulement on crée un espace convivial à un endroit qui était avant envahi par le bruit et la pollution, mais on applique également le principe de la réutilisation et du développement durable.



Je vous remercie pour votre attention et la prochaine fois que vous vous déplacerez, demandez-vous si la voiture est vraiment le meilleur moyen.





# Chapitre 5

## Groupement Benelux de Coopération territoriale

---



Aubange - 22 novembre 2019



Alain de Muysers  
Secrétaire général



# Le Groupement Benelux de Coopération territoriale

Un formidable instrument pour faciliter la vie des autorités des deux côtés de la frontière belgo-luxembourgeoise



Alain de Muysers

## Alain de Muysers, Secrétaire général, Union Benelux

La coopération transfrontalière et interterritoriale a connu un essor impressionnant en Europe au cours des dernières décennies. Et cependant, beaucoup de questions restent ouvertes.

Depuis plus de 75 ans, le Benelux est une réalité entre nos trois pays et s'efforce de trouver, à son niveau, **des réponses aux problèmes quotidiens et concrets des autorités, des citoyens et des entreprises.**

**Œuvrer dans un cadre transfrontalier.** Une Convention européenne sur la coopération transfrontalière fût signée à Madrid en mai 1980, sous l'égide du Conseil de l'Europe. Elle constituait une bonne base mais ne rencontrait pas suffisamment, aux yeux du Benelux, les besoins spécifiques des communes et des provinces, de coopérer de leur propre initiative, sans intervention des autorités centrales.

Pour cette raison, en utilisant les possibilités offertes et en se plaçant dans le cadre de cette Convention européenne, les trois pays du Benelux ont signé en septembre 1986 la « *Convention Benelux concernant la coopération transfrontalière entre collectivités ou autorités territoriales* ». Entrée en vigueur en avril 1991, cette convention Benelux allait plus loin bien au-delà des possibilités offertes par bon nombre d'autres instruments de coopération transfrontalière – jusqu'à ce que fût créé au niveau européen le GECT (Groupement européen de coopération territoriale).

## Le Benelux était précurseur, pionnier.



Entretemps, au fil des ans, la Convention Benelux est devenue le cadre formel idéal et peu compliqué – car évitant l'excès de bureaucratie – pour répondre aux demandes et ambitions transfrontalières dans beaucoup de domaines et c'est ainsi qu'à vu le jour une vingtaine de coopérations: différentes autorités locales travaillent ensemble et conjointement dans les régions frontalières sur les thèmes aussi variés que soins de santé et services de secours et d'urgence, pompiers, transports en ambulance, hôpitaux, ainsi que bibliothèques, garderies d'enfants, enseignement, culture et tourisme.

Etant donné les évolutions au sein du Benelux et de l'Union européenne, les Etats membres Benelux ont décidé de moderniser cette Convention Benelux de 1986 en signant une nouvelle « *Convention Benelux de coopération transfrontalière et interterritoriale* ». Ce nouveau cadre juridique, entré en vigueur entre la Belgique et le Luxembourg en mai 2018, innove et renforce celui de 1986, permettant à la coopération transfrontalière et interterritoriale d'être plus flexible, plus adaptée à la réalité du terrain et plus proche du citoyen. **A nouveau, le Benelux est en avance sur l'Europe.**



**Pourquoi choisir cette possibilité?** 5 réponses peuvent être apportés à cette question :

- Pour traiter et résoudre conjointement des questions transfrontalières ;
- Pour accomplir ces tâches plus efficacement ; Pour réaliser des économies d'échelle ;
- Pour augmenter la capacité, le rayon d'action ou encore la portée de partenaires individuels ;
- Pour trouver des solutions qu'un partenaire isolé ne peut obtenir seul ;

Si chacune des possibilités offertes (dont des formes de coopération plus légères et moins formelles, sans personnalité juridique) peut être utilisée pour mettre en place une coopération transfrontalière, un des instruments est particulièrement intéressant :

### **Le Groupement Benelux de Coopération Territoriale (GBCT)**

Un GBCT est un instrument de coopération **doté de la personnalité juridique** ayant pour vocation de faciliter la coopération entre acteurs transfrontaliers afin de répondre aux difficultés rencontrées dans la mise en place d'une quelconque coopération.

Un GBCT peut être **composé d'États, de collectivités publiques, d'organismes publics** (y compris les entreprises publiques ou d'autres formes de personnes morales publiques) ayant leur siège sur le territoire d'un des Etat du Benelux ou encore des groupements de coopération entre ces collectivités ou organismes.

La décision de créer un GBCT est **prise à l'initiative de ses participants potentiels**, par un acte qui est signé par tous et qui contiendra les statuts de ce GBCT. Il pourra ainsi p.ex. être décidé de créer un siège social dans un pays et un établissement ou une filiale dans un autre pays.

Les statuts du GBCT doivent préciser le nom, le lieu du siège, les activités envisagées (l'objet social), la durée (qui peut être indéfinie), la répartition des compétences et la liste des participants et leur contribution financière, ainsi que les modalités d'adhésion ou de retrait.

**Aucun accord préalable étatique** n'est nécessaire, sauf si le droit interne d'un ou plusieurs participant le requiert.

Ceci dit, d'aucuns se poseront **la question de la reconnaissance officielle du GBCT**. La possibilité de constituer un GBCT, été reconnue *officiellement* par la Belgique et par le Grand-Duché de Luxembourg. Pour le Luxembourg, cette reconnaissance officielle se fonde notamment sur la loi luxembourgeoise du 14 février 2018 portant approbation de la Convention Benelux de coopération transfrontalière et interterritoriale, et pour la Belgique, sur les lois et décrets d'assentiment adoptés par les différents parlements fédéral, régionaux et communautaires, disposant que la Convention sortira son plein et entier effet. Suite à l'adoption de ces lois et décrets, la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg ont déposé des actes de ratifications, déclarant expressément que la Convention y sera exécutée et observée selon sa forme et teneur.

On notera ainsi que le GBCT est le successeur de l'OPT («Organisme Public transfrontalier») de l'ancienne Convention Benelux de 1986. Plusieurs OPT ont été établis avec la participation de communes belges, sans que leur fonctionnement n'ait été assujettie à quelconque reconnaissance officielle supplémentaire. Côté

luxembourgeois, aucun OPT n'ayant été créé, il convient de remarquer que le Conseil d'Etat luxembourgeois a tenu à examiner les implications concrètes de la nouvelle Convention au vu du dispositif législatif luxembourgeois existant. A cette occasion, il a pu souligner que l'autorisation des autorités centrales (qui est toujours requise pour la constitution d'un GECT) est d'application au seul cas où des communes luxembourgeoises souhaiteraient participer à un GBCT dont le siège n'est pas établi au Grand-Duché de Luxembourg; si le siège est cependant établi au Grand-Duché de Luxembourg, cette autorisation souveraine ne serait pas d'application (à la différence d'un GECT).



**Une fois créé, le GBCT pourra prendre des décisions contraignantes** pour toutes les entités participantes ainsi que pour les citoyens concernés. Les activités du GBCT feront toutefois l'objet d'un contrôle par l'autorité de tutelle respective dans chaque pays, comme elles ne peuvent évidemment pas être contraires à l'ordre public.

Le GBCT jouit dans chaque pays de **la plus large capacité** qui est reconnue dans la législation de ce pays aux personnes morales. Ainsi, dans l'accomplissement de ses tâches, un GBCT peut être amené à conclure tout type d'acte juridique, ainsi p.ex. acheter ou vendre des biens, des immeubles et des terrains, s'engager dans des activités pécuniaires ou non ou passer des marchés publics. Le GBCT gère lui-même ses ressources financières, peut avoir un budget propre et un compte bancaire et peut embaucher du personnel.

**Une question fréquemment posées est celle de savoir si un GBCT pourra faire appel à des subventions européennes.** La Convention permet incontestablement de charger un GBCT de tâches se rapportant à l'obtention de subventions européennes, si les communes ou autres participants concernés le souhaitent. Toutefois, une structure transfrontalière telle que le GBCT ne doit pas être considérée comme un instrument permettant d'obtenir plus facilement des subventions. L'éligibilité à un soutien communautaire demandé dépendra de la qualité du projet commun, qui devra répondre aux critères du programme européen et de son approbation par les instances communautaires. Cela s'applique d'ailleurs aussi bien à un GBCT qu'à un GECT.

Enfin, il a une grande souplesse en ce qui concerne l'emplacement de son **siège social**, ce dernier pouvant être transféré d'un Etat à l'autre sans que cela entraîne sa dissolution ou la nécessité de créer une nouvelle personnalité morale. Seul le droit applicable changera.

Concrètement, des **exemples illustratifs** suivants peuvent être cités :

- **Aan Z** : a pour objet de contribuer au bien-être et d'aider au maximum les personnes âgées, les malades chroniques et les personnes à capacité réduite.
- **BENEGO** : a un caractère général (ambulance, gestion de crises et projets culturels).
- **Kanaalzone** : a un caractère général pour se consacrer à tout type de questions dans une zone portuaire.
- **Muziek en Woord « De Noorderkempen »** : a pour objet d'offrir une éducation transfrontalière en matière de musique et de paroles et d'autres formes de pratiques artistiques, ainsi que de stimuler d'autres activités culturelles.
- **Parc naturel frontalier « De Groote Heide »** : situé des deux côtés de la frontière belge-néerlandaise, il est dédié à la promotion des qualités naturelles et récréatives de la région.



Ainsi, le GBCT peut **donner forme et contenu à tout type de projet transfrontalier**. Il permet de mettre en place une coopération tout aussi flexible que durable se basant sur des structures et des accords solides. En toute transparence pour tous, il permet des interventions orientées sur le résultat basées sur une concertation constructive entre tous les partenaires concernés. Et le Secrétariat général de l'Union Benelux sera toujours présent pour conseiller, assister et soutenir !

## Le Cercle Européen Pierre Werner remercie

- M. François BELLOT, Ministre de la SNCB et de la Mobilité, d'être venu à Aubange et d'avoir participé à tout le colloque, de même les Représentantes de la SNCB et d'INFRABEL :
  - . Madame Muriel COCHEZ, SNCB, Public Affairs Wallonie
  - . Madame Sophie VAN DE WOESTYNE, INFRABEL, Relation Officer pour la Wallonie.
- M. Alain de MUYSER, Secrétaire général du Benelux
  - . Nous remercions le BENELUX pour son soutien et sa présence à nos activités
- M. Jean-Louis SIX, Ambassadeur de Belgique à Luxembourg
  - . Mme Emmanuelle de FOY, Première Conseillère, Ambassade de Belgique à Luxembourg
  - . Nous remercions l'Ambassade de Belgique à Luxembourg d'avoir été assisté à toutes nos manifestations
- M. Emile EICHER, Président du SYVICOL et Bourgmestre de Clervaux
- M. Louis OBERHAG, Vice-Président du SYVICOL et Bourgmestre de Waldbredimus
- M. Gérard KOOB, Secrétaire du SYVICOL
  - . Nous remercions le SYVICOL d'avoir soutenu notre Cercle lors de l'organisation de la réunion avec les communes luxembourgeoises à Pétange
- Monsieur Christophe REUTER, Chargé de direction auprès du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics (Luxembourg)
- M. Jean-Paul DETAILLE, Représentant du Ministre wallon à la Grande Région, M. René COLLIN
- Mme Anne-Catherine GOFFINET, Députée, Représentante du Président provincial du CDH, M. René COLLIN
  - . Nous remercions M. René COLLIN, Ministre wallon à la Grande Région, d'avoir soutenu et participé aux réunions avec les communes belges à Martelange et à Houffalize
- M. Jean-Philippe FLORENT, Député et Représentant de M. Philippe HENRY, Vice-Président de la Wallonie, Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité
- Mme Mélissa HANUS, Députée et Présidente provinciale du Parti Socialiste (PS)
- M. Louis-François REITZ, Directeur général délégué à la Coopération Territoriale, représentant M. Dominique GROS, Maire de Metz
- M. Michel BOUTTIER, Vice-Président de la Chambre de Commerce du Luxembourg belge, Administrateur-délégué de Vegepack Arlon
- M. Mathias FRITSCH, Architecte auprès du Cabinet d'Architecture BEILER-FRANCOIS-FRITSCH à Luxembourg (Architecture et Urbanisme)
- M. Philippe GERBER, Chargé de recherches au LISER
- M. Franz CLEMENT, Chercheur au LISER (Esch-sur-Alzette), d'avoir rédigé le questionnaire adressé aux communes et d'avoir traité toutes les données y relatives.
  - . Nous remercions le LISER d'Esch-sur-Alzette de nous avoir permis d'organiser dans ses locaux les 3 réunions préparatoires au colloque d'Aubange avec tous les experts.
- Les Bourgmestres et Maires présents ou leurs représentants de la Province de Luxembourg, du Grand-Duché de Luxembourg et de France
- Les Représentants des syndicats belges, français et luxembourgeois
- Tous les experts des différentes institutions qui ont bien voulu participer à toutes les tables de ce colloque et dont leur exposé a été repris dans cette brochure
- Tous les sponsors qui nous ont aidé financièrement à organiser cet événement à Aubange
- Les Administrateurs du Cercle Européen Pierre Werner qui ont participé aux préparatifs et à l'organisation de ce colloque: Franz Clément, Daniel Hussin, Bernadette Marthoz-Geradin, Christian Moïis et Henri Werner



Encore tous nos remerciements à Jean-Paul DONDELINGER, Bourgmestre d'Aubange et au Collège Echevinal de la ville d'Aubange pour avoir participé à chacune des tables sur la mobilité!



De gauche à droite: Stéphane GODEFROY (AGAPE), Président de la Table « Mobilité », Vincent HEIN (Fondation IDEA), Président de la Table « Economie-Commerce », Charles-Ferdinand NOTHOMB, Ministre d'Etat, Vice-Président du Cercle Européen Pierre Werner, François KINARD, Echevin de la Mobilité (Aubange), François BELLOT, Ministre de la SNCB et de la Mobilité et Daniel HUSSIN, Président du Cercle Européen Pierre Werner.

## Lors de la réception...



Table mobilité: de gauche à droite: Michaël JACQUEMIN, Porte-parole des Amis du Rail, Jeanne RUFFING, OIE Sarrebrücken, Muriel COCHEZ, SNCB - Public Affairs Wallonie, Sophie VAN DE WOESTYNE, Relation Officer pour la Wallonie - INFRABEL, François BELLOT, Ministre de la SNCB et de la Mobilité, Stéphane GODEFROY, Chargé d'Etudes, AGAPE Longlaville, Daniel HUSSIN, Président du CEPW, Christophe REUTER, Chargé de direction auprès du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics (Luxembourg), François KINARD, Echevin de la Mobilité (Aubange), Laurence GRATIA, Service Mobilité (Province de Luxembourg) et Philippe GERBER, Chargé de recherches au LISER.



Louis OBERHAG, Bourgmestre de Waldbredimus et Vice-Président du SYVICOL en compagnie de Daniel Hussin, Président du Cercle Européen Pierre Werner





De gauche à droite: Michaël JACQUEMIN, Porte-Parole des Amis du Rail, Alexandre PETIT, Conseiller, Stratégie territoriale, IDELUX et Bruno ECHTERBILLE, Vice-Président d'Ardennes-Eifel



De gauche à droite: Marie-France GAUNARD-ANDERSEN, Maître de conférences à l'Université de Lorraine, Harouna Souley Ali, directeur de l'IUT de Longwy (Université de Lorraine), docteur en automatique et membre du CRAN (Centre de Recherches en Automatique de Nancy), Rachid BELKACEM, Maître de conférences à l'Université de Lorraine.



De gauche à droite: Christian MOIS, Administrateur du Cercle Européen Pierre Werner, Fabien BOLLE, Attaché de cabinet auprès du Ministre fédéral Denis DUCARME, Ministre des Classes moyennes, de l'Agriculture, de l'Intégration sociale et Chargé des grandes villes.



De gauche à droite: Marie-France GAUNARD-ANDERSEN, Maître de conférences à l'Université de Lorraine, Rachid BELKACEM, Maître de conférences à l'Université de Lorraine, Daniel HUSSIN, Président du Cercle Européen Pierre Werner et Louis-François REITZ, Directeur général délégué à la Coopération territoriale (Ville de Metz)



# Nous remercions particulièrement tous les partenaires et tous les sponsors qui ont soutenu

- les réunions avec les communes belges et luxembourgeoises,
- l'organisation du colloque d'Aubange et l'édition de cette brochure.



GRAND-DUCHÉ  
DE LUXEMBOURG  
Ambassade en Belgique



SECRETARIAAT-GENERAAL  
SECRETARIAT GÉNÉRAL



Ambassade de Belgique  
au Luxembourg



Wallonie



PROVINCE DE  
LUXEMBOURG



SYVICOL  
Syndicat des Villes et  
Communes Luxembourgeoises



Wallonie - Bruxelles  
International.be



CHAMBRE DE  
COMMERCE  
LUXEMBOURG



1856



LISER  
LUXEMBOURG INSTITUTE OF  
SOCIO-ECONOMIC RESEARCH



IDELUX



SPUERKEESS



Commune de Habay



Capitale des Ardennes



Sept visages, une volonté



Amis du rail Halanzy asbl



Marche  
en Famenne



MOTIVATION COMMUNE



metz



institut  
pierre werner  
luxembourg



BIEKERECH



Administration Communale  
Martelange



GEMEINDE  
SANKT VITH



VILLE D'ARLON  
Belgique



VILLE DE  
LA ROCHE-EN-ARDENNE



Gemeng



VILLE DE  
HOUFFALIZE



# Table des matières

<b>Chapitre 1 : Réunions avec les communes belges</b>	<b>5</b>
Préface de Charles-Ferdinand Nothomb	7
1. Introduction de Daniel Hussin	9
2. Historique du Cercle	10
3. But du Cercle	10
4. Objectif des réunions avec les communes	10
5. Bilan des 2 réunions avec les communes belges	11
6. Communes frontalières belges et luxembourgeoises	12
7. Population du Grand-Duché de Luxembourg	13
8. Évolution du nombre de frontaliers - français, belges et allemands, de 2000 à 2018	15
9. Projections de la population	18
9.1. Population actuelle de la Grande Région	18
9.2. Projections de la population 2018-2050	18
9.3. Projections de la population active 2018-2050	19
10. Conclusions relatives aux données de contexte	20
Le questionnaire et ses réponses	21
Conclusions	28
Les Résumés des débats	29
1. Compte-rendu de la réunion du vendredi 25 janvier 2019 à la maison communale de Martelange	29
2. Compte-rendu de la réunion du vendredi 22 février 2019 à Houtopia, Commune de Houffalize	33
<b>Chapitre 2 : Réunion avec les communes luxembourgeoises</b>	<b>37</b>
Préface de Emile Eicher	39
1. Introduction de Marc Fischbach	41
2. Compte-rendu de la réunion de Pétange	43
1. Quelles ont été les communes invitées de part et d'autre de la frontière belgo-luxembourgeoise ?	43
2. Quelles sont les communes frontalières belges et luxembourgeoises ?	45
3. Que représentent les communes de Saint-Vith et de Burg-Reuland dans la Province de Liège ?	46
4. Evolution des populations	47
4.1. Grand-Duché de Luxembourg - Evolution de la population de 1961 à 2019	47
4.2. Province de Luxembourg et Wallonie - Evolution de la population de 1992 à 2019	49
4.2.1. Province de Luxembourg	49
4.2.2. Wallonie	50

5. Evolution du nombre de frontaliers de 2000 à mars 2019	50
6. Evolution du nombre de frontaliers en Province de Luxembourg, par arrondissement	51
7. Où sont situées les entreprises au Grand-Duché de Luxembourg?	52
8. Quels sont les grands employeurs au Grand-Duché de Luxembourg?	53
9. Quel est le salaire médian au Grand-Duché de Luxembourg? (base: 31 mars 2015, dernière référence disponible)	54
10. Evolution de la population de la Grande Région d'ici 2050?	55
10.1. Projection de la population 2018-2050	55
10.2. Projections du potentiel de la population active (20 à 64 ans) 2018-2050	56
11. Conclusions	57
Le questionnaire et ses réponses	58
Les Résumés des débats	60
<b>Chapitre 3: Colloque d'Aubange</b>	<b>63</b>
Colloque d'Aubange du 22 novembre 2019	65
Table 1: Economie-Commerce	72
Table 2: Aspects environnementaux	81
Table 3: Questions de mobilité proprement dites	83
<b>Chapitre 4: Mobilité dans le cadre de l'architecture et de l'urbanisme</b>	<b>111</b>
<b>Chapitre 5: Groupement Benelux de Coopération territoriale</b>	<b>125</b>
Le Groupement Benelux de Coopération territoriale	126
<b>Le Cercle Européen Pierre Werner remercie</b>	<b>130</b>
<b>Lors de la réception...</b>	<b>132</b>
<b>Nos sponsors</b>	<b>135</b>

Informez-vous régulièrement sur  
le Cercle Européen Pierre Werner en consultant son site internet :  
**[www.cepw.eu](http://www.cepw.eu) ou [www.cercle-werner.aubange.be](http://www.cercle-werner.aubange.be)**



Editeur responsable : Daniel Hussin, Président du Cercle Européen Pierre Werner  
3, Montée de Clausen, L-1343 Luxembourg

Impression : Lorgé Imprimeur, Kehlen

Dépôt légal : janvier 2021

© 2021 Cercle Européen Pierre Werner asbl – Tous droits réservés



# Comment devenir membre du Cercle Européen Pierre Werner ?

## Personnes physiques :

Vous avez le choix entre deux possibilités : devenir membre effectif ou membre sympathisant

### Membre effectif

- Un *membre effectif* s'engage dans les actions du Cercle et dispose d'un droit de vote à l'assemblée générale
- La cotisation du membre effectif est de EUR 12 minimum
- Communication à indiquer sur l'ordre de virement : ME 2021

### Membre sympathisant

- Un *membre sympathisant* s'intéresse aux activités du Cercle par sympathie, mais ne dispose pas de droit de vote à l'assemblée générale
- La cotisation du membre sympathisant est de EUR 10 € minimum
- Communication à indiquer sur l'ordre de virement : MS 2021

Nous vous recommandons de vous rendre sur notre site internet [www.cepw.eu](http://www.cepw.eu) ou [www.cercle-werner.aubange.be](http://www.cercle-werner.aubange.be) et de remplir en ligne le **bulletin d'adhésion** pour personnes physiques. C'est très simple mais cela nous permet d'avoir surtout vos coordonnées.

## Personnes morales (institutions et sociétés) :

- Vous rendre aussi sur notre site internet et remplir le **bulletin d'adhésion** pour personnes morales. Nous disposerons ainsi de vos coordonnées précises.
- Virer un montant de EUR 100 minimum sur l'un des comptes bancaires ci-dessous
- Communication à indiquer sur l'ordre de virement : MM 2021

## Comptes bancaires

En Belgique :	BE57 7326 1208 7835	CREGBEBB
Au Grand-Duché de Luxembourg :	LU40 1111 0893 5417 0000	CCPLLULL



Cercle Européen Pierre Werner  
3, Montée de Clausen L-1343 Luxembourg  
cerclepierrewerner@gmail.com – RC : F4650  
[www.cepw.eu](http://www.cepw.eu) – [www.cercle-werner.aubange.be](http://www.cercle-werner.aubange.be)

ISBN 978-99959-0-633-7



9 789995 906337