

18/11/2016

**SCHEMA DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL
DE LA GRANDE REGION (SDT-GR)
RAUMENTWICKLUNGSKONZEPT DER GROßREGION (REK-GR)**



Bilan et analyse transversale de l'existant Bilanz und transversale Bestandsanalyse

Ce rapport constitue un rendu scientifique qui ne reflète pas forcément l'avis des responsables politiques de l'aménagement du territoire de la Grande Région. Les conclusions de la réunion ministérielle aménagement du territoire de la Grande Région qui s'est tenue le 23 novembre 2016 se trouvent en annexe.

Dieser Bericht ist eine wissenschaftliche Wiedergabe, die nicht zwangsläufig die Ansichten der Politiker der Landesplanung der Großregion widerspiegelt. Die Schlussfolgerungen der Fachministerkonferenz Landesplanung der Großregion, die am 23. November 2016 stattfand, sind angefügt.



Sommaire

Sommaire	3
Préambule	9
Analyse transversale de documents stratégiques existants	11
PREMIERE PARTIE :	13
LE CONTEXTE SOCIOECONOMIQUE EN GRANDE REGION.....	13
1. Les évolutions récentes en Grande Région	14
1.1 Une croissance démographique qui ralentit	14
1.2 Une économie grand-régionale qui résiste aux crises	16
1.3 Une reprise inégale en Grande Région	17
1.4 Un système éducatif performant à l'échelle grand-régionale mais des situations régionales hétérogènes	18
1.5 Une cohésion sociale fragilisée dans les territoires frontaliers	19
2. La Grande Région en 2035 : des défis multiples à relever	20
2.1 Un défi démographique lié au vieillissement de la population.....	20
2.2 Le renouvellement des actifs, un enjeu majeur	21
2.3 Le défi de l'emploi	23
2.4 Des perspectives qui interrogent	24
DEUXIEME PARTIE :	26
ANALYSE DES STRATEGIES D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE PAR COMPOSANTE TERRITORIALE	26
1. L'aménagement du territoire transfrontalier en Grande Région	27
1.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs	27
1.2 Développement territorial	28
1.3 Mobilité et transports	31
1.4 Développement économique	33
1.5 Enseignement, recherche et innovation	34
1.6 Développement résidentiel et social	37
1.7 Tourisme et loisirs	39
1.8 Environnement, climat et énergie	39
2. L'aménagement du territoire en Wallonie	41

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Präambel.....	9
Transversale Analyse von bestehenden und strategischen Dokumenten..	11
TEIL EINS :	13
DER SOZIOÖKONOMISCHE KONTEXT IN DER GROSSREGION	13
1. Die jüngsten Entwicklungen in der Großregion	14
1.1 Ein verlangsamtes Bevölkerungswachstum	14
1.2 Eine krisenbeständige Wirtschaft in der Großregion	16
1.3 Ungleichheiten beim Aufschwung in der Großregion	17
1.4 Ein leistungsstarkes Bildungssystem auf großregionaler Ebene, aber ungleiche Situationen in den einzelnen Regionen	18
1.5 Ein schwächerer sozialer Zusammenhalt in den Grenzregionen	19
2. Die Großregion im Jahr 2035: vielfältige Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt	20
2.1 Eine demografische Herausforderung angesichts der Bevölkerungsalterung.....	20
2.2 Die Stabilisierung der Erwerbsbevölkerung: eine große Aufgabe	21
2.3 Die Beschäftigung als Herausforderung	23
2.4 Perspektiven, die Fragen aufwerfen.....	24
TEIL ZWEI :	26
ANALYSE DER STRATEGIEN FÜR DIE RAUMORDNUNG NACH TEILGEBIETEN .	26
Die grenzüberschreitende Raumordnung in der Großregion	27
1.1 Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure	27
1.2 Raumentwicklung	28
1.3 Mobilität und Verkehr	31
1.4 Wirtschaftliche Entwicklung	33
1.5 Bildung, Forschung und Innovation	34
1.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung.....	37
1.7 Tourismus und Freizeit.....	39
1.8 Umwelt, Klima und Energie.....	39
2. Die Raumordnung in der Wallonie.....	41

2.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	41
2.2	Développement territorial	44
2.3	Mobilité et transports	48
2.4	Développement économique	52
2.5	Enseignement, recherche et innovation	54
2.6	Développement résidentiel et social	56
2.7	Tourisme et loisirs	58
2.8	Environnement, climat et énergie	59
3.	L'aménagement du territoire au Luxembourg.....	62
3.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	63
3.2	Développement territorial	65
3.3	Mobilité et transports	69
3.4	Développement économique	72
3.5	Enseignement, recherche et innovation	74
3.6	Développement résidentiel et social	74
3.7	Tourisme et loisirs	76
3.8	Environnement, climat et énergie	76
4.	L'aménagement du territoire en Lorraine.....	79
4.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	80
4.2	Développement territorial	83
4.3	Mobilité et transports	87
4.4	Développement économique	92
4.5	Enseignement, recherche et innovation	95
4.6	Développement résidentiel et social	96
4.7	Tourisme et loisirs	97
4.8	Environnement, climat et énergie	99
5.	L'aménagement du territoire en Rhénanie-Palatinat.....	102
5.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	102
5.2	Développement territorial	107
5.3	Mobilité et transports	111
5.4	Développement économique	113
5.5	Enseignement, recherche et innovation	114
5.6	Développement résidentiel et social	115
5.7	Tourisme et loisirs	116
5.8	Environnement, climat et énergie	118
6.	L'aménagement du territoire en Sarre	121
6.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	121
6.2	Développement territorial	125

2.1	Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure	41
2.2	Raumentwicklung	44
2.3	Mobilität und Verkehr	48
2.4	Wirtschaftliche Entwicklung	52
2.5	Bildung, Forschung und Innovation	54
2.6	Wohnungsbau und soziale Entwicklung.....	56
2.7	Tourismus und Freizeit.....	58
2.8	Umwelt, Klima und Energie.....	59
3.	Die Raumordnung in Luxemburg.....	62
3.1	Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure	63
3.2	Raumentwicklung	65
3.3	Mobilität und Verkehr	69
3.4	Wirtschaftliche Entwicklung	72
3.5	Bildung, Forschung und Innovation	74
3.6	Wohnungsbau und soziale Entwicklung.....	74
3.7	Tourismus und Freizeit.....	76
3.8	Umwelt, Klima und Energie.....	76
4.	Die Raumordnung in Lothringen	79
4.1	Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure	80
4.2	Raumentwicklung	83
4.3	Mobilität und Verkehr	87
4.4	Wirtschaftliche Entwicklung	92
4.5	Bildung, Forschung und Innovation	95
4.6	Wohnungsbau und soziale Entwicklung.....	96
4.7	Tourismus und Freizeit.....	97
4.8	Umwelt, Klima und Energie.....	99
5.	Raumordnung und Landesplanung in Rheinland-Pfalz	102
5.1	Kontext und Zuständigkeiten	102
5.2	Raumentwicklung	107
5.3	Mobilität, Verkehr	111
5.4	Wirtschaft und Beschäftigung.....	113
5.5	Ausbildung, Forschung und Innovation	114
5.6	Wohnraumentwicklung und Soziales	115
5.7	Tourismus und Freizeit.....	116
5.8	Umwelt, Klima und Energie.....	118
6.	Raumordnung und Landesplanung im Saarland	121
6.1	Kontext und Akteursstrukturen	121
6.2	Raumentwicklung	125

6.3	Mobilité et transports	128
6.4	Développement économique	130
6.5	Enseignement, recherche et innovation	131
6.6	Développement résidentiel et social	132
6.7	Tourisme et loisirs	133
6.8	Environnement, climat et énergie	133
7.	L'aménagement du territoire transfrontalier à l'échelon local	135
7.1	Analyse du contexte et schéma des acteurs	135
7.2	Développement territorial	137
7.3	Mobilité et transports	139
7.4	Développement économique	141
7.5	Enseignement, recherche et innovation	143
7.6	Développement résidentiel et social	145
7.7	Tourisme et loisirs	145
7.8	Environnement, climat et énergie	146

TROISIEME PARTIE : 149

ANALYSE COMPAREE DES STRATEGIES : CONVERGENCES, DIVERGENCES ET OPPORTUNITES POUR L'ELABORATION DU SDT-GR 149

1.	Le développement économique, un sujet à part (entière) ?	150
1.1	Un développement économique qui s'envisage en réseau	150
1.2	La « coopétition », une opportunité de développement dans certains secteurs	152
1.3	Une mise en réseau à élargir au système de formation	155
1.4	Une stratégie économique à déterritorialiser ?	157
2.	Le développement territorial, une notion complexe en Grande Région	158
2.1	Une Grande Région qui peine à s'affirmer	158
2.2	Une divergence dans l'appréhension de l'aménagement du territoire	159
2.3	Les aires métropolitaines, « brique » de convergence territoriale	160
2.4	Une dimension métropolitaine transfrontalière soumise à divergences	163
2.5	Des priorités à déterminer, des opportunités à saisir	166
3.	La mobilité, une convergence à nuancer ?	168
3.1	Une convergence sur les principes de la mobilité durable	168
3.2	Une stratégie grand-régionale tributaire des priorités nationales	172
3.3	Une stratégie complexe à élaborer	174
4.	L'amélioration des conditions de vie de la population, une priorité pour la Grande	

6.3	Mobilität, Verkehr	128
6.4	Wirtschaft und Beschäftigung	130
6.5	Ausbildung, Forschung und Innovation	131
6.6	Wohnraumentwicklung und Soziales	132
6.7	Tourismus und Freizeit	133
6.8	Umwelt, Klima und Energie	133
7.	Die grenzüberschreitende Raumordnung auf lokaler Ebene	135
7.1	Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure	135
7.2	Raumentwicklung	137
7.3	Mobilität und Verkehr	139
7.4	Wirtschaftliche Entwicklung	141
7.5	Bildung, Forschung und Innovation	143
7.6	Wohnungsbau und soziale Entwicklung	145
7.7	Tourismus und Freizeit	145
7.8	Umwelt, Klima und Energie	146

TEIL DREI: 149

VERGLEICHENDE ANALYSE DER STRATEGIEN: GEMEINSAMKEITEN, UNTERSCHIEDE UND CHANCEN FÜR DIE ERARBEITUNG DES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPTS DER GROSSREGION 149

1.	Wirtschaftliche Entwicklung: ein eigen(ständig)es Thema?	150
1.1	Eine wirtschaftliche Entwicklung unter dem Aspekt der Vernetzung	150
1.2	Coopetition als Entwicklungschance in bestimmten Branchen	152
1.3	Integration des Ausbildungssystems ins Netzwerk	155
1.4	Eine künftig gebietsunabhängige Wirtschaftsstrategie?	157
2.	Raumentwicklung, ein vielschichtiges Konzept in der Großregion	158
2.1	Eine Großregion mit Schwierigkeiten, sichtbar zu werden	158
2.2	Unterschiedliches Verständnis von Raumordnung	159
2.3	Die Metropolräume, „Baustein“ des regionalen Zusammenhalts	160
2.4	Eine grenzüberschreitende Metropoldimension mit Abweichungen	163
2.5	Festzulegende Schwerpunkte, zu ergreifende Chancen	166
3.	Mobilität, eine Gemeinsamkeit mit Vorbehalten?	168
3.1	Übereinstimmung bei den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität	168
3.2	Eine von nationalen Schwerpunkten abhängige Großregionsstrategie	172
3.3	Eine umfassende Entwicklungsstrategie	174
4.	Die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung, eine Priorität für die	

Région ?	174
4.1 La recherche d'une meilleure cohésion sociale et territoriale.....	175
4.2 Des spécificités du versant allemand à prendre en compte.....	177
Conclusion	179
Analyse transversale des 3 documents existants du SDT-GR	181
PREMIERE PARTIE :	183
SYNTHESE DES DOCUMENTS EXISTANTS	183
1. La dimension métropolitaine de la Grande Région	184
1.1 Une définition commune de la centralité urbaine en Grande Région.....	184
1.2 Les espaces à potentiel métropolitain de la Grande Région	187
1.3 Un fonctionnement métropolitain à deux vitesses.....	189
2. Les projets de transports prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région	191
2.1 Les projets prioritaires visant l'amélioration des connexions internes de la Grande Région (Projets de catégorie 1)	192
2.2 L'amélioration des connexions à dimension européenne (Projets de catégorie 2)	193
3. Etude préparatoire à l'élaboration du volet économique du SDT-GR.....	196
3.1. Une analyse de la répartition spatiale de l'emploi dans les secteurs d'activité métropolitains.....	196
3.2. Synthèse des entretiens réalisés auprès des acteurs économiques et politiques de la Grande Région	198
3.3. Interactions entre acteurs de la Grande Région lors de l'atelier de travail	200
DEUXIEME PARTIE :	204
ANALYSE AU REGARD DES OBJECTIFS DE DEPART ET DES REALITES ACTUELLES.....	204
1. La stratégie de développement territorial et de déplacements au regard des documents stratégiques existants en Grande Région.....	204
1.1 Les aires métropolitaines, une brique de base qui structure une pensée commune	204
1.2 Une stratégie métropolitaine qui doit prendre en compte l'actualisation des stratégies régionales et infra-régionales	206
1.3 Quelle prise en compte des espaces non-métropolitains ?.....	207
1.4 La connexion des espaces métropolitains.....	208
2. L'étude préparatoire du volet « économie » du SDT-GR au regard des documents	

Großregion?.....	174
4.1 Das Bemühen um größeren sozialen und territorialen Zusammenhalt	175
4.2 Zu berücksichtigende Besonderheiten der deutschen Teilgebiete	177
Fazit	179
Transversale Analyse der 3 bestehenden Dokumente des REK-GR	181
ERSTER TEIL:.....	183
ZUSAMMENFASSUNG DER EXISTIERENDEN DOKUMENTE	183
1. Das Dokument „Die metropolitane Dimension der Großregion“	184
1.1 Eine gemeinsame Definition der urbanen Zentralität in der Großregion	184
1.2 Die Räume in der Großregion mit metropolitanem Potenzial	187
1.3 Eine Wahrnehmung metropolitaner Funktionen mit zwei Geschwindigkeiten	189
2. Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion	191
2.1 Die vorrangigen Projekte, die auf die Verbesserung der internen Verbindungen in der Großregion ausgerichtet sind (Projekte der Kategorie 1)	192
2.2. Verbesserung der Verbindungen mit europäischer Dimension (Projekte der Kategorie 2) ..	193
3. Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des REK-GR	196
3.1. Analyse der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze in den metropolitanen Wirtschaftszweigen	196
3.2. Zusammenfassung der Gespräche mit den Akteuren aus Wirtschaft und Politik in der Großregion	198
3.3. Interaktionen zwischen Akteuren aus der Großregion im Rahmen des Workshops	200
ZWEITER TEIL:	204
ANALYSE IM HINBLICK AUF DIE ANFÄNGLICHEN ZIELE UND DEN AKTUELLEN STAND DER DINGE	204
1. Die Raumentwicklungs- und Mobilitätsstrategie vor dem Hintergrund der in der Großregion existierenden Strategiepapiere	204
1.1 Die Metropolräume als Grundstein für die Strukturierung gemeinsamer Überlegungen	204
1.2. Eine metropolitane Strategie, die die Aktualisierung der regionalen und subregionalen Strategien berücksichtigen muss.....	206
1.3 Wie werden die nicht metropolitanen Räume berücksichtigt?.....	207
1.4 Die Verbindung der Metropolräume.....	208
2. Die „Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des REK-GR“ vor dem	

stratégiques existants	214
2.1 Une étude préparatoire inachevée ?	214
2.2 Une logique de réseau clairement partagée	216
2.3 Une divergence notable dans l'appréhension des secteurs prioritaires	217
2.4 Vers la confirmation du besoin d'une stratégie dédiée	218
Précision, voire adaptation du contenu	221
et de la méthode d'élaboration du SDT GR	221
PREAMBULE METHODOLOGIQUE	222
1. Un questionnement autour des 3 éléments fondateurs de la démarche	222
2. Les 4 temps du SDT-GR	225
PREMIERE PARTIE :	227
ENSEIGNEMENTS ISSUS DE LA PHASE DE CONSULTATION	227
1. Les objectifs : la question du « Pour quoi ? »	227
1.1. Les attentes exprimées par les partenaires	227
1.2. Les pistes retenues à l'issue du séminaire	232
2. La nature du SDT-GR : la question du « Quoi ? »	234
2.1. Les attentes exprimées par les partenaires	234
2.2. La piste retenue à l'issue du séminaire : un document non contraignant dont la forme reste à définir	236
3. Les thématiques et projets à investiguer : la question du « A propos de quoi ? »	237
3.1. Les attentes exprimées par les partenaires	237
3.2. La piste retenue à l'issue du séminaire : des thématiques aux problématiques	245
4. Pilotage, élaboration, suivi du SDT-GR : la question du « Comment ? »	248
4.1. Les attentes exprimées par les partenaires	248
4.2. Les pistes retenues à l'issue du séminaire : un pilotage et une gouvernance affirmés	252
DEUXIEME PARTIE :	254
PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DE L'ELABORATION DU SDT-GR	254
1. Analyse critique de la convention-cadre en vigueur	254

Hintergrund der existierenden Strategiepapiere	214
2.1 Eine unvollendete vorbereitende Studie?	214
2.2 Eindeutiges Votum für eine Ausrichtung auf die Vernetzung	216
2.3 Deutliche Unterschiede bei der Einschätzung der vorrangigen Sektoren	217
2.4 Auf dem Weg zu einer Bestätigung der Notwendigkeit einer gezielten Strategie	218
Präzisierung, bzw. Anpassung des Inhalts	221
und der Methode zur Erarbeitung des REK-GR	221
METHODOLOGISCHER PRÄAMBEL	222
1. Eine Befragung zu den drei Grundelementen des Vorhabens	222
2. Die vier Komponenten der Erarbeitung des REK-GR	225
ERSTER TEIL :	227
LEHRE AUS DER KONSULTATIONSPHASE	227
1. Die Ziele : die Frage „Wofür?“	227
1.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern	227
1.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte	232
2. Die Art des REK-GR : die Frage „Was?“	234
2.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern	234
2.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: ein formal nicht bindendes Dokument, dessen Form noch festzulegen ist	236
3. Die zu untersuchenden Themenfelder und Projekte : die Frage „Worum geht es?“	237
3.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern	237
3.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: von Themenfeldern zu Herausforderungen	245
4. Lenkung, Erarbeitung und Begleitung des REK-GR : die Frage „Wie?“	248
4.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern	248
4.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: eine konsequente Lenkung und Steuerung	252
ZWEITER TEIL :	254
VORSCHLÄGE UND EMPFEHLUNGEN FÜR DIE FORTSETZUNG DER ERARBEITUNG DES REK-GR	254
1. Kritische Analyse der geltende Rahmenvereinbarung	254

1.1. Des thématiques prioritaires à réajuster et à problématiser.....	254
1.2. Une élaboration par séquences thématiques peu adaptée	257
1.3. Des attentes vis-à-vis du SDT-GR non prises en compte.....	257

2. Propositions pour une nouvelle orientation du SDT-GR 259

2.1 Les principes généraux	259
2.2. Compréhension : Reconstituer un socle de connaissances partagées	260
2.3. Vision stratégique : se doter d'un projet d'avenir commun.....	262
2.4. Programme opérationnel : déterminer les actions prioritaires.....	265
2.5. Suivi et évaluation : penser le processus.....	266

ANNEXE : 268

A LA RENCONTRE DES PARTENAIRES ET DES ACTEURS DU SDT-GR..... 268

1. Objectifs des entretiens et partenaires rencontrés	268
2. Bilan de la phase des entretiens	270
3. Liste des personnes rencontrées	272

3.1. Représentants politiques des instances du Sommet de la Grande Région	272
3.2. Membres du Comité de Coopération du Développement Territorial (CCDT)	272
3.3. Présidents des groupes de travail de la Grande Région	274
3.4. Présidents des groupes de travail du Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR).....	274
3.5. Membres du Comité pour une Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (CRMPT).....	275
3.6. Autres structures	275

1.1. Vorrangige Themenfelder, die es anzupassen gilt und zu problematisieren	254
1.2. Anpassung an den Anspruch einer integrierten Vorgehensweise	257
1.3. Nicht berücksichtigte Erwartungen an das REK-GR	257

2. Vorschläge für eine neue Ausrichtung des REK-GR 259

2.1 Die Grundprinzipien.....	259
2.2. Verständnisses : Ein geteiltes Basiswissen wiederherstellen	260
2.3. Strategische Vision : Ein gemeinsam Zukunftprojekt benötigen	262
2.4. Handlungsprogramm: Bestimmen vorrangiger Maßnahmen.....	265
2.5. Beobachtung der Anwendung und Evaluation : der Prozess bedenken.....	266

ANHANG : 268

TREFFEN MIT DEN AN DER AUFSTELLUNG DES REK-GR BETEILIGTEN STELLEN UND WEITEREN RELEVANTEN AKTEUREN..... 268

1. Zielsetzung der Gespräche und Auflistung der Akteure, mit denen Treffen stattgefunden haben	268
2. Bilanz	270
3. Liste der Gesprächspartner/-innen	272

3.1 Politische Vertreter/-innen der Organe des Gipfels der Großregion	272
3.2 Mitglieder des Koordinierungsausschusses Raumentwicklung (KARE).....	272
3.3 Vorsitzende der Arbeitsgruppen der Großregion	274
3.4 Vorsitzende der Arbeitsgruppen des Wirtschafts- und Sozialausschusses (WSAGR).....	274
3.5 Mitglieder des Ausschusses für eine Grenzüberschreitende polyzentrische Metropolregion (GPMR).....	275
3.6 Sonstige Strukturen	275

Préambule

La Grande Région s'est donnée comme objectif de définir une stratégie de développement métropolitain en vue notamment de renforcer son positionnement au niveau européen en tant que Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT).

En vue d'assurer un développement intégratif et cohérent de l'ensemble du territoire grand-régional et de contribuer au renforcement de sa dimension métropolitaine, les instances de la Grande Région ont décidé d'élaborer un « **Schéma de Développement Territorial de la Grande Région** » (SDT-GR), selon un processus d'élaboration continu s'étendant de janvier 2013 à décembre 2018.

Au stade actuel, les parties prenantes ont estimé qu'il était nécessaire de faire le point sur les travaux relatifs au SDT-GR, et que soient définies les conditions dans lesquelles doivent être élaborés les volets restants du SDT-GR.

A cet effet, le Ministère luxembourgeois du Développement Durable et des Infrastructures, Département de l'Aménagement du Territoire, agissant pour le compte des différentes instances¹ du Sommet de la Grande Région, a confié à un groupement, composé des agences d'urbanisme lorraines (AGAPE, ADUAN et AGURAM), de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) et de l'Université de Technologie de Kaiserslautern, une étude visant à dresser une analyse transversale de documents stratégiques existants, sélectionnés par le CCDT, sur l'espace grand-régional, afin d'en tirer un bilan susceptible de réinterroger la méthodologie d'élaboration du SDT-GR.

¹ Ministère für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung (Rheinland-Pfalz), Ministère für Inneres und Sport (Saarland), Préfecture de Région (Grand Est), Conseil Régional (Grand Est), Conseil Départemental (Meurthe-et-Moselle), Conseil Départemental (Moselle), Région wallonne, MDDI (Luxembourg)

² Ministère für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung (Rheinland-Pfalz), Ministère für Inneres und Sport (Saarland), Préfecture de Région (Grand Est), Conseil Régional (Grand Est), Conseil Départemental (Meurthe-et-Moselle), Conseil Départemental (Moselle), Région wallonne, MDDI (Luxembourg)

Präambel

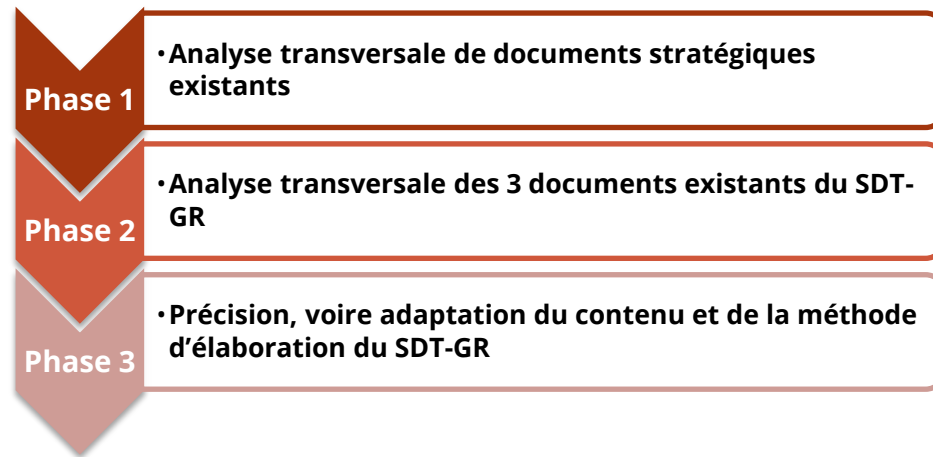
Die Großregion hat sich zum Ziel gesetzt, eine Strategie für die metropolitane Entwicklung festzulegen, um auf diesem Wege insbesondere ihre Positionierung als Grenzüberschreitende Polyzentrische Metropolregion (GPMR) auf europäischer Ebene zu stärken.

Um eine integrative und kohärente Entwicklung des gesamten Gebiets der Großregion zu ermöglichen und um zur Stärkung ihrer metropolitenen Dimension beizutragen, haben die Institutionen und Gremien der Großregion beschlossen, ein „**Raumentwicklungskonzept der Großregion**“ (REK-GR) zu erarbeiten, und zwar im Rahmen eines kontinuierlichen Arbeitsprozesses, der sich von Januar 2013 bis Dezember 2018 erstreckt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt halten es die beteiligten Parteien für notwendig, eine Bestandsaufnahme betreffend die Arbeiten im Zusammenhang mit dem REK-GR vorzunehmen und die Bedingungen festzulegen, unter denen die verbleibenden Abschnitte des REK-GR zu erstellen sind.

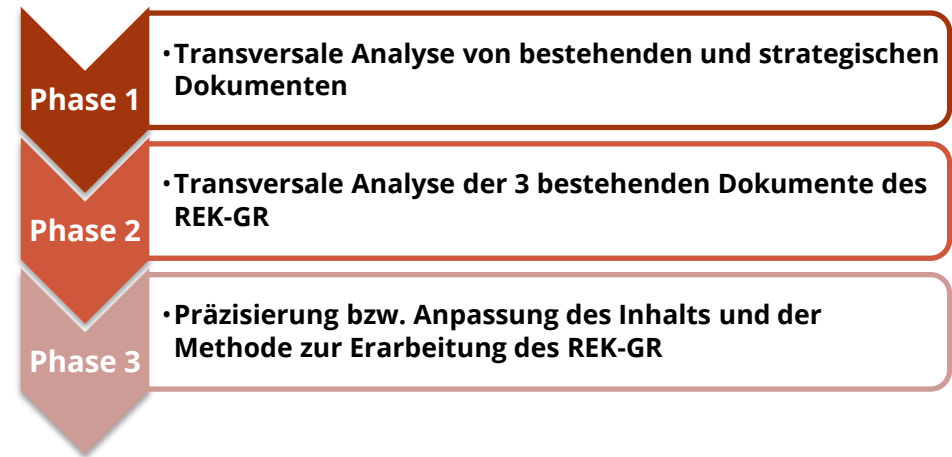
Zu diesem Zweck hat die Abteilung für Raumordnung des luxemburgischen Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen, das im Auftrag der verschiedenen Institutionen² und Gremien des Gipfels der Großregion handelt, eine Gemeinschaft aus den lothringischen Stadtplanungsämtern (AGAPE, ADUAN und AGURAM), der Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) und der Technischen Universität Kaiserslautern, Fachbereich Raum- und Umweltplanung, mit der Erstellung einer Studie beauftragt, die eine Querschnittsanalyse der im Gebiet der Großregion existierenden Strategiepapiere, die vom CCDT ausgewählt sind, liefern soll. Auf dieser Grundlage soll Bilanz gezogen werden und es sollen

Cette étude s'articule en trois temps :



Empfehlungen für die weitere Erarbeitung des REK-GR (ggfs. Anpassung der Inhalte und/oder der Methodik gegeben werden.

Die besagte Studie umfasst drei Schritte :



Analyse transversale de documents stratégiques existants

Transversale Analyse von bestehenden und strategischen Dokumenten

**Module de travail
Arbeitsmodul**



Ce premier module se décompose en 3 temps :

- Il propose un premier temps d'**analyse du contexte socioéconomique** de la Grande Région, tant dans ses tendances récentes, que dans les perspectives pressenties. Ce premier temps nous paraît nécessaire afin de comprendre dans quel contexte ont été élaborés les différents documents analysés et d'identifier, entre autres, les défis auxquels la Grande Région sera confrontée, défis susceptibles d'orienter l'élaboration du SDT-GR.
- Le second temps d'analyse porte sur une analyse approfondie, versant par versant, et selon une approche thématique des différents documents stratégiques.
- Un troisième et dernier temps d'analyse est consacré au **croisement de ces analyses thématiques et territoriales**, afin d'identifier notamment les **convergences**, les **divergences** mais aussi les **opportunités** susceptibles d'influer sur l'élaboration du SDT-GR.

Dieser erste Arbeitsmodul gliedert sich in drei Schritte:

- In einem ersten Schritt liefert der Bericht eine **Analyse des sozioökonomischen Kontextes** in der Großregion, und zwar sowohl hinsichtlich der Entwicklungen in jüngster Zeit als auch mit Blick auf die anvisierten Perspektiven. Dieser erste Schritt scheint uns wichtig zu sein, um nachvollziehen zu können, in welchem Kontext die verschiedenen analysierten Dokumente erarbeitet wurden, und um unter anderem die Herausforderungen zu identifizieren, mit denen die Großregion konfrontiert sein wird und an denen sich die Erarbeitung des REK-GR ausrichten lässt.
- Der zweite Schritt betrifft eine eingehende Analyse der verschiedenen Strategiepapiere für die einzelnen Teilgebiete anhand eines themenorientierten Ansatzes.
- Beim dritten und letzten Schritt der Analyse geht es um die **Verschränkung dieser themen- und gebietsbezogenen Analysen**, um insbesondere die **Übereinstimmungen** und **Unterschiede** aber auch die **Chancen** zu identifizieren, die Einfluss auf die Erarbeitung des REK-GR haben können.

PREMIERE PARTIE : LE CONTEXTE SOCIOECONOMIQUE EN GRANDE REGION

En préambule de l'analyse proprement dite des stratégies d'aménagement du territoire sur les différents versants composant la Grande Région, il semble en premier lieu important d'avoir à l'esprit le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit la Grande Région, ainsi que les principales tendances, passées et à venir, sur ce territoire.

Les différents rapports de l'Observatoire Interrégional de l'Emploi (OIE)³ fournissent les informations utiles permettant de mieux appréhender le contexte socioéconomique dans lequel les différents documents stratégiques ont été élaborés.

³ Rapports sur la situation économique et sociale de la Grande Région

⁴ Bericht zur wirtschaftlichen und sozialen Lage der Großregion

TEIL EINS : DER SOZIOÖKONOMISCHE KONTEXT IN DER GROSSREGION

Im Vorfeld der eigentlichen Analyse der Strategien für die Raumordnung in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion scheint es in erster Linie wichtig zu sein, sich über den sozioökonomischen Kontext im Klaren zu werden, in dem die Großregion steht, und die wichtigsten bisherigen und künftigen Entwicklungen in diesem Gebiet zu berücksichtigen.

Die verschiedenen Berichte der Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle (IBA)⁴ liefern nützliche Informationen, die es ermöglichen, sich ein klareres Bild vom sozioökonomischen Kontext zu machen, in dem die verschiedenen strategischen Dokumente erarbeitet wurden.

1. Les évolutions récentes en Grande Région

1.1 Une croissance démographique qui ralentit

Depuis le milieu des années 90, **la croissance démographique de la Grande Région s'est ralentie** (+1,8% entre 1998 et 2008 contre +3,4% sur l'ensemble de l'Union Européenne).

Ce ralentissement est dû à la combinaison de plusieurs facteurs. On assiste à un **recul de la natalité** assez préoccupant **dans les régions allemandes** (-7% en Sarre et -1% en Rhénanie palatinat depuis 2000), à un **vieillissement de la population**, ainsi qu'à une **stagnation de la population en Lorraine**.

Inversement, depuis 2004, la croissance démographique se renforce en Wallonie et surtout au Luxembourg, qui connaît le taux de croissance démographique annuelle le plus élevé de toute l'Union Européenne (+1,8% par an entre 2006 et 2015 contre +0,24% pour l'UE). **Le dynamisme démographique luxembourgeois tend à se diffuser à l'ensemble des territoires frontaliers** situés à proximité des frontières luxembourgeoises, à l'exception de la Sarre. A une échelle plus fine, on observe que la croissance démographique se concentre surtout autour des **grands espaces économiques**, des **grands centres universitaires** et **le long des principaux axes de transport**.

1. Die jüngsten Entwicklungen in der Großregion

1.1 Ein verlangsamtes Bevölkerungswachstum

Seit Mitte der 1990er Jahre **hat sich das Bevölkerungswachstum in der Großregion verlangsamt** (+1,8 % zwischen 1998 und 2008 gegenüber +3,4 % für die gesamte Europäische Union).

Diese Verlangsamung ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Zu verzeichnen sind eine recht bedenkliche **rückläufige Geburtenrate in den deutschen Regionen** (-7 % im Saarland und -1 % in Rheinland-Pfalz seit 2000), **eine Alterung der Bevölkerung** sowie eine **Stagnation der Bevölkerung in Lothringen**.

Umgekehrt ist in der Wallonie und vor allem in Luxemburg seit 2004 ein verstärktes Bevölkerungswachstum zu beobachten, wobei in Luxemburg sogar das höchste jährliche Bevölkerungswachstum in der gesamten Europäischen Union zu verzeichnen ist (+1,8 % pro Jahr zwischen 2006 und 2015 gegenüber +0,24 % in der EU). **Bei der demografischen Dynamik in Luxemburg verhält es sich so, dass sie zu einer Ausweitung auf sämtliche Grenzregionen tendiert**, die in der Nähe der luxemburgischen Grenzen –außer der Saarland- liegen. Bei Betrachtung einer niedrigeren territorialen Ebene ist festzustellen, dass sich das Bevölkerungswachstum vor allem auf die **großen Wirtschaftsräume**, auf die **großen universitären Zentren** und **entlang den wichtigsten Verkehrsachsen** konzentriert.

1.2 Une économie grand-régionale qui résiste aux crises

Les crises qui se succèdent depuis 2008 (économique, financière, des dettes souveraines) ont entraîné **un ralentissement économique touchant l'ensemble des composantes de la Grande Région**. Enregistrant un recul de son PIB nominal plus faible que les autres territoires, **l'économie wallonne est celle qui a le mieux résisté** au ralentissement économique.

L'économie de la Grande Région, dans son ensemble, a plutôt bien résisté à la crise, comparée à d'autres régions de l'Union Européenne. **Mais en raison de faiblesses structurelles, toutes les régions ne bénéficient pas de la reprise, observable dès 2010**. L'Allemagne et le Luxembourg connaissent ainsi une croissance rapide depuis 2010 quand la Wallonie et la Lorraine peinent à retrouver leur niveau d'avant 2008.

Du point de vue sectoriel, **les économies des différentes composantes territoriales de la Grande Région affichent des caractéristiques qui leur sont propres** :

- au Luxembourg, l'économie est marquée par un poids élevé de la place financière ;
- en Lorraine et en Wallonie, on observe une surreprésentation de l'emploi public ;
- en Sarre et en Rhénanie-Palatinat, le tissu industriel reste encore très présent.

1.2 Eine krisenbeständige Wirtschaft in der Großregion

Die seit 2008 aufeinanderfolgenden Krisen (Wirtschaftskrise, Finanzkrise, Staatsverschuldung) haben zu **einem Konjunkturabschwung geführt, der alle Teilgebiete der Großregion betrifft**. **Die Wirtschaft in der Wallonie konnte dem Konjunkturabschwung am besten standhalten**, was daran abzulesen ist, dass der Rückgang des nominalen BIP hier verglichen mit den anderen Gebieten am geringsten ausfällt.

Die Wirtschaft in der Großregion als Ganzes hat der Krise verglichen mit anderen Regionen in der Europäischen Union eher gut standgehalten. **Aufgrund struktureller Schwächen profitieren jedoch nicht alle Regionen von dem seit 2010 zu beobachtenden Aufschwung**. So ist in Deutschland und Luxemburg seit 2010 ein schnelleres Wachstum zu verzeichnen als in der Wallonie und in Lothringen, die jeweils Schwierigkeiten haben, wieder ihr Niveau von vor 2008 zu erreichen.

Im Hinblick auf die einzelnen Branchen **weist die Wirtschaft in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion jeweils spezifische Besonderheiten auf**:

- In Luxemburg ist die Wirtschaft durch den hohen Stellenwert des Finanzsektors geprägt.
- In Lothringen und der Wallonie ist eine überdurchschnittlich hohe Beschäftigung im Bereich der öffentlichen Hand zu verzeichnen.
- Im Saarland und in Rheinland-Pfalz spielt die Industrie nach wie vor eine sehr große Rolle.

1.3 Une reprise inégale en Grande Région

Bien qu'inférieure à la moyenne européenne, la Grande Région a connu une dynamique positive de l'emploi entre 2000 et 2008. **La création d'emplois s'appuie essentiellement sur les services aux entreprises et la santé.** A contrario, mis à part au Luxembourg, **l'industrie et le bâtiment perdent des emplois.**

A l'échelle de la Grande Région, la destruction d'emplois liés aux difficultés économiques est restée mesurée. Entre 2002 et 2012, le rythme de création d'emplois a été plus rapide en Grande Région que dans le reste de l'Union Européenne, notamment dû à une demande élevée et continue de main-d'œuvre dans l'économie luxembourgeoise.

Depuis 2010, la Grande Région crée de nouveau des emplois, mais cette dynamique ne profite pas à tous les territoires. La dynamique luxembourgeoise reste inégalée : au plus fort de la crise, l'économie luxembourgeoise a continué de créer des emplois. Les régions allemandes ont la dynamique la plus faible, derrière la Wallonie. En revanche, la situation de la Lorraine est plus préoccupante : seule composante de la Grande Région à perdre massivement des emplois, elle est l'une des régions françaises les plus touchées par la perte d'emplois.

Les différentes crises successives n'ont pas enrayer le phénomène frontalier, qui continue de croître, la moitié provenant de Lorraine. Toutefois, si la hausse des flux est continue vers le Luxembourg, on observe une baisse des flux frontaliers vers la Sarre. Selon l'OIE, cette baisse des flux vers la Sarre est à lier aux pertes d'emploi dans l'industrie manufacturière et automobile. Le taux d'emploi dans l'industrie manufacturière reste toutefois supérieur à la moyenne en Sarre.

1.3 Ungleichheiten beim Aufschwung in der Großregion

Auch wenn die Beschäftigungsentwicklung in der Großregion schwächer als im europäischen Durchschnitt ausgefallen ist, war zwischen 2000 und 2008 doch eine positive Dynamik zu beobachten. **Die Schaffung von Arbeitsplätzen findet im Wesentlichen im Bereich der Dienstleistungen für Unternehmen und im Gesundheitssektor statt.** Demgegenüber verhält es sich mit Ausnahme von Luxemburg so, dass **in der Industrie und in der Bauwirtschaft Arbeitsplätze verloren gehen.**

Auf der Ebene der Großregion ist der Abbau von Arbeitsplätzen im Zuge der wirtschaftlichen Schwierigkeiten gemäßigt ausgefallen. Zwischen 2002 und 2012 nahm die Zahl der Arbeitsplätze in der Großregion schneller zu als im Rest der Europäischen Union, was insbesondere auf eine hohe und anhaltende Nachfrage nach Arbeitskräften in der luxemburgischen Wirtschaft zurückzuführen ist.

Seit 2010 werden in der Großregion wieder Arbeitsplätze geschaffen, diese Entwicklung kommt jedoch nicht allen Gebieten zugute. Die Dynamik in Luxemburg bleibt unübertroffen: Selbst auf dem Höhepunkt der Krise entstanden hier neue Arbeitsplätze. Die schwächste positive Entwicklung ist in den deutschen Regionen zu verzeichnen, die diesbezüglich noch hinter der Wallonie zurückbleiben. Am bedenklichsten ist die Situation jedoch in Lothringen. Diese Region ist das einzige Teilgebiet der Großregion, in dem massiv Arbeitsplätze verloren gehen, und zugleich eine der französischen Regionen, die am stärksten von Arbeitsplatzverlusten betroffen sind.

Die verschiedenen aufeinanderfolgenden Krisen haben das Phänomen der Grenzgängerbeschäftigung nicht aufgehalten. Diese wächst weiter, wobei die Hälfte der Grenzgänger aus Lothringen kommt. Während es jedoch einen kontinuierlichen Anstieg der Grenzgängerströme in Richtung Luxemburg gibt, ist ein Rückgang der Ströme in Richtung des Saarlandes zu beobachten. Laut der IBA hängt dieser Rückgang der Einpendlerströme ins Saarland mit den Arbeitsplatzverlusten in der verarbeitenden Industrie und der Automobilbranche zusammen. Die

En 2013, **le taux de chômage est de 8% en Grande Région, inférieur à la moyenne de l'UE (10,8%),** mais il masque de fortes disparités à l'intérieur de la Grande Région : s'il n'est que de 4% en Rhénanie-Palatinat, il est jusqu'à trois fois plus élevé en Wallonie et Lorraine (12%). **Le chômage des jeunes reste une question préoccupante en Grande Région,** car s'il reste inférieur à la moyenne européenne, il reste deux fois plus important que le taux de chômage global.

1.4 Un système éducatif performant à l'échelle grand-régionale mais des situations régionales hétérogènes

L'intégration sociale et professionnelle reste délicate pour une part importante de la jeunesse, **l'ensemble des versants ne parvenant à enrayer les sorties sans qualification.** La situation est particulièrement problématique en Wallonie, seule composante de la Grande Région affichant un taux supérieur à la moyenne européenne. La Lorraine est dans une position intermédiaire, se situant dans la moyenne européenne. Les meilleurs résultats sont enregistrés en Allemagne et surtout au Luxembourg (7%).

La part de la population diplômée de l'enseignement supérieur est plus élevée en Grande Région que dans le reste de l'Union Européenne. Là encore, des disparités existent à l'intérieur de la Grande Région : Concernant la tranche des 30-34 ans, le Luxembourg affiche le taux le plus élevé (52%) devant la Wallonie et la Lorraine (39%). Les Länder allemands affichent les taux les plus faibles (31% en Rhénanie-Palatinat, 27% en Sarre).

Beschäftigungsquote im Bereich des verarbeitenden Gewerbes ist im Saarland nach wie vor überdurchschnittlich hoch.

2013 **lag die Arbeitslosenquote in der Großregion bei 8 % und damit unter dem Durchschnitt in der EU (10,8 %).** Allerdings verbergen sich hinter diesem Wert starke Unterschiede innerhalb der Großregion: Während die Arbeitslosenquote in Rheinland-Pfalz bei lediglich 4 % liegt, fällt sie in der Wallonie und in Lothringen (12 %) bis zu dreimal so hoch aus. **Die Jugendarbeitslosigkeit gibt in der Großregion weiterhin Anlass zu Sorge,** da sie zwar unter dem europäischen Durchschnitt, aber nach wie vor doppelt so hoch liegt wie die Gesamtarbeitslosenquote.

1.4 Ein leistungsstarkes Bildungssystem auf großregionaler Ebene, aber ungleiche Situationen in den einzelnen Regionen

Die soziale und berufliche Integration ist weiterhin für einen großen Teil der jungen Menschen von hoher Bedeutung, **da es den Teilgebieten insgesamt betrachtet nicht gelingt, das Problem der Schul- und Ausbildungsabbrüche ohne qualifizierenden Abschluss zu bewältigen.** Besonders problematisch ist die Situation in der Wallonie, dem einzigen Teilgebiet der Großregion, in dem die Abbrecherquote über dem europäischen Durchschnitt liegt. Lothringen nimmt in dieser Hinsicht eine Position im Mittelfeld ein, da sich die Quote hier in der Größenordnung des europäischen Durchschnitts bewegt. Die besten Ergebnisse sind in Deutschland und vor allem in Luxemburg (7 %) zu verzeichnen.

Der Anteil der Hochschulabsolventen liegt in der Großregion höher als im Rest der Europäischen Union. Doch auch hier lassen sich Ungleichheiten innerhalb der Großregion feststellen: In der Altersgruppe der 30- bis 34-jährigen liegt die Quote in Luxemburg (52 %) am höchsten, gefolgt von der Wallonie und Lothringen (39 %). In den deutschen Ländern liegen die Quoten am niedrigsten (31 % in Rheinland-Pfalz und 27 % im Saarland).

1.5 Une cohésion sociale fragilisée dans les territoires frontaliers

Le dynamisme économique du Luxembourg se répercute sur le marché du logement, générant **une forte demande et, par extension, une forte pression sur les prix du logement et du foncier**. Cette pression est constatée sur l'ensemble des zones frontalières du Luxembourg (Arlon, Trèves, Thionville), posant des **problèmes de cohésion sociale sur ces territoires**, notamment entre frontaliers et non-frontaliers. Une problématique similaire est observée côté wallon sur les territoires à proximité de Bruxelles.

Par ailleurs, certains résidents s'installent de l'autre côté de la frontière, pour des raisons de coût du logement ou pour trouver une offre qui n'existe pas dans le pays quitté, devenant à leur tour des travailleurs frontaliers (des luxembourgeois en France et en Allemagne, des allemands en France). Ces migrations résidentielles transfrontalières génèrent parfois un phénomène « d'entre-soi » pouvant poser des problèmes d'intégration de ces nouvelles populations.

Concernant les niveaux de revenus, les plus hauts niveaux de revenu se situent sans surprise au Luxembourg (29 900 €/hab). Suivent la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et la Lorraine (18 000 à 21 000 €), puis la Wallonie (17 000 €).

1.5 Ein schwächerer sozialer Zusammenhalt in den Grenzregionen

Die wirtschaftliche Dynamik Luxemburgs schlägt sich auch auf dem Wohnungsmarkt nieder, auf dem **eine starke Nachfrage und damit einhergehend auch ein starker Druck auf die Immobilien- und Grundstückspreise** herrscht. Dieser Druck ist in allen Grenzregionen rund um Luxemburg zu beobachten (Arlon, Trier, Thionville), was zu **Problemen beim sozialen Zusammenhalt in diesen Gebieten** führt, und zwar vor allem zwischen Grenzgängern und Einheimischen. Eine ähnliche Problematik gibt es auf wallonischer Seite in den nahe Brüssel gelegenen Gebieten.

Des Weiteren verhält es sich so, dass sich einige Menschen für einen Wohnsitz jenseits der Grenze entscheiden, was entweder mit den Wohnkosten zusammenhängt oder mit der Suche nach einem Angebot, das es in dem Land, das verlassen wird, nicht gibt, sodass diese Menschen ihrerseits zu Grenzgängern werden (Luxemburger in Frankreich und Deutschland, Deutsche in Frankreich). Diese grenzüberschreitenden Wanderungsbewegungen mit Wohnsitzwechsel führen zuweilen zu dem Phänomen, dass die betreffenden Personen „unter sich“ bleiben, was Probleme im Zusammenhang mit der Integration dieser neuen Gruppen zur Folge haben kann.

Was das Einkommensniveau betrifft, so ist es keine Überraschung, dass hier Luxemburg an der Spitze liegt (29.900 €/Einwohner). Es folgen das Saarland, Rheinland-Pfalz und Lothringen (18.000 bis 21.000 €) und mit einem noch etwas niedrigeren Niveau die Wallonie (17 000 €).

2. La Grande Région en 2035 : des défis multiples à relever

2.1 Un défi démographique lié au vieillissement de la population

D'ici 2030, la croissance démographique devrait se poursuivre en Grande Région (+2%). Ainsi la Grande Région devrait accueillir quelques 11,5 millions d'habitants. Au niveau régional, trois tendances d'évolution sont pressenties :

- **Côté allemand**, la Rhénanie-Palatinat devrait voir sa population baisser, de l'ordre de -6%. Mais c'est en Sarre que le **déclin démographique** devrait être, le plus marqué. Il devrait être plus important que prévu en Sarre (-11%), qui pourrait passer sous la barre des 900 000 habitants ;
- **En Lorraine**, les projections évoluent : si les plus anciennes annonçaient un recul modéré de la population, les projections récentes sont plus optimistes et envisagent **une légère croissance** (+1%) ;
- **Le Luxembourg et la Wallonie** devraient continuer à connaître une **croissance démographique soutenue**. Dès 2025, la Wallonie pourrait devenir l'entité territoriale la plus peuplée (3,8 millions d'habitants), devant la Rhénanie-Palatinat.

Si les trajectoires démographiques des différentes composantes de la Grande Région peuvent varier, **le vieillissement de la population**, quant à lui, **paraît inéluctable** : les prospectives réalisées prévoient une forte progression des plus de 60 ans d'ici 2030 (+830 000) alors que les moins de 20 ans devraient baisser (-100 000).

2. Die Großregion im Jahr 2035: vielfältige Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt

2.1 Eine demografische Herausforderung angesichts der Bevölkerungsalterung

Bis 2030 dürfte sich das Bevölkerungswachstum in der Großregion fortsetzen (+2 %). In diesem Fall würden in der Großregion dann 11,5 Millionen Einwohner leben. Auf der Ebene der einzelnen Regionen ist von drei Entwicklungstendenzen auszugehen :

- **Auf deutscher Seite** dürfte die Bevölkerungszahl in Rheinland-Pfalz in einer Größenordnung von 6 % sinken. Der deutlichste **Bevölkerungsrückgang** wird jedoch wohl im Saarland eintreten. Er dürfte hier stärker ausfallen als zunächst angenommen (-11 %), sodass die Bevölkerungszahl unter die Marke von 900.000 Einwohnern fallen könnte.
- **In Lothringen** verändern sich die Prognosen: Während in älteren Prognosen von einer moderaten Verringerung der Bevölkerungszahl ausgegangen worden war, fallen die jüngsten Prognosen optimistischer aus und sagen sogar **einen leichten Anstieg** (+1 %) voraus.
- **In Luxemburg und der Wallonie** dürfte weiterhin ein **deutliches Bevölkerungswachstum** zu verzeichnen sein. Ab 2025 könnte die Wallonie vor Rheinland-Pfalz die bevölkerungsreichste Gebietseinheit sein (3,8 Millionen Einwohner).

Doch auch wenn es zu unterschiedlichen demografischen Entwicklungen in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion kommen kann, **scheint sich die Bevölkerungsalterung** ihrerseits **nicht aufhalten zu lassen**: Die diesbezüglich erstellten Prognosen sagen einen starken Anstieg der Zahl der über 60-Jährigen bis 2030 voraus (+830.000), während die Zahl der unter 20-Jährigen zugleich sinken dürfte (-100.000).

2.2 Le renouvellement des actifs, un enjeu majeur

Si **la croissance démographique** est amenée à se poursuivre en Grande Région ces 20 prochaines années, on constate qu'**elle ne permettra plus de répondre aux besoins en main-d'œuvre** : au mieux permettra-t-elle une stabilisation des actifs, notamment dans le nord-wallon. Demain, la croissance démographique concernera davantage la population âgée que les actifs. Il s'agit là d'un **véritable retournement de tendance annoncé** : alors que **le nombre de personnes âgées de plus de 60 ans devrait augmenter** (+830 000), **la tranche d'âge correspondant aux actifs**⁵ (20-59 ans) **devrait quant à elle baisser** (-620 000).

La situation la plus inquiétante concerne le versant allemand, qui pourrait perdre jusqu'à 650 000 actifs.

La baisse de la population active annoncée constitue un **enjeu majeur pour les économies de la Grande Région**, qui devront trouver les moyens **de faciliter le renouvellement de la population active** en Grande Région : dans ses rapports, l'OIE cite par exemple le recours à l'immigration ou à l'activité de personnes actuellement sous-représentées sur le marché du travail comme de possibles leviers d'action. Les mouvements migratoires récents en Europe, notamment en Allemagne, constituent des éléments qui méritent d'être particulièrement pris en compte.

⁵ 65 ans en Allemagne

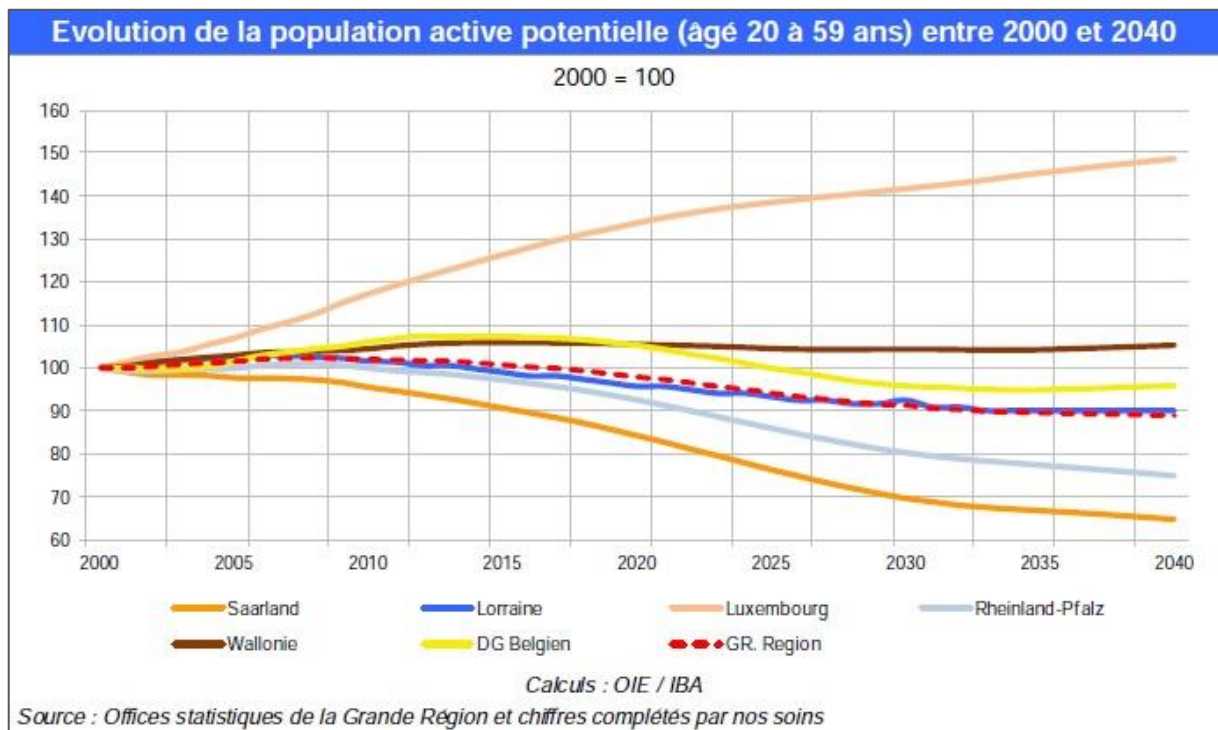
⁶ 65 Jahre in Deutschland

2.2 Die Stabilisierung der Erwerbsbevölkerung: eine große Aufgabe

Auch wenn sich das **Bevölkerungswachstum** in den nächsten 20 Jahren in der Großregion fortsetzen wird, ist festzustellen, dass es **dieses Wachstum nicht mehr ermöglichen wird, dem Bedarf an Arbeitskräften zu entsprechen**: Im besten Fall wird es eine Stabilisierung der Erwerbsbevölkerung ermöglichen, was vor allem für den Norden der Wallonie gilt. In Zukunft wird das Bevölkerungswachstum stärker die älteren Menschen als die Erwerbstätigen betreffen. Wir haben es hier mit einer **sich abzeichnenden echten Trendumkehr** zu tun: Während die **Zahl der über 60-jährigen wohl steigen wird** (+830.000), **dürfte es in der Altersgruppe, in die die Erwerbstätigen fallen**⁶ (20-59 Jahre), **zu einer rückläufigen Entwicklung der Zahlen kommen** (-620.000).

Am bedenklichsten ist die Situation in den deutschen Teilgebieten der Großregion, da die Zahl der Erwerbstätigen hier um bis zu 650.000 sinken könnte.

Der sich abzeichnende Rückgang der Erwerbsbevölkerung **stellt die Volkswirtschaften in der Großregion vor eine große Aufgabe**. Sie müssen Wege finden, **wie sich die Erneuerung der Erwerbsbevölkerung in der Großregion fördern lässt**: Die IBA nennt in ihren Berichten als mögliche Handlungsansätze beispielsweise eine entsprechende Zuwanderungspolitik oder auch die Beschäftigung von Menschen, die derzeit auf dem Arbeitsmarkt unterrepräsentiert sind. Die neuesten Wanderungsbewegungen in Europa, gerade in Deutschland, beinhalten Aspekte die ganz besonders betrachtet werden sollten.



Source : Observatoire Interrégional de l'Emploi | Rapport sur la situation économique et sociale de la Grande Région 2013/2014
 Quelle : Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle | Bericht zur wirtschaftlichen und sozialen Lage der Großregion 2013/2014

2.3 Le défi de l'emploi

La problématique du non-renouvellement des actifs risque de peser très lourdement sur le marché de l'emploi en Grande Région.

Au Luxembourg, ce sont 150 000 emplois⁷ qui devraient être créés à horizon 2035, mais la démographie luxembourgeoise, aussi dynamique soit-elle, ne pourra fournir la main-d'œuvre nécessaire. Avec une baisse attendue de la main-d'œuvre à l'échelle grand-régionale, comment répondre aux besoins de l'économie luxembourgeoise ?

Dans son dernier rapport (2014) l'OIE a recensé, versant par versant les perspectives d'emploi par secteur d'activité, afin d'identifier **les pénuries de main-d'œuvre** :

- A l'heure actuelle, **des pénuries de main-d'œuvre sont déjà identifiées côté allemand, notamment dans le domaine de la santé** : médecine, dentaire, soins aux personnes âgées, médecine d'urgence, obstétrique ;
- **En Lorraine, aucune pénurie n'est pour l'heure identifiée, mais 112 métiers sont considérés « en tension »**, principalement dans le bâtiment, le travail des métaux, la maintenance et l'hôtellerie-restauration ;
- **Au Luxembourg, les besoins en main-d'œuvre**, qualifiée ou non, **sont comblés par les frontaliers** pour les postes hautement qualifiés **et par l'immigration** pour les métiers peu qualifiés ;
- **En Wallonie**, avec le vieillissement des « baby-boomers » un manque de main-d'œuvre qualifiée est attendu et ce, dans quasiment tous les secteurs. Mais **aucun manque n'ayant été pour l'heure identifié, le sujet reste pour le moment peu débattu.**

⁷ Source : STATEC (288 300 en 2010, 348 300 en 2030)

⁸ Quelle: STATEC (288.300 im Jahr 2010, 348.300 im Jahr 2030)

2.3 Die Beschäftigung als Herausforderung

Die Problematik, dass es zu keiner Erneuerung der Erwerbsbevölkerung kommt, birgt die Gefahr, den Arbeitsmarkt in der Großregion ganz massiv zu belasten.

In Luxemburg müssten bis 2035 insgesamt 150.000 Arbeitsplätze⁸ geschaffen werden, doch die luxemburgische Bevölkerungsentwicklung, so dynamisch sie auch sein mag, wird nicht für die benötigten Arbeitskräfte sorgen können. Wie soll bei einem erwarteten Rückgang der Zahl der Arbeitskräfte auf großregionaler Ebene den Bedürfnissen der luxemburgischen Wirtschaft entsprochen werden?

Die IBA hat in ihrem letzten Bericht (2014) für die einzelnen Teilgebiete die Beschäftigungsperspektiven nach Wirtschaftssektoren erfasst, um **den jeweiligen Arbeitskräftemangel** zu ermitteln:

- Gegenwärtig verhält es sich so, **dass auf deutscher Seite bereits vor allem im Gesundheitsbereich ein Arbeitskräfteengpass zu konstatieren ist**: Allgemeinmedizin, Zahnmedizin, Altenpflege, Notfallmedizin, Geburtshilfe.
- **In Lothringen wurde bis dato zwar kein Mangel festgestellt, allerdings gibt es hier 112 Berufe, in denen ein Defizit an Arbeitskräften droht („métiers en tension“)**, was vor allem in der Bauwirtschaft, in den Bereichen Metallverarbeitung und Instandhaltung sowie im Hotel- und Gaststättengewerbe der Fall ist.
- **In Luxemburg wird der Bedarf an Arbeitskräften** (qualifiziert oder nicht) im Fall der Stellen für Hochqualifizierte **durch die Grenzgänger** und im Fall der Arbeitsplätze für Geringqualifizierte **durch die Zuwanderung** gedeckt.
- **In der Wallonie** ist im Zuge der Alterung der „Babyboomer“ ein Fachkräftemangel in praktisch allen Sektoren zu erwarten. Da jedoch **bislang kein faktischer Mangel festgestellt wurde, wird das Thema momentan noch kaum erörtert.**

2.4 Des perspectives qui interrogent

Les travaux de l'OIE s'appuient notamment sur les prospectives réalisées par le STATEC pour réaliser des projections de population, notamment sur la tranche des 20-60 ans, considérée comme une population active « potentielle ». Ces projections, réalisées par le STATEC pour le Luxembourg, montrent que la croissance de cette population active « potentielle » sera bien moins rapide que les créations d'emplois (+150 000 emplois, mais +60 000 actifs « potentiels » d'ici 2030). Le modèle économique luxembourgeois repose donc sur la capacité du Luxembourg à attirer toujours plus de frontaliers. Mais **à aucun moment les prévisions du STATEC ne se préoccupent des évolutions démographiques dans les pays voisins**, qui devront répondre à leurs propres besoins.

Or les prospectives réalisées sur les territoires frontaliers du Luxembourg montrent qu'**en Wallonie, la croissance démographique, même soutenue, ne permettra au mieux qu'une stabilisation des actifs**. Cette progression devrait alimenter le moteur frontalier, mais s'agissant de phénomènes d'ampleur moindre, cette dynamique ne fournira pas au Luxembourg la totalité des travailleurs frontaliers dont il aura besoin.

Sur le versant allemand, la situation est plus inquiétante : d'ici 2035, la Rhénanie-Palatinat pourrait perdre 500 000 actifs, et la Sarre 150 000.

Le versant allemand devrait donc connaître une pénurie de main-d'œuvre, car compte tenu d'un chômage contenu, il ne dispose pas de « réservoir » mobilisable et il n'y a pas lieu de penser que, malgré le déclin démographique, les flux de frontaliers allemands vers le Luxembourg soient amenés à baisser.

2.4 Perspektiven, die Fragen aufwerfen

Die Arbeiten der IBA stützen sich insbesondere auf die vom luxemburgischen Statistikamt STATEC durchgeführten zukunftsgerichteten Untersuchungen, um Bevölkerungsprognosen zu erstellen, und zwar vor allem für die Altersgruppe der 20- bis 60-Jährigen, die als „potenzielle“ Erwerbsbevölkerung gilt. Die vom STATEC für Luxemburg erstellten Prognosen zeigen, dass das Wachstum dieser „potenziellen“ Erwerbsbevölkerung deutlich schneller erfolgen wird als die Schaffung von Arbeitsplätzen (+150.000 Arbeitsplätze, aber +60.000 potenzielle Erwerbstätige bis 2030). Das luxemburgische Wirtschaftsmodell basiert auf der Fähigkeit Luxemburgs, immer mehr Grenzgänger anzuziehen. Allerdings **befassen sich die Prognosen des STATEC an keiner Stelle mit der demografischen Entwicklung in den Nachbarländern**, die auf ihre jeweils eigenen Erfordernisse reagieren müssen.

Die für die Grenzregionen rund um Luxemburg erstellten Prognosen zeigen indes, dass das Bevölkerungswachstum in der Wallonie, auch wenn es deutlich ausfällt, lediglich bestenfalls eine Stabilisierung der Zahl der Erwerbstätigen ermöglichen wird. Die positive Bevölkerungsentwicklung dürfte der Grenzgängerbeschäftigung zwar Impulse verleihen, da es sich jedoch um geringere Größenordnungen handelt, wird diese Dynamik Luxemburg nicht all die Grenzgänger liefern, die das Land benötigen wird.

Auf deutscher Seite stellt sich die Situation weniger dramatisch dar: Bis 2035 könnte Rheinland-Pfalz 500.000 Erwerbstätige verlieren und das Saarland seinerseits 150.000. Daher dürfte es auf deutscher Seite zu einem Arbeitskräftemangel kommen, da es hier angesichts einer gemäßigten Arbeitslosigkeit kein „Reservoir“ gibt, das sich mobilisieren ließe. Ferner ist trotz des Bevölkerungsrückgangs nicht davon auszugehen, dass die deutschen Grenzgängerströme in Richtung Luxemburg an Umfang verlieren werden.

Côté lorrain, **la prospective** réalisée dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) **nord-lorrains** tend à projeter **une croissance du nombre d'actifs**, mais l'attraction conjointe des pays voisins pourrait « aspirer » cette croissance et alimenter les flux frontaliers, ne permettant pas au versant lorrain de répondre à ses propres besoins.

Mais est-il envisageable de penser que le nombre de frontaliers passerait en Lorraine de 100 000 à ... 200 000 d'ici 20 ans ?

Sur un espace correspondant approximativement aux **aires métropolitaines de Luxembourg, Trèves, Sarrebruck, Thionville et Metz**, la juxtaposition des différents exercices prospectifs réalisés montre qu'il **pourrait manquer demain 230 000 actifs**: 150 000 actifs pour occuper les 150 000 emplois supplémentaires au Luxembourg, et 80 000 actifs pour compenser la baisse de population active liée au vieillissement de la population, en partie compensée par des politiques d'aménagement volontaristes dans le Nord de la Lorraine.

En conséquence, la réponse aux mutations démographiques qui s'annoncent, par leur ampleur et les impacts qu'elles sont susceptibles de faire peser sur l'ensemble de l'économie grand-régionale, ne peut plus s'envisager versant par versant.

Il s'agit là d'un véritable défi commun, qui nécessite au préalable de bien appréhender le contexte, les logiques et les concepts qui prévalent de chaque côté de la frontière, mais qui plaide pour l'élaboration d'une stratégie d'ensemble, faisant du fait transfrontalier un enjeu prioritaire pour la Grande Région

Auf lothringischer Seite sieht **die Prognose**, die im Rahmen der **nordlothringischen** Schémas de Cohérence Territoriale (Konzepte für die territoriale Kohärenz im Sinne eines regionalen Flächennutzungsplans, SCoT) erstellt wurde, eher **einen Anstieg der Zahl der Erwerbstätigen** voraus. Die Attraktivität der Nachbarländer könnte diese hinzukommenden Erwerbstätigen jedoch „abziehen“ und die Grenzgängerströme fördern, sodass es dem Teilgebiet Lothringen nicht möglich wäre, seinen eigenen Erfordernissen zu entsprechen.

Ist es aber vorstellbar, dass die Zahl der Grenzgänger in Lothringen in den nächsten 20 Jahren von 100.000 auf ... 200.000 steigt?

Für das Gebiet, das annähernd den **Metropolräumen Luxemburg, Trier, Saarbrücken, Thionville und Metz** entspricht, zeigt eine Zusammenschau der verschiedenen durchgeführten Prognosen, dass **künftig 230.000 Erwerbstätige fehlen könnten**: 150.000 Erwerbstätige für die Besetzung der zusätzlichen 150.000 Stellen in Luxemburg und 80.000 Erwerbstätige zur Kompensation des mit der Bevölkerungsalterung zusammenhängenden Rückgangs der Erwerbsbevölkerung, der zum Teil durch gezielte Planungsmaßnahmen im Norden Lothringens ausgeglichen wird.

Somit kann die Antwort auf die sich abzeichnenden demografischen Veränderungen aufgrund ihres Umfangs und der Auswirkungen, die sie für die gesamte Wirtschaft in der Großregion haben können, nicht mehr für die einzelnen Teilgebiete gesondert erfolgen.

Es handelt sich hier um eine gemeinsame Herausforderung, die sich zuvor ein klares Bild vom Ansatz sowie von den Grundausrichtungen und Konzepten zu machen, die auf beiden Seiten der Grenze bestehen. Vor diesem Hintergrund ist es jedoch notwendig, nach der Erarbeitung einer gemeinsamen Strategie verlangt. Dabei muss die Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Dimension zu einer prioritären Aufgabe für die Großregion werden.

DEUXIEME PARTIE :
ANALYSE DES STRATEGIES
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE PAR
COMPOSANTE TERRITORIALE

TEIL ZWEI :
ANALYSE DER STRATEGIEN FÜR DIE
RAUMORDNUNG NACH TEILGEBIETEN

1. L'aménagement du territoire transfrontalier en Grande Région

1.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

Les documents analysés sont des documents politiques transfrontaliers réalisés à l'échelle de la Grande Région. Par conséquent, ils ne mettent pas en exergue tel ou tel côté de la frontière mais les différentes composantes du territoire de la Grande Région à la fois. Il s'agit d'une succession de documents à vocation prospective, politique et programmatique. Elaborés à l'échelle de la Grande Région, ces documents demeurent toutefois non prescriptifs.

Les 7 documents analysés sont classés par ordre chronologique. Ainsi les documents plus récents reprennent, dans certains cas, des éléments de documents plus anciens.

2002	2003	2010	2012	2013	2015
Doc. 1. Rapport final SDE SLL+ (Abschluss-bericht zum Raumentwicklungs-konzept SaarLorLux-Plus (REK-SLL+))	Doc. 2. Vision d'avenir 2020 pour SaarLorLux (Zukunftsbild 2020 für die Großregion SaarLorLux)	Doc. 3. Etude METROBORDER (METROBORDER-Studie)	Doc. 4. Contribution des 8 villes (Beitrag der acht Städte der GPMR zur Erstellung eines Aktions-programms 2014-2020 der Großregion)	Doc. 6. Analyse AFOM pour CP Interreg VA « Grande Région » (SWOT-Analyse für das KP Interreg VA „Großregion“)	Doc. 7. CP Interreg Grande Région (KP Interreg Großregion)
			Doc. 5. Cadre stratégique de la Grande Région (document informel) (Strategischer Rahmen der Großregion – informelles Dokument)	Doc.7. Lancement des travaux concernant le SDT-GR (2 premiers documents réalisés : centralité et transports) (Die zwei ersten Dokumente : Metropolitane Dimension und Vorrangige Verkehrsprojekte)	

Die grenzüberschreitende Raumordnung in der Großregion

1.1 Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure

Bei den analysierten Dokumenten handelt es sich um politische Dokumente mit grenzüberschreitender Ausrichtung, die auf der Ebene der Großregion erstellt wurden. Infolgedessen wird in diesen Dokumenten nicht die Situation auf der einen oder anderen Seite der Grenze besonders herausgestellt; stattdessen werden die verschiedenen Teilgebiete der Großregion zusammen in den Blick genommen. Die aufeinanderfolgenden Dokumente weisen zukunftsgerichtete, politische und programmatische Aspekte auf. Auf Großregionaler Ebene angelegt, haben diese Dokumente keinen bindenden Charakter.

Für die Analyse der sieben Dokumente wurde eine chronologische Ordnung vorgenommen. Daher werden in den Dokumenten jüngeren Datums in einigen Fällen Aspekte aus älteren Dokumenten wieder aufgenommen.

1.2 Développement territorial

1.2.1 La Grande Région, un espace transfrontalier à structurer à différents niveaux

L'étude Metroborder, finalisée en 2010, a mis en évidence l'existence d'une région polycentrique transfrontalière au sein de la Grande Région. En vue de préciser les résultats du projet de recherche appliquée Metroborder, le Sommet de la Grande Région a décidé de mandater le Comité de Coordination du Développement Territorial (CCDT) pour élaborer un Schéma de Développement Territorial à l'échelle grand-régionale (SDT-GR). Dès 2013, les responsables politiques ont validé un document concernant la dimension métropolitaine de la Grande Région (volet 1 du SDT-GR). Ce volet a pour objectif de définir, à l'échelle de la Grande Région, une centralité urbaine en deux niveaux (pôles supérieurs et pôles intermédiaires) et d'identifier les espaces à potentiel métropolitain au niveau grand régional (cf. page 188).

1.2.2 Les principaux objectifs du développement territorial de la Grande Région

Dans la plupart des documents analysés, il ressort que la Grande Région souffre d'un déficit de cohérence vis-à-vis des autres régions voisines. Il s'agit ainsi de **renforcer le positionnement de la Grande Région face aux régions voisines** (« renforcer durablement son positionnement régional face aux régions métropolitaines de l'Europe de l'Ouest dans la compétitivité économique » (cf. Rapport final SDE-SLL+).

La plupart des documents s'accordent sur le fait que **la Grande Région doit se renforcer à l'intérieur en structurant sa gouvernance à trois niveaux** :

- **Au niveau local**, il s'agit de prendre en compte les agglomérations transfrontalières (cf. GECT SaarMoselle ; PED Longwy ; GECT Alzette

1.2 Raumentwicklung

1.2.1 Die Großregion: ein grenzüberschreitender Raum, den es auf verschiedenen Ebenen zu entwickeln gilt

Die im Jahre 2010 abgeschlossene Metroborder-Studie bewies die Existenz einer grenzüberschreitenden polyzentrischen Region inmitten der Großregion. Im Hinblick auf eine Konkretisierung der Ergebnisse des Forschungsprojektes Metroborder hat der Gipfel der Großregion dem KARE einen Auftrag der Ausarbeitung eines Raumentwicklungskonzeptes der Großregion (REK-GR) erteilt. Bereits 2013 haben die zuständigen Politiker ein Dokument im Hinblick auf die Metropolitan Dimension der Großregion bestätigt (Abschnitt 1 des REK-GR). Dieser Abschnitt sollte auf großregionaler Ebene die urbane Zentralität auf zwei Ebenen (Ober- und Mittelzentren) bestimmen und die Räume mit metropolitanem Potenzial auf großregionaler Ebene identifizieren (vgl Seite 188).

1.2.2 Die wesentlichen Ziele der Raumentwicklung in der Großregion

Aus den meisten analysierten Dokumenten geht hervor, dass es der Großregion an Kohärenzen mit den Nachbarregionen mangelt. Folglich geht es darum, **die Positionierung der Großregion gegenüber den Nachbarregionen zu stärken** („ihre Positionierung als Region im Verhältnis zu den westeuropäischen Metropolräumen im Hinblick auf die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig stärken“ (siehe den Abschlussbericht zum REK-SLL+)).

Die meisten Dokumente gelangen übereinstimmend zu der Feststellung, dass **die Großregion sich nach innen besser aufstellen muss und zwar auf allen drei Ebenen**:

- **Auf lokaler Ebene** geht es darum, die grenzüberschreitenden Verflechtungsräume (siehe den EVTZ SaarMoselle; das Europäische Entwicklungszentrum „PED Longwy“ und den EVTZ Alzette-Belval),

Belval), les espaces ruraux transfrontaliers et les autres territoires infrarégionaux (Euroregio SaarLorLux+).

- **A l'échelle polycentrique**, il s'agit de s'appuyer sur les réseaux de villes (cf. QuattroPole ; Tonicités ; Sillon lorrain).
- **Au niveau interrégional** (« Grande Région »), les institutions GECT Sommet de la Grande Région, Comité économique et social de la Grande Région (CESGR) ou le Conseil parlementaire Interrégional (CPI) doivent renforcer leur gouvernance afin d'impulser des projets structurants.

Les documents analysés font référence à la **volonté de créer des observatoires territoriaux ou des outils d'observation territoriale**. Il est notamment proposé de « créer des observatoires territoriaux notamment pour les agglomérations transfrontalières (bases de données locales transfrontalières, systèmes d'information géographiques (SIG), intranet, etc.) » (Schéma SLL+).

Si le géoportail du SIG Grande Région a été mis en ligne en 2010, la création d'un observatoire transfrontalier reste à l'idée de projet. L'étude AFOM du programme INTERREG VA Grande Région 2014-2020 précise ainsi que la démarche de création d'un Schéma de Développement territorial doit être accompagnée d'une initiative en faveur de la création d'un observatoire des territoires qui pourrait s'appuyer notamment sur le SIG Grande Région.

A cet effet, le projet MORO, dans lequel est impliqué la Grande Région, devrait contribuer à l'observation territoriale côté allemand. Le projet, alimenté sur des fonds fédéraux dédiés à l'aménagement du territoire, vise à traiter de la question de l'observation territoriale transfrontalière à

die grenzüberschreitenden ländlichen Räume und die anderen subregionalen Gebiete (Euroregio SaarLorLux+) zu berücksichtigen.

- **Auf polyzentrischer Ebene** bilden die Städtetze das Rückgrat (siehe QuattroPole, Tonicités und das lothringische Siedlungsband „Sillon lorrain“).
- **Auf interregionaler Ebene** („Großregion“) müssen der EVTZ Gipfelsekretariat der Großregion, der Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion (WSAGR) und der Interregionale Parlamentarierrat (IPR) ihre Governance stärken, um Projekte mit Entwicklungsimpulsen anzustoßen und die Grundausrichtungen des Programms Interreg Großregion vorzugeben.

In den analysierten Dokumenten wird Bezug genommen auf den **Wunsch, Beobachtungsstellen für die Raumentwicklung bzw. sonstige Instrumente für die Beobachtung der Raumentwicklung zu schaffen**. In diesem Zusammenhang wird vor allem vorgeschlagen, „Beobachtungsstellen für die Raumentwicklung insbesondere für die grenzüberschreitenden Ballungsräume zu schaffen (grenzüberschreitende lokale Datenbanken, Geografische Informationssysteme (GIS), Intranet usw.)“ (Raumentwicklungskonzept SLL+).

Während das Geoportal GIS Großregion im Jahr 2010 online gestellt wurde, handelt es sich bei der Schaffung einer grenzüberschreitenden Beobachtungsstelle nach wie vor um eine Projektidee. Die SWOT-Analyse für das Programm INTERREG VA „Großregion“ 2014-2020 und der Ansatz zur Entwicklung eines Raumentwicklungskonzepts müssen durch eine Initiative flankiert werden, mit der die Einrichtung einer Beobachtungsstelle für die Raumentwicklung auf den Weg gebracht wird, die sich insbesondere auf das GIS Großregion stützen könnte.

Hierzu soll auch das MORO-Projekt Raumbewachung in Deutschland beitragen. Das aus Mitteln der Bundesraumordnung gespeiste Projekt befasst sich aus nationaler Sicht mit Fragen der grenzüberschreitenden Raumbewachung. Die Großregion ist hier beteiligt. Das OP 2014-2020,

l'échelle nationale. Le PO 2014-2020, qui fait référence à des travaux du SIG Grande Région, promeut la création d'un outil transfrontalier d'observation et d'animation de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

L'ensemble de ces documents politiques, prospectifs ou programmatiques constitue les bases ou les prémices d'un **Schéma de Développement Territorial de la Grande Région qui se fait attendre**. Ainsi le Schéma de Développement de l'Espace SaarLorLux de 2002 affiche déjà sa vocation d'un schéma d'aménagement transfrontalier de la Grande Région. Il s'applique notamment à comparer des systèmes de planification territoriale des quatre systèmes nationaux différents de planification territoriale et de politique régionale.

Dans les études suivantes, il est fait mention de la « mise en place d'un concept global de durabilité unissant, dans le cadre d'une approche intégrée » (Vision d'avenir 2020) ou de l'adoption d'un Schéma de Développement Territorial de la Grande Région (Cadre stratégique de la Grande Région). Les rapports Metroborder, AFOM et le CP Interreg V Grande Région affirment que l'élaboration d'un Schéma de Développement Territorial a pour but de construire progressivement la Région Métropolitaine Polycentrique transfrontalière ». Pour l'instant, ce Schéma est toujours au stade expérimental.

Cependant, il ressort des documents analysés que **certains obstacles demeurent** :

- Les différences de délimitations géographiques entre la Grande Région et les autres espaces transfrontaliers : Grande Région vs. SaarLorLux+ (cf. Rapport final SDE-SLL+); Grande Région vs. RMPT (Metroborder) ;
- Les compétences institutionnelles priment sur les réalités géographiques ;

das auf die Arbeiten des GIS Großregion Bezug nimmt, macht sich für die Schaffung eines grenzüberschreitenden Instruments zur Beobachtung und Lenkung des Städtebaus und der Raumordnung stark.

Bei allen diesen politischen (zukunftsorientierten oder programmatischen) Dokumenten handelt es sich um die Grundlagen bzw. Anfänge **eines noch ausstehenden Raumentwicklungskonzepts der Großregion**. So macht bereits das Raumentwicklungskonzept SaarLorLux aus dem Jahr 2002 seinen Anspruch deutlich, als grenzüberschreitendes Raumordnungskonzept für die Großregion zu fungieren. Es zielt insbesondere darauf ab, Instrumente der Raumplanung der vier verschiedenen nationalen Systeme der Raumplanung und der Regionalpolitik miteinander zu vergleichen.

In den nachfolgenden Studien ist von der „Realisierung eines umfassenden Nachhaltigkeitskonzepts“, das verschiedene Bereiche „in einem integrierten Gesamtansatz verbindet“ (Zukunftsbild 2020), oder von der Verabschiedung eines Raumentwicklungskonzepts der Großregion (Strategischer Rahmen der Großregion) die Rede. Die Metroborder-Studie, die SWOT-Analyse und das KP Interreg V Großregion heben hervor, dass die Erarbeitung eines Raumentwicklungskonzepts dem Ziel dient, „schrittweise die Grenzüberschreitende Polyzentrische Metropolregion zu schaffen“. Derzeit befindet sich dieses Konzept noch immer im Stadium der Erprobung.

Allerdings geht aus den analysierten Dokumenten hervor, dass **bestimmte Hemmnisse weiterhin bestehen**:

- Die Unterschiede bei der geografischen Abgrenzung zwischen der Großregion und den anderen Grenzregionen: Großregion vs. SaarLorLux+ (siehe den Abschlussbericht zum REK-SLL+); Großregion vs. GPMR (Metroborder).
- Die institutionellen Zuständigkeiten stimmen nicht immer mit den geografischen Realitäten überein.

- Des problèmes d'identification à un grand ensemble transfrontalier demeurent : « nombreux sont les acteurs qui ont du mal à s'identifier à l'Espace SLL+ » (Rapport final SDE-SLL+) ;
- Enfin, certains obstacles à la coopération transfrontalière doivent être surmontés :
 - Différences linguistiques et culturelles ;
 - Différences de définitions et de méthodes de création de données socio-économiques ;
 - Différences de systèmes juridiques, institutionnels et de pratiques administratives ;
 - Disparités dans les capacités économiques et financières ;
 - Déséquilibres dans la capacité de planification et d'expertise.
- Nach wie vor gibt es Probleme hinsichtlich der Identifizierung mit einer großen grenzüberschreitenden Einheit: „Viele Akteure haben Schwierigkeiten, sich mit dem Raum SLL+ zu identifizieren.“ (Abschlussbericht zum REK-SLL+).
- Schließlich müssen einige Hemmnisse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit überwunden werden:
 - sprachliche und kulturelle Unterschiede,
 - unterschiedliche Definitionen und Methoden bei der Erfassung sozioökonomischer Daten,
 - Unterschiede bei den Rechts- und Planungssystemen, auf institutioneller Ebene und bei den Verwaltungsverfahren,
 - unterschiedliche wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit,
 - Ungleichgewicht bei den Kompetenzen im Bereich der Planung und der Expertise.

1.3 Mobilité et transports

1.3.1 La mobilité dans la Grande Région reste à organiser

La Grande Région doit faire face à une forte mobilité professionnelle transfrontalière et en particulier à destination du Luxembourg. Elle ne dispose pas pour l'instant d'un schéma de transport harmonisé qui permette de mieux organiser les lignes de transports au sein de cet espace transfrontalier. Elle n'est pas suffisamment reliée aux régions européennes voisines.

1.3 Mobilität und Verkehr

1.3.1 Die Mobilität in der Großregion bleibt noch zu organisieren

Die Großregion muss auf eine starke grenzüberschreitende Mobilität von Berufstätigen reagieren, insbesondere in Richtung Luxemburg. Derzeit verfügt sie über kein einheitliches Verkehrssystem, das es ermöglichen würde, die jeweiligen Strecken in diesem grenzüberschreitenden Raum besser zu organisieren. Ebenso wenig ist die Großregion hinreichend mit den europäischen Nachbarregionen verbunden.

1.3.2 Améliorer la mobilité et les transports dans la Grande Région

Un certain nombre de défis relatifs à la mobilité restent à relever : billettique commune ; harmonisation des horaires des transports en commun ; développement des modes de transports alternatifs et doux (train+vélo ; voitures électriques ; co-voiturage). Pourtant, seuls des schémas stratégiques de mobilité transfrontalière (SMOT) bilatéraux ont été élaborés (SMOT Luxembourg-Wallonie ; SMOT Lorraine-Luxembourg ; SMOT Luxembourg-Allemagne). La plupart des documents analysés s'accordent sur la **réalisation d'un Schéma unique de mobilité de la Grande Région** « qui aurait dû être réalisé depuis longtemps » (Rapport Metroborder).

La plupart des documents analysés reviennent sur la **nécessité d'améliorer les déplacements à l'intérieur de la Grande Région**. Il s'agit pour la plupart des documents de renforcer les transports en commun interurbains (tram-train ; TER) et le réseau ferré (compléter les chaînons manquants) et d'améliorer le réseau routier (réduire les goulots d'étranglement ; élargissement de l'A31). Certains projets sont à l'étude comme l'élargissement de l'A 31.

D'après les documents analysés, il semble nécessaire d'**améliorer la connexion en transport de la Grande Région avec d'autres régions voisines**. Toutefois la Grande Région bénéficie d'une bonne desserte en transports routiers et ferroviaires et fluviaux de niveau européen et est bien équipé en matière d'aéroports. On constate l'évolution positive des projets TGV Est-Européen et TGV Rhin Rhône. Cependant, certaines dessertes semblent marquer le pas comme EuroCapRail (projet de liaison Luxembourg-Bruxelles). L'idée de la création d'un grand aéroport de la Grande Région (cf. Vision d'Avenir 2020) semble avoir été abandonnée.

1.3.2 Die Mobilität und den Verkehr in der Großregion verbessern

Im Zusammenhang mit der Mobilität sind noch vielfältige Herausforderungen anzugehen: gemeinsames Ticketing, Harmonisierung der Fahrpläne im öffentlichen Personenverkehr, Weiterentwicklung der alternativen Verkehrsmittel und der sanften Mobilität (Zug + Rad, Elektroautos, Carpooling). In diesem Zusammenhang wurden jedoch bislang lediglich bilaterale Schémas strategiques de mobilité transfrontalière (Strategiepläne für grenzüberschreitende Mobilität, SMOT) erarbeitet (SMOT Luxemburg-Wallonie; SMOT Lothringen-Luxemburg; SMOT Luxemburg-Deutschland). Die meisten analysierten Dokumente gelangen übereinstimmend zu der Feststellung, dass **ein einheitliches Mobilitätskonzept für die Großregion entwickelt** werden sollte, „was schon lange“ hätte geschehen sollen (Metroborder-Studie).

Darüber hinaus sehen die meisten analysierten Dokumente die **Notwendigkeit, die Mobilität innerhalb der Großregion zu verbessern**. In den meisten Dokumenten geht es in diesem Zusammenhang um eine Stärkung des intra-regionalen öffentlichen Personenverkehrs (Tram-Train, Regionalexpressverkehr TER) sowie des Schienennetzes (für die fehlenden Bindeglieder sorgen) und um Verbesserungen des Straßennetzes (Engpässe verringern, Ausbau der A31). Einige Projekte wie beispielsweise der Ausbau der A31 befinden sich in der Planungsphase.

Laut den analysierten Dokumenten ist es notwendig, **die Verkehrsverbindungen zwischen der Großregion und den Nachbarregionen zu verbessern**. Die Großregion verfügt indes über eine gute Anbindung im Bereich des Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehrs auf europäischer Ebene sowie ein gutes Angebot an Flughäfen. Zu konstatieren ist die positive Entwicklung bei den Projekten der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost und der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône. Allerdings scheint es bei einigen Anbindungen zu einer Stagnation gekommen zu sein, wie zum Beispiel beim EuroCapRail (geplante Verbindung Luxemburg-Brüssel). Die Idee, einen Großflughafen der Großregion zu schaffen (siehe das Zukunftsbild 2020), scheint aufgegeben worden zu sein.

Les différents documents insistent sur **le développement du secteur de la logistique** (priorité pour l'ensemble des composantes régionales) ou le développement des axes fluviaux pour le transport de marchandises (liaison Moselle-Saône ; dédoublement des écluses du canal de la Moselle), d'autant que la Grande Région dispose, via le réseau fluvial wallon, d'un accès à la Mer Noire via la Meuse, le Rhin, le Main et le Danube. Le projet Seine Nord-Escaut, auquel l'axe wallon est raccordé, fournira un deuxième accès, vers l'ouest cette fois jusque Paris et Le Havre.

1.4 Développement économique

1.4.1 Un potentiel économique qui reste sous-exploité malgré des initiatives dans le domaine de l'emploi

La Grande Région dispose d'un potentiel important dans le domaine de l'économie (main d'œuvre hautement qualifiée ; diversité des secteurs d'activité ; nombreuses TPE et PME dynamiques...) mais certaines entreprises de la Grande Région ne coopèrent pas suffisamment entre elles (barrière de la langue ; protectionnisme ; manque de connaissance des compétences des territoires voisins).

Dans le domaine de l'emploi, la situation est relativement favorable par rapport à la moyenne européenne. Des dispositifs ont été mis en place (Task Force Frontaliers ; Observatoire interrégional de l'Emploi ; Optimatch ; 2 EURES transfrontaliers). Mais il reste des points problématiques : situation difficile des jeunes sur le marché de l'emploi ; inégalités croissantes pour l'accès à l'emploi ; reconnaissance mutuelle des diplômés.

Die verschiedenen Dokumente betonen, dass es wichtig ist, **den Logistiksektor zu fördern** (Priorität für alle Teilregionen) oder auch die Wasserwege für den Güterverkehr auszubauen (Verbindung Mosel-Saône; Verdopplung der Schleusen auf der kanalisiertem Mosel), zumal die Großregion, über die Wallonische Flussnetz, einen Zugang zum Schwarzen Meer über die Maas, Rhein, Main und Donau verfügt. Das Seine Nord-Escaut-Projekt, das die wallonische Achse verbunden ist, wird einen zweiten Zugang liefern, diesmal nach Westen bis Paris und Le Havre.

1.4 Wirtschaftliche Entwicklung

1.4.1 Ein wirtschaftliches Potenzial, das trotz einer Reihe von Initiativen im Bereich der Beschäftigung nach wie vor nicht voll ausgeschöpft wird

Die Großregion verfügt über ein großes Potenzial im Bereich der Wirtschaft (hochqualifizierte Arbeitskräfte, Vielfalt der Wirtschaftssektoren, zahlreiche dynamische Kleinbetriebe und KMU ...), doch eine Reihe von Unternehmen in der Großregion arbeiten untereinander nicht ausreichend zusammen (Sprachbarriere, Protektionismus, mangelnde Kenntnis der in den Nachbargebieten vorhandenen Kompetenzen).

Im Bereich der Beschäftigung stellt sich die Situation verglichen mit dem europäischen Durchschnitt relativ günstig dar. Es wurden bereits eine Reihe von Instrumenten geschaffen (Task Force Grenzgänger, Interregionale Arbeitsmarktbeobachtungsstelle, Optimatch, zwei grenzüberschreitende EURES-Partnerschaften). Gleichwohl gibt es noch einige problematische Punkte: schwierige Situation der jungen Menschen auf dem Arbeitsmarkt, zunehmende Ungleichheiten beim Zugang zu Beschäftigung, wechselseitige Anerkennung von Abschlüssen.

1.4.2 Un certain nombre de défis à relever dans le domaine du développement économique

Pour mieux exploiter le potentiel économique de la Grande Région, il s'agit ainsi de **mettre en place un marketing économique commun** afin notamment de renforcer la présence des PME de la Grande Région sur les marchés étrangers.

Il s'agit également de **renforcer la compétitivité des entreprises (PME)** en assurant un soutien aux petites et moyennes entreprises comme le soulignent la plupart des documents. Enfin, les documents analysés insistent sur la nécessité de **faciliter l'accès au marché de l'emploi**. Les documents analysés insistent sur la nécessaire coopération entre agences de l'emploi, la mise en place d'un bureau d'emploi commun pour la Grande Région et l'apprentissage de l'allemand chez les jeunes et reconnaissance mutuelle des diplômes.

1.5 Enseignement, recherche et innovation

1.5.1 Une intégration transfrontalière encore inachevée

Malgré un héritage culturel commun, **les territoires de la Grande Région semblent encore très dépendants des orientations pédagogiques nationales**. Le multilinguisme est fortement développé au Luxembourg et dans la communauté germanophone de Belgique mais la pratique de l'allemand est en baisse en Lorraine et celle du français dans la Sarre. Certains obstacles demeurent comme le manque de reconnaissance des diplômes. **L'éducation est considérée comme un domaine politique clé pour la Grande Région**. Certains projets ont ainsi vu le jour comme l'Université de la Grande Région. D'autres projets n'ont jamais été réalisés comme l'Observatoire interrégional de la prospective.

1.4.2 Eine Reihe von Herausforderungen, die es im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung anzugehen gilt

Um das wirtschaftliche Potenzial der Großregion besser zu nutzen, sollte vor diesem Hintergrund für **ein gemeinsames Wirtschaftsmarketing gesorgt werden**, das insbesondere dem Zweck dient, die Präsenz der in der Großregion angesiedelten KMU auf den Auslandsmärkten zu stärken.

Des Weiteren geht es darum, **die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen (KMU) zu stärken**, indem eine Unterstützung der kleinen und mittleren Unternehmen sichergestellt wird – eine Forderung, die in den meisten Dokumenten zu finden ist. Schließlich heben die analysierten Dokumente die Notwendigkeit hervor, **den Zugang zum Arbeitsmarkt zu erleichtern**. Darüber hinaus werden in den analysierten Dokumenten einige andere Punkte betont: die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsagenturen, die Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitsamtes für die Großregion, das Erlernen der deutschen Sprache durch die jungen Menschen und die wechselseitige Anerkennung von Abschlüssen.

1.5 Bildung, Forschung und Innovation

1.5.1 Eine noch unvollendete grenzüberschreitende Integration

Trotz eines gemeinsamen kulturellen Erbes **scheinen die einzelnen Gebiete der Großregion noch immer sehr stark von den nationalen Richtungsvorgaben im Bildungsbereich abzuhängen**. In Luxemburg und der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens ist die Mehrsprachigkeit sehr stark entwickelt, wohingegen in Lothringen die Bedeutung von Deutsch und im Saarland die Bedeutung von Französisch in der Praxis abnimmt. Einige Hemmnisse bestehen fort, wie zum Beispiel die fehlende Anerkennung von Abschlüssen. **Die Bildung wird als ein wesentlicher Politikbereich für die Großregion angesehen**. So konnten einige Projekte wie beispielsweise die Universität der Großregion realisiert werden. Andere Projekte wie die Interregionale Beobachtungsstelle für Zukunftsforschung wurden hingegen nie umgesetzt.

La question de l'innovation n'est abordée que dans les documents les plus récents. On constate que la mise en réseau des équipements (hôpitaux, universités, etc.) est encore incomplète et que le maillage transfrontalier en TIC est sous-optimal.

Die Frage der Innovation wird nur in den Dokumenten aus der jüngsten Zeit behandelt. Festzustellen ist, dass die Vernetzung von Einrichtungen (Krankenhäuser, Universitäten usw.) noch unvollständig ist und auch die grenzüberschreitende Vernetzung im Bereich der IKT als suboptimal bezeichnet werden kann.

1.5.2 Les objectifs à atteindre

Un certain nombre d'objectifs reste à atteindre dans le secteur de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation. Il s'agit en premier lieu **d'améliorer la pratique des langues de la Grande Région**. La pratique de la langue du voisin, notamment l'allemand en France et le français en Sarre semble encore insuffisante. Mais des stratégies spécifiques sont mises en place pour y remédier : « stratégie France » de la Sarre et « stratégie Allemagne » de la Lorraine. L'apprentissage des langues est également une orientation majeure du Plan Marshall 4.0 en Wallonie.

Il s'agit également de **renforcer les liens interculturels au sein de la Grande Région** en développant les échanges scolaires et la programmation culturelle transfrontalière.

Les documents soulignent la nécessité **d'accroître l'efficacité du projet Université de la Grande Région**. Ce projet devrait bénéficier de plus de moyens et d'une meilleure connaissance auprès des étudiants.

Il semble également nécessaire de **créer et développer des clusters transfrontaliers et établir des réseaux et des plateformes transfrontalières entre les clusters existants**. La notion de cluster est différente selon les régions. Les clusters existants se trouvent répartis sur l'ensemble du territoire de la Grande Région et manquent de connexions entre eux.

1.5.2 Die zu erreichenden Ziele

In den Bereichen Bildung, Forschung und Innovation sind noch eine Reihe von Zielen zu erreichen. Zunächst geht es darum, **den Gebrauch von Fremdsprachen in der Großregion zu verbessern**. Der Gebrauch der Sprache des Nachbarn scheint noch unzureichend zu sein, was insbesondere für Deutsch in Frankreich und Französisch im Saarland gilt. Allerdings wurden mittlerweile spezielle Strategien eingeführt, um diesbezüglich Verbesserungen herbeizuführen: die „Frankreichstrategie“ des Saarlandes und die „Deutschlandstrategie“ Lothringens. Das Erlernen von Sprachen ist ebenfalls eine Hauptausrichtung des Plan Marshall 4.0 in Wallonien.

Darüber hinaus sollten auch **die interkulturellen Verbindungen innerhalb der Großregion verstärkt werden**, indem Schüleraustausche und die Erstellung grenzüberschreitender Kulturprogramme gefördert werden.

Die Dokumente betonen die Notwendigkeit, **die Effizienz des Projekts Universität der Großregion zu steigern**. Zu diesem Zweck sollte dafür gesorgt werden, dass dem Projekt mehr Mittel zur Verfügung stehen und der Bekanntheitsgrad der Universität der Großregion unter den Studierenden erhöht wird.

Des Weiteren scheint es ebenfalls notwendig zu sein, **grenzüberschreitende Cluster zu schaffen bzw. zu fördern und die existierenden Cluster zu vernetzen bzw. grenzüberschreitende Plattformen zwischen ihnen aufzubauen**. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass der Begriff Cluster in den einzelnen Regionen unterschiedlich verstanden wird. Ferner fehlt es an Verbindungen zwischen den existierenden, über das gesamte Gebiet der Großregion verteilten Clustern.

De plus, les documents analysés soulignent l'importance de **favoriser l'accueil et la circulation des étudiants au sein de la Grande Région**. Il s'agit de définir une offre de logements étudiants adaptée aux besoins du territoire. Il est également **souhaitable d'améliorer l'accessibilité et l'utilisation des TIC dans certains domaines** (la santé, éducation, recherche, tourisme, inclusion sociale...).

Enfin, il semble souhaitable de **définir une stratégie transfrontalière en matière d'innovation**. Il ainsi s'agit d'éviter une trop forte concurrence et une duplication des projets et des infrastructures au sein même de la Grande Région.

1.6 Développement résidentiel et social

1.6.1 Une fracture sociale entre frontaliers et non-frontaliers dans la Grande Région

Sur le plan démographique, la plupart des documents font le constat du vieillissement de la population de la Grande Région qui aura des incidences sur le départ à la retraite d'actifs et sur les flux migratoires. Des enjeux se posent en matière de santé et de politiques sociales (accompagnement des personnes âgées). Le constat est également fait d'une rupture sociale de plus en plus marquée entre les frontaliers et les non-frontaliers (en particulier dans le nord de la Lorraine), avec des conséquences sur l'accès au logement par exemple.

1.6.2 Les enjeux du développement résidentiel et social dans la Grande Région

En premier lieu, il ressort des documents analysés la nécessité de **mettre en place une politique sanitaire à l'échelle de la Grande Région**, pour compléter notamment les coopérations existantes (ZOAST⁹ Est-Mosellan,

⁹ Zone Organisée d'Accès aux Soins Transfrontaliers

Die analysierten Dokumente betonen überdies, dass es wichtig wäre, **die Aufnahme und die Mobilität von Studierenden in der Großregion zu fördern**. In diesem Zusammenhang geht es darum, ein Angebot an Wohnraum für die Studierenden festzulegen, das auf die Bedürfnisse des jeweiligen Standorts abgestimmt ist. Ferner wäre es **wünschenswert, die Zugänglichkeit und Nutzung der IKT in bestimmten Bereichen zu verbessern** (Gesundheit, Bildung, Forschung, Tourismus, soziale Inklusion ...).

Schließlich scheint es auch ratsam, **eine grenzüberschreitende Strategie im Bereich der Innovation festzulegen**. Dabei sollten ein zu starker Wettbewerb und eine Doppelung von Projekten und Infrastrukturen innerhalb der Großregion selbst vermieden werden.

1.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung

1.6.1 Eine soziale Kluft zwischen Grenzgängern und Einheimischen in der Großregion

Im Hinblick auf die Demografie wird in den meisten Dokumenten die Alterung der Bevölkerung in der Großregion konstatiert, die sich auf den Eintritt der Erwerbstätigen in den Ruhestand und auf die Wanderbewegungen auswirken wird. Einige Herausforderungen stehen im Gesundheitsbereich und in der Sozialpolitik an (Betreuung älterer Menschen). Des Weiteren wird eine immer stärkere soziale Kluft zwischen Grenzgängern und Einheimischen festgestellt (besonders im Norden Lothringens), die zum Beispiel auch Folgen für den Zugang zu Wohnraum hat.

1.6.2 Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau und der Entwicklung im sozialen Bereich

In erster Linie geht aus den analysierten Dokumenten hervor, dass es notwendig ist, **eine Gesundheitspolitik auf der Ebene der Großregion zu etablieren**,

ZOAST LorLux). Il s'agit ainsi de de mettre en réseau des hôpitaux, de créer un schéma de prise en charge grand régional et d'assurer la coordination des services d'urgence à l'échelle de la Grande Région. Il s'agit également de mettre **en place d'une politique sociale réfléchie à l'échelle de la Grande Région**. Les documents souhaitent développer une politique de logement coordonnée, une coordination des organismes sociaux (droits de protection sociale), soutenir la mutualisation et l'accès aux équipements et aux services sociaux, développer une offre concertée d'accueil et garde des jeunes enfants.

Dans les différents documents analysés, il ressort que la population de la Grande Région doit être la **préfiguration d'une société civile transfrontalière au style de vie européen**, une société civile plus impliquée dans les projets à fort impact, notamment environnemental (Cf. PO Grande Région) et une société civile européenne modèle d'un développement humain durable (cf. Cadre stratégique).

Les documents analysés soulignent également la nécessité de **développer des biens et des services de proximité pour les particuliers vivant à la frontière des territoires**. Il s'agit de permettre aux communes où vivent des frontaliers de bénéficier de retombées fiscales du Luxembourg : « (les) frontaliers, tout en créant éventuellement des richesses et des activités, n'apportent pas aux communes touchées de rentrées fiscales qui leur permettraient de répondre aux besoins de ces nouveaux arrivants en termes d'équipements et d'infrastructures, étant donné que les frontaliers sont imposés sur leur lieu de travail » (cf. Etude AFOM).

um die bestehende Zusammenarbeit zu ergänzen (ZOAST¹⁰ MoSar, ZOAST LorLux) . In diesem Zusammenhang geht es darum, Krankenhäuser zu vernetzen, ein großregionales Konzept für die Versorgung zu entwickeln und für eine Koordination der Notfalldienste auf der Ebene der Großregion zu sorgen. Des Weiteren sollte **auf der Ebene der Großregion eine durchdachte Sozialpolitik eingeführt werden**. In den Dokumenten wird der Wunsch geäußert, eine koordinierte Wohnungsbaupolitik und eine Koordination der sozialen Einrichtungen zu fördern (Ansprüche auf soziale Sicherung), die gemeinsame Nutzung der Einrichtungen und sozialen Dienste sowie den Zugang zu ihnen zu unterstützen und ein aufeinander abgestimmtes Angebot für die Aufnahme und Betreuung von Kleinkindern zu entwickeln.

Aus den verschiedenen analysierten Dokumenten geht hervor, dass die Bevölkerung in der Großregion zu einem **Vorbild für eine grenzüberschreitende Zivilgesellschaft mit einer europäischen Lebensweise** werden sollte, eine Zivilgesellschaft, die sich mehr als bislang in Projekte einbringt, die eine starke Wirkung insbesondere im Umweltbereich entfalten (siehe das OP Großregion), und eine europäische Zivilgesellschaft, die als Modell für eine nachhaltige menschliche Entwicklung dient (siehe den Strategischen Rahmen).

In den analysierten Dokumenten wird ferner die Notwendigkeit betont, **für die Menschen, die an einer Grenze zwischen einzelnen Gebieten leben, ein ortsnahe Angebot an Gütern und Dienstleistungen zu entwickeln**. Den Kommunen, in denen Grenzgänger leben, sollte es ermöglicht werden, von Steuereinnahmen zu profitieren, die in Luxemburg erzielt werden: „(die) Grenzgänger bringen den betroffenen Gemeinden, auch wenn sie eventuell für einen gewissen Wohlstand und wirtschaftliche Aktivität sorgen, keine Steuereinnahmen ein, die es ihnen ermöglichen würden, auf die Bedürfnisse dieser Neuankömmlinge in punkto Einrichtungen und Infrastruktur einzugehen, da die Grenzgänger an ihrem Arbeitsort steuerpflichtig sind“ (siehe die SWOT-Analyse).

¹⁰ Zone mit grenzüberschreitendem Zugang zu Gesundheitsleistungen

1.7 Tourisme et loisirs

1.7.1 Une fort potentiel culturel et touristique mais un manque d'image touristique pour la Grande Région

La Grande Région dispose d'une richesse culturelle et touristique importante mais les offres sont mal coordonnées entre elles. En outre, la Grande Région ne dispose pas d'une image touristique forte à l'extérieur de son territoire.

1.7.2 Créer une image touristique et culturelle de la Grande Région

Les documents analysés insistent sur la nécessité de **développer le marketing territorial de la Grande Région**. Il passe par le renforcement du rayonnement touristique de la Grande Région et sur la promotion de son image à l'extérieur.

De plus, il s'agit pour la Grande Région de **développer des offres culturelles et touristiques conjointes par** la mise en place de campagnes communes de promotion touristique, une offre bilingue pour des circuits guidés, des publications communes des offices de tourisme et développer une offre culturelle et touristique globale concertée entre les villes de l'espace transfrontalier polycentrique à dimension métropolitaine situé dans la partie centrale de la Grande Région.

1.8 Environnement, climat et énergie

1.8.1 Un patrimoine naturel riche mais une politique de l'environnement à développer

La Grande Région dispose d'un patrimoine naturel riche avec de vastes espaces, des sites et des paysages emblématiques. Cependant, on constate une forte consommation des ressources naturelles. Par ailleurs, certains documents mentionnent un manque de coordination dans la gestion des

1.7 Tourismus und Freizeit

1.7.1 Ein großes Potenzial in den Bereichen Kultur und Tourismus, aber bislang kein Image der Großregion als touristisches Ziel

Die Großregion hat in Sachen Kultur und Tourismus viel zu bieten, doch die einzelnen Angebote sind untereinander schlecht koordiniert. Hinzu kommt, dass die Großregion außerhalb ihres Gebiets über kein starkes Image als touristisches Ziel verfügt.

1.7.2 Ein Image für die Großregion als touristisches Ziel und Kulturstandort schaffen

In den analysierten Dokumenten wird die Notwendigkeit betont, **das Standortmarketing der Großregion weiterzuentwickeln**. Zu diesem Zweck ist die Außenwirkung der Großregion als touristisches Ziel zu stärken und das Image nach außen zu fördern.

Ferner sollte die Großregion **gemeinsame Kultur- und Tourismusangebote entwickeln, indem** gemeinsame Kampagnen zur Tourismusförderung, ein zweisprachiges Angebot für geführte Rundreisen und gemeinsame Publikationen der Tourismusämter realisiert werden und ein umfassendes, zwischen den Städten des grenzüberschreitenden Verflechtungsraums von metropolitaner Dimension abgestimmtes Kultur- und Tourismusangebot entwickelt wird.

1.8 Umwelt, Klima und Energie

1.8.1 Ein umfangreiches Naturerbe, aber eine ausbaufähige Umweltpolitik

Die Großregion verfügt über ein umfangreiches Naturerbe mit großen Flächen, Sehenswürdigkeiten und charakteristischen Landschaften. Allerdings ist ein starker Verbrauch der natürlichen Ressourcen festzustellen. Darüber hinaus weisen einige Dokumente auf eine fehlende Koordination

déchets et dans la gestion de l'eau. En outre, on constate la quasi absence de la prise en compte du changement climatique dans la coopération transfrontalière.

1.8.2 Les défis à relever dans le domaine environnemental

Il s'agit **de mobiliser les acteurs sur le changement climatique** par l'élaboration d'un Schéma de Développement Territorial de la Grande Région permettant de renforcer la mobilisation des acteurs concernés sur les enjeux d'adaptation au changement climatique dans le cadre de la planification territoriale.

Seuls certains documents abordent la question de la gestion des cours d'eau transfrontaliers. Il semble néanmoins nécessaire **d'assurer une meilleure gestion commune des cours d'eau transfrontaliers**. Il s'agit ainsi de redonner vie aux cours d'eau urbains, d'améliorer la qualité de l'eau ainsi que la restauration et l'aménagement des cours d'eau (cf. Cadre stratégique de la Grande Région) ou d'encourager la renaturalisation des cours d'eaux afin de contribuer à la protection de la biodiversité (Rapport AFOM).

Un grand nombre de documents insiste sur une **meilleure coordination de la gestion des déchets** en créant par exemple des groupements transfrontaliers dédiés à cette tâche. Les documents soulignent également l'importance de **gérer plus efficacement les ressources de la Grande Région** par la maîtrise de la consommation d'énergie, la diversification des ressources et la constitution d'un réseau pour le développement des énergies renouvelables et des technologies écologiques. Il s'agit enfin de **renforcer le rôle des espaces naturels transfrontaliers** par une meilleure protection du patrimoine et des paysages et par le développement de la promotion touristique de ces espaces.

bei der Abfallwirtschaft und der Wasserwirtschaft hin. Zu konstatieren ist ferner, dass der Klimawandel bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit praktisch keine Berücksichtigung findet.

1.8.2 Die Herausforderungen, die es im Umweltbereich anzugehen gilt

Aufgabe ist es, **die Akteure dazu zu bewegen, sich mit dem Klimawandel zu befassen**, indem ein Raumentwicklungskonzept für die Großregion erarbeitet wird, das es ermöglicht, die Mobilisierung der betroffenen Akteure im Hinblick auf die Aufgaben zu verstärken, die im Rahmen der Raumplanung bezüglich der Anpassung an den Klimawandel bestehen.

Die Bewirtschaftung der grenzüberschreitenden Fließgewässer wird nur in einigen Dokumenten behandelt. Demgegenüber scheint es jedoch notwendig zu sein, **für eine bessere gemeinsame Bewirtschaftung der grenzüberschreitenden Fließgewässer zu sorgen**. Hier geht es darum, die Fließgewässer in städtischen Gebieten neu zu beleben, die Wasserqualität zu verbessern, Verbesserungen bei der Sanierung und Gestaltung der Fließgewässer zu erreichen (siehe den Strategischen Rahmen der Großregion) und auch die Renaturierung der Fließgewässer zu fördern, um einen Beitrag zum Schutz der Biodiversität zu leisten (SWOT-Analyse).

In vielen Dokumenten wird **eine bessere Koordination der Abfallwirtschaft** eingefordert, indem beispielsweise speziell mit dieser Aufgabe betraute grenzüberschreitende Gemeinschaften geschaffen werden. Des Weiteren wird in den Dokumenten betont, dass es wichtig ist, **die Ressourcen der Großregion effizienter zu verwalten**, indem der Energieverbrauch kontrolliert wird, die Ressourcen diversifiziert werden und ein Netzwerk für die Förderung der erneuerbaren Energien und der Umwelttechnologien geschaffen wird. Schließlich geht es darum, **die Rolle der grenzüberschreitenden Naturflächen zu stärken**, indem ein besserer Schutz des Naturerbes und der Landschaften gewährleistet und die Tourismusförderung für diese Flächen ausgebaut wird.

2. L'aménagement du territoire en Wallonie

2.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

Dans le cadre de la mission, l'analyse du versant wallon repose sur l'examen de 5 documents stratégiques non prescriptifs :

1999	2011	2012	2013	2015
Doc. 1. Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) (Entwicklungsplan für den regionalen Raum, SDER)	Doc. 2. Diagnostic Territorial de la Wallonie (Gebietsanalyse der Wallonie)	Doc. 3. Schéma de Développement de l'Espace Luxembourgeois (SDEL) (Raumentwicklungsplan für die Provinz Luxemburg, SDEL)	Doc. 4. Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) (Entwicklungsplan für den regionalen Raum, SDER)	Doc. 5. Plan Marshall 4.0 (Marshallplan 4.0)

2.1.1 L'aménagement du territoire, une politique sectorielle

En Wallonie, l'aménagement du territoire est une compétence sectorielle, rattachée au Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. Elle entretient des interactions intenses avec la plupart des autres politiques sectorielles à dimension territoriale menées en Wallonie (mobilité, logement, environnement, fiscalité...) mais n'en assure pas une coordination pour autant, contrairement à ce qui peut être observé dans les territoires voisins. Il semble donc qu'en Wallonie, le caractère transversal de l'aménagement du territoire soit un peu plus contesté que dans les autres composantes territoriales de la Grande Région.

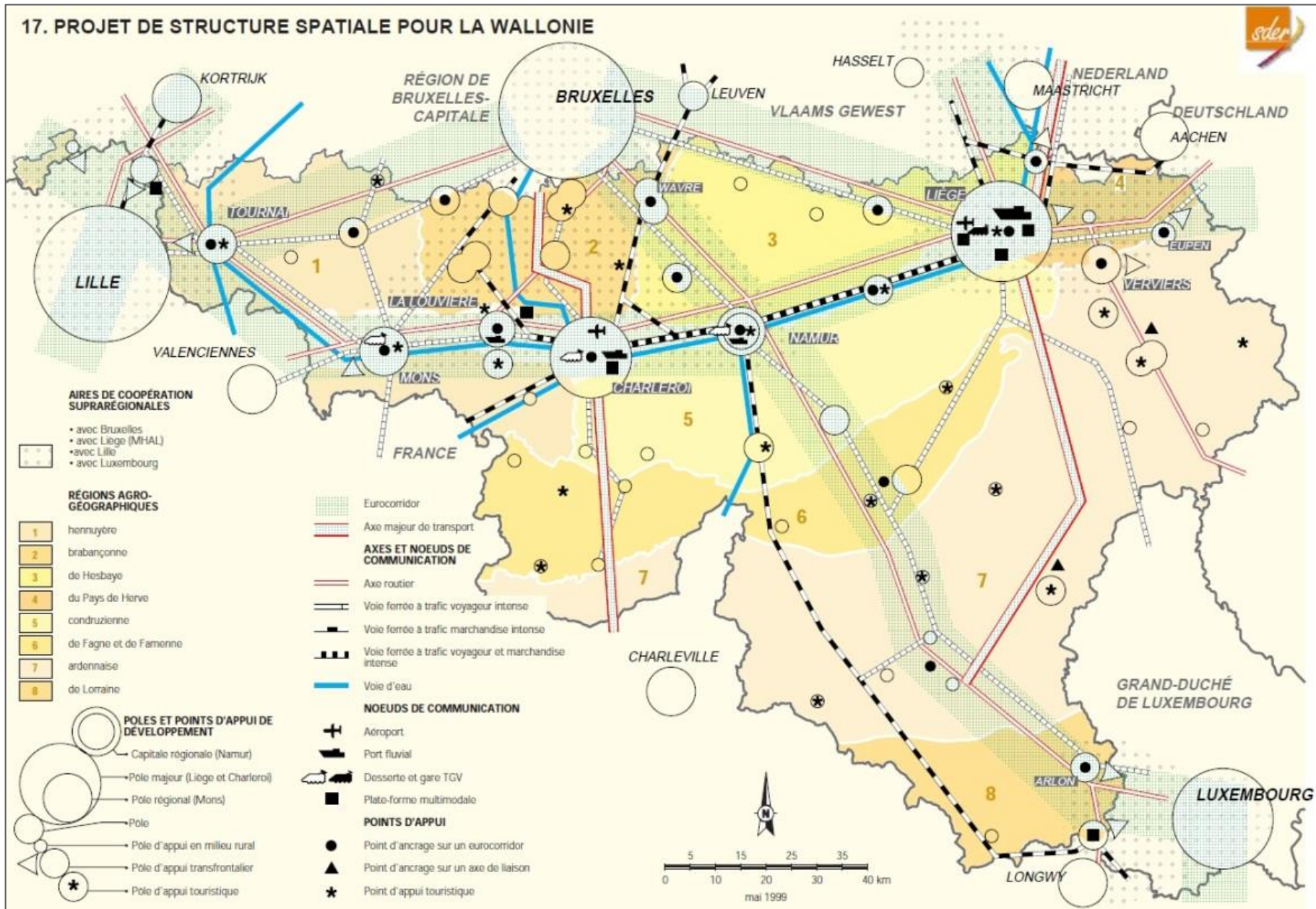
2. Die Raumordnung in der Wallonie

2.1 Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure

Im Rahmen dieses Auftrags beruht die Analyse der wallonischen Seite auf der Untersuchung von fünf nichtvorschreibenden Strategiepapieren :

2.1.1 Raumordnung durch sektorale politische Planung

In der Wallonie kommt bei der Raumordnung eine Fachplanung zum Tragen, die beim Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal (Ministerium für Umwelt, Raumordnung, Mobilität und Verkehr, Flughäfen und Tierschutz) angesiedelt ist. Sie steht in enger Wechselbeziehung zu anderen räumlichen Fachpolitiken Walloniens (Mobilität, Wohnen, Umwelt, Steuerwesen,...), jedoch besteht keine koordinierende Wirkung wie in den Nachbarräumen. Demnach scheint es, dass in Wallonien der transversale Charakter der Raumordnung ein wenig umstrittener ist als in den anderen Teilräumen der Großregion.



Source : Schéma de Développement de l'Espace Régional 1999

Quelle : Entwicklungsplan für den regionalen Raum 1999

2.1.2 Une logique stratégique

Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) est le document-cadre du développement territorial en Wallonie. Le SDER actuellement en vigueur, adopté par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999, définit les grandes orientations en matière d'organisation spatiale du territoire régional, son articulation aux territoires limitrophes belges et frontaliers, et les axes prioritaires de son développement.

Un projet de révision du SDER a été adopté par le Gouvernement Wallon le 7 novembre 2013. Toutefois, le projet, intégrant des mesures jugées trop prescriptives, a fait l'objet d'une très forte opposition et ne sera jamais appliqué. **Le SDER de 1999 reste donc à l'heure actuelle, le document de référence en vigueur en Wallonie.**

Une nouvelle démarche est en cours, visant à doter la Région wallonne d'un Schéma de Développement Territorial (SDT) destiné à remplacer le SDER 1999. Alors que le SDER de 1999 est principalement basé sur les dynamiques territoriales internes à la Wallonie, **le futur SDT wallon intégrera une meilleure prise en compte du contexte transfrontalier et des aires métropolitaines.**

Différentes démarches, non abouties, viendront également alimenter les travaux du SDT, notamment les stratégies provinciales (Schéma de Développement de l'Espace Luxembourgeois (SDEL)) ou le plan régional de mobilité durable. L'approbation du futur SDT wallon devrait intervenir courant 2017.

2.1.2 Ein strategischer Ansatz

Der Entwicklungsplan für den regionalen Raum (SDER) liefert den Orientierungsrahmen für die Raumordnung in der Wallonie. Der aktuell geltende SDER, der am 27. Mai 1999 von der wallonischen Regierung verabschiedet wurde, legt die Grundzüge für die räumliche Organisation des Gebiets der Region, die Verbindung dieses Gebiets mit den angrenzenden belgischen Gebieten sowie mit den Grenzregionen und die vorrangigen Schwerpunkte für die Entwicklung des Gebiets fest.

Der Entwurf für einen geänderten SDER wurde am 7. November 2013 von der wallonischen Regierung verabschiedet. Da dieser Entwurf jedoch Maßnahmen vorsieht, die als zu einengend erachtet werden, stieß er auf sehr starken Widerstand, sodass er nie zur Anwendung kommen wird. **Infolgedessen ist momentan der SDER von 1999 weiterhin das in der Wallonie geltende Referenzdokument.**

Derzeit wird an einem neuen Ansatz gearbeitet, der darauf abzielt, dass die Wallonische Region künftig über ein Raumentwicklungskonzept (Schéma de Développement Territorial, SDT) verfügt, das den SDER aus dem Jahr 1999 ersetzen soll. Während der SDER von 1999 im Wesentlichen auf der Dynamik der Gebietsentwicklung innerhalb der Wallonie beruht, **wird das künftige wallonische SDT eine stärkere Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Kontextes und der Metropolräume beinhalten.**

Darüber hinaus werden in die Arbeit am SDT auch verschiedene andere, noch nicht realisierte Ansätze eingehen, wobei hier vor allem an die Strategien der Provinzen (insbesondere das Schéma de Développement de l'Espace Luxembourgeois: Raumentwicklungsplan für die Provinz Luxemburg, SDEL) und den Plan régional de Mobilité durable (Regionalplan für nachhaltige Mobilität) zu denken ist. Die Verabschiedung des künftigen wallonischen SDT soll im Laufe des Jahres 2017 erfolgen.

Si le SDT wallon, comme le SDER, ne comportera aucun caractère prescriptif, **la refonte du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), qui deviendra le Code de Développement Territorial (CoDT) renforcera néanmoins la portée du SDT**, qui sera traduit dans les futurs plans de secteurs régissant l'occupation et l'affectation des sols.

2.1.3 La Région wallonne, seule autorité compétente pour l'aménagement du territoire régional.

Depuis la fédéralisation de l'Etat belge, celui-ci n'a plus aucune compétence en aménagement du territoire, celle-ci ayant été transférée à la Région wallonne.

En Wallonie, l'aménagement du territoire est dévolu, depuis la dernière réforme du CWATUP, au niveau régional et communal.

L'échelon provincial n'a plus de compétence politique et administrative en matière d'aménagement du territoire, mais plusieurs initiatives ont été menées (province de Liège et du Luxembourg par exemple).

2.2 Développement territorial

2.2.1 Une stratégie territoriale qui s'appuie sur des concepts clairs

En matière de développement territorial, la stratégie wallonne est marquée par une grande continuité. L'analyse des 2 SDER, mais aussi les échanges avec les acteurs wallons montrent que **la stratégie portée par le futur SDT wallon s'appuiera sur les mêmes éléments** pour structurer le

Auch wenn das wallonische SDT genauso wie der SDER keinerlei bindende Wirkung haben wird, **wird die Reform des Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (Wallonisches Gesetzbuch über die Raumordnung, den Städtebau sowie das Kultur- und Naturerbe, CWATUP), aus dem in diesem Zuge der Code de Développement Territorial (Gesetzbuch über die Raumentwicklung, CoDT) werden wird, gleichwohl die Bedeutung des SDT verstärken**, da sich Letzteres in den künftigen Fachplänen niederschlagen wird, die die Nutzung und Zweckbestimmung der Flächen regeln.

2.1.3 Die Wallonische Region: einzig zuständige Behörde für die regionale Raumordnung

Seit der Umwandlung Belgiens in einen Bundesstaat verfügt der belgische Staat nicht mehr über Kompetenzen bei der Raumordnung, da diese Zuständigkeit der Wallonischen Region übertragen wurde.

In der Wallonie selbst fallen die Aufgaben der Raumordnung seit der letzten Reform des CWATUP der regionalen und kommunalen Ebene zu.

Auf der Ebene der Provinzen sind im Bereich der Raumordnung zwar keine politischen und administrativen Kompetenzen mehr angesiedelt, gleichwohl wurden hier mehrere Initiativen durchgeführt (beispielsweise in der Provinz Lüttich und der Provinz Luxemburg).

2.2 Raumentwicklung

2.2.1 Ein Strategie für die Raumentwicklung, die auf klaren Konzepten beruht

Im Bereich der Raumentwicklung zeichnet sich die wallonische Strategie durch eine große Kontinuität aus. Die Analyse der beiden SDER und auch der Austausch mit den wallonischen Akteuren zeigen, dass **die mit dem künftigen wallonischen SDT verfolgte Strategie auf denselben Elementen**

développement de son territoire :

- **Les aires métropolitaines** : Le territoire wallon est sous l'influence de 4 aires métropolitaines : Bruxelles, dont la partie wallonne comprise entre Bruxelles, Mons-Charleroi et Namur forme le « Triangle Wallon » et 3 aires métropolitaines transfrontalières (Lille, Luxembourg et MHAL (Maastricht-Hasselt-Aachen-Liège)).
- **Les eurocorridors** : 3 eurocorridors relient entre elles les aires métropolitaines : Lille-Bruxelles-Liège (MHAL), Lille-Liège, évitant Bruxelles et où le Triangle Wallon occupe une place centrale, et Bruxelles-Namur-Luxembourg, au caractère rural marqué, dont le développement doit s'envisager de manière spécifique tout en permettant de désenclaver l'aire métropolitaine Saar-Lor-Lux. Ce concept des eurocorridors permet d'affirmer la vocation de capitale régionale de Namur, bénéficiant d'une position centrale, à la fois dans le Triangle Wallon, mais aussi à la croisée des eurocorridors Nord-Sud et Est-Ouest.
- **Une structure spatiale polycentrique** : Aucune commune ne domine réellement l'armature urbaine : on compte 2 communes de 200 000 habitants (Liège, Charleroi) et 2 communes d'environ 100 000 habitants (Mons, Namur). La structure spatiale est complétée par une série de pôles secondaires, qui jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire wallon.

Ces éléments permettent de mieux saisir la logique de structuration du territoire wallon, portée par le SDER, identifiant notamment une capitale (Namur), deux pôles majeurs (Liège, Charleroi) et un pôle régional (Mons). Les entretiens avec les acteurs wallons ont montré que cette hiérarchie ne sera pas remise en cause par le futur SDT wallon.

beruhen wird, um die Entwicklung des Gebiets der Wallonie zu strukturieren:

- **Die Metropolräume**: Das Gebiet der Wallonie steht unter dem Einfluss von vier Metropolräumen: Brüssel, dessen wallonischer, zwischen Brüssel, Mons-Charleroi und Namur gelegener Teil das „Triangle Wallon“ („Wallonisches Dreieck“) bildet, und drei grenzüberschreitende Metropolräume (Lille, Luxemburg und MHAL (Maastricht-Hasselt-Aachen-Lüttich)).
- **Die Eurokorridore**: Die Metropolräume werden untereinander durch drei Eurokorridore verbunden: der Eurokorridor Lille-Brüssel-Lüttich (MHAL); der Eurokorridor Lille-Lüttich, der Brüssel außen vor lässt und auf dem das „Wallonische Dreieck“ eine zentrale Rolle spielt; und der Eurokorridor Brüssel-Namur-Luxembourg mit stark ländlichem Charakter, bezüglich dessen über eine spezielle Entwicklung nachzudenken ist, wobei es möglich sein muss, den Metropolraum Saar-Lor-Lux im Bereich der Infrastruktur besser anzubinden. Dieses Konzept der Eurokorridore ermöglicht es, den Anspruch von Namur als Regionalhauptstadt zu unterstreichen, da Namur von einer zentralen Lage sowohl im „Wallonischen Dreieck“ als auch an der Kreuzung der Eurokorridore Nord-Süd und Ost-West profitiert.
- **Eine polyzentrische Raumstruktur** : Das Städtesystem wird im Grunde von keiner Kommune dominiert: Es gibt zwei Kommunen mit 200.000 Einwohnern (Lüttich, Charleroi) und ebenfalls zwei Kommunen mit rund 100.000 Einwohnern (Mons, Namur). Die Raumstruktur ist durch eine Reihe sekundärer Pole ergänzt, die eine zentrale Bedeutung für die wallonische Gebietsstruktur spielen.

Diese Konstellation ermöglicht es, den Grundgedanken hinter der auf dem SDER beruhenden Strukturierung des wallonischen Gebiets besser zu erfassen, da im SDER insbesondere von einer Hauptstadt (Namur), zwei großen Zentren (Lüttich, Charleroi) und einem regionalen Zentrum (Mons) die Rede ist. Die Gespräche mit den wallonischen Akteuren haben gezeigt, dass diese Hierarchie durch das künftige wallonische SDT nicht infrage gestellt wird.

2.2.2 L'affirmation des espaces ruraux

Les acteurs wallons rencontrés ont indiqué que plusieurs principes inscrits dans le SDER 2013 seraient repris dans le cadre de l'élaboration du SDT wallon, notamment :

- **Un axe de développement Charleroi-Mons vers Reims** : en complément des eurocorridors existant, cet axe de développement constituerait une seconde ouverture de la Wallonie vers le Sud de l'Europe.
- **La définition de plusieurs « aires rurales transfrontalières »** : Le SDER 2013 a identifié plusieurs aires rurales appelant la définition de stratégies spécifiques, marquant la volonté de la Région wallonne de prendre en compte l'ensemble de son territoire. Ces stratégies spécifiques seront à concevoir en coopération avec les régions voisines, afin de leur permettre de surmonter leur isolement relatif. 6 aires rurales transfrontalières ont été identifiées dans le SDER 2013 :
 - **Parc des Trois Pays** : localisée dans un triangle Liège-Maastricht-Aix la Chapelle, elle constitue le « poumon vert » de l'euregio Rhin-Meuse. Ce territoire doit répondre à des enjeux liés à la pression urbaine, à la valorisation des ressources naturelles et patrimoniales, à une demande touristique et récréative importante, qui doit être encadrée.

2.2.2 Stärkung der ländlichen Räume

Die wallonischen Akteure haben darauf hingewiesen, dass mehrere der im SDER 2013 enthaltenen Grundsätze im Rahmen der Erarbeitung des wallonischen SDT wieder aufgenommen würden, was insbesondere für folgende Punkte gilt :

- **Eine Entwicklungsachse Charleroi-Mons Richtung Reims**: In Ergänzung der existierenden Eurokorridore soll diese Entwicklungsachse eine zweite Öffnung der Wallonie in Richtung Südeuropa darstellen.
- **Die Festlegung mehrerer „grenzüberschreitender ländlicher Räume“**: Im SDER 2013 werden mehrere ländliche Räume benannt, die eine Festlegung spezieller Strategien notwendig machen, was den Wunsch der wallonischen Region zeigt, das gesamte Gebiet zu berücksichtigen. Diese speziellen Strategien werden in Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen zu entwickeln sein, um es diesen zu ermöglichen, ihre in gewisser Hinsicht bestehende Isolierung zu überwinden. Im SDER 2013 werden sechs grenzüberschreitende ländliche Räume aufgeführt :
 - **Parc des Trois Pays** : Dieser im Dreieck Lüttich-Maastricht-Aachen gelegene Raum bildet die „grüne Lunge“ der Euregio Maas-Rhein. In diesem Gebiet müssen Antworten auf die Herausforderungen im Zusammenhang mit folgenden Aspekten gefunden werden: dem Siedlungsdruck, der Aufwertung der natürlichen Ressourcen und des Kulturerbes sowie der großen Nachfrage in den Bereichen Tourismus und Freizeit, für die flankierende Maßnahmen ergriffen werden müssen.

- **Hautes Fagnes-Eifel** : faiblement peuplée, elle constitue un important réservoir de biodiversité et joue un rôle essentiel dans la gestion de l'eau (réservoir d'eau potable notamment).
- **Haute-Sûre** : Cet espace présente une dynamique similaire à l'aire des Hautes Fagnes-Eifel, mais se distingue par une croissance du travail frontalier vers le Luxembourg. Dans cet espace, le renforcement de la dynamique de développement passe également par les questions de mobilité (remise en service de la ligne Libramont-Bastogne-Wiltz).
- **Vallée de la Haute-Meuse** : territoire à forte identité, il nécessite un projet de développement global, portant sur les besoins en services et équipements de la population, la valorisation de la Meuse (tourisme, transport fluvial) et une meilleure connexion entre Dinant et Givet, principaux pôles de cet espace.
- **Thiérache-Sud Hainaut** : les versants wallons et français possèdent de nombreux atouts similaires et complémentaires. Marquée par une grande qualité environnementale et paysagère, elle possède un important potentiel de développement autour du tourisme et des loisirs.
- **Plaines de l'Escaut** : A proximité immédiate de l'aire métropolitaine Ouest, cet espace est soumis à une forte demande urbanistique et récréative. Sur la question environnementale, la priorité est la protection des biotopes humides.
- **Hautes Fagnes-Eifel** : Dieser schwach besiedelte Raum bietet ein hohes Maß an Biodiversität und spielt eine wesentliche Rolle für die Wasserwirtschaft (insbesondere als Trinkwasserreservoir).
- **Haute-Sûre (Obersauer)**: Dieser Raum weist eine ähnliche Dynamik auf wie der Raum Hautes Fagnes-Eifel, unterscheidet sich jedoch von diesem durch einen Anstieg der Grenzgängerströme in Richtung Luxemburg. Die Stärkung der dynamischen Entwicklung erfolgt auch hier über Aspekte der Mobilität (Wiederinbetriebnahme der Strecke Libramont-Bastogne-Wiltz).
- **Vallée de la Haute-Meuse (Tal der Obermaas)** : Dieses Gebiet verfügt über eine starke Identität und macht ein umfassendes Entwicklungsprojekt erforderlich, das den Bedarf an Dienstleistungen und Einrichtungen für die Bevölkerung, die Aufwertung der Maas (Tourismus, Binnenschifffahrt) sowie eine bessere Verbindung zwischen Dinant und Givet, den beiden wichtigsten Zentren dieses Raums, abdeckt.
- **Thiérache-Südliches Hennegau** : Die wallonischen und französischen Teilgebiete verfügen über ähnliche und sich ergänzende Stärken. Da sich dieses Gebiet durch besondere Qualitäten in punkto Umwelt und Landschaft auszeichnet, verfügt es über ein großes Entwicklungspotenzial in den Bereichen Tourismus und Freizeit.
- **Plaines de l'Escaut**: In unmittelbarer Nähe des westlichen metropolitanen Ballungsgebietes gelegen, ist dieser Raum einer hohen Nachfrage ausgesetzt sowohl im städtebaulichen Sinne als auch im Sinne der Erholung. Hinsichtlich der Umwelt liegt der Vorrang beim Schutz der Feuchtbiotope.

2.3 Mobilité et transports

En matière de mobilité et transports, le SDER reste le principal document de référence pour l'organisation du système de mobilité. Le SDER de 1999 définit un objectif général d'amélioration d'accessibilité du territoire wallon par l'intermédiaire de 4 options retenues :

- l'intégration dans les réseaux transeuropéens,
- le renforcement de la structure spatiale,
- l'équilibre entre satisfaction de la demande et préservation du cadre de vie,
- la gestion de la mobilité entre zones urbaines et rurales.

Seules les deux premières options sont développées dans la présente analyse, car porteuses d'enjeux à l'échelle grand-régionale.

2.3.1 La recherche d'un positionnement dans les réseaux transeuropéens

Ce positionnement voulu par la Région wallonne s'appuie sur différents modes de transports et vise à **renforcer prioritairement la dorsale wallonne, seul eurocorridor quadrimodal** (eau-rail-route-air).

2.3 Mobilität und Verkehr

Im Bereich Mobilität und Verkehr bleibt der SDER das wichtigste Referenzdokument für die Organisation des Mobilitätssystems. Im SDER von 1999 ist als allgemeines Ziel festgelegt, die Zugänglichkeit des wallonischen Gebiets durch den Rückgriff auf vier ausgewählte Optionen zu verbessern:

- Integration in die transeuropäischen Netze,
- Stärkung der Raumstruktur,
- Gleichgewicht zwischen der Befriedigung der Nachfrage und dem Schutz des Lebensumfelds,
- Management der Mobilität zwischen urbanen und ländlichen Gebieten.

In der vorliegenden Analyse werden nur die ersten beiden Optionen näher erörtert, da sich aus ihnen Aufgaben auf großregionaler Ebene ergeben.

2.3.1 Das Streben nach einer Positionierung in den transeuropäischen Netzen

Diese von der Wallonischen Region angestrebte Positionierung soll auf verschiedenen Verkehrsmitteln basieren und dem Zweck dienen, **vorrangig die Hauptverkehrsachse der Wallonie (Dorsale wallonne) zu stärken, bei der es sich um den einzigen Eurokorridor handelt, der vier Verkehrsmittel abdeckt** (Wasser-Schiene-Straße-Luft).

Deux grands projets d'investissements dans les voies navigables sont ciblés dans le SDER et du ressort de la Région wallonne :

- **la mise au gabarit de classe IV du Canal du Centre**, qui vise à améliorer les liaisons de la Wallonie avec les ports belges (Anvers, Gand, Zeebrugge) et la façade maritime française (Calais, Dunkerque),
- le projet de **construction d'une écluse à Lanaye**, permettant une amélioration des liaisons entre le port de Liège (3^{ème} port fluvial européen), avec Rotterdam (1^{er} port maritime européen). Ce projet est aujourd'hui réalisé.

Canal du Centre



source : Les Meloures CC BY-SA 3.0

Für die Schifffahrtsstraßen, die in den Zuständigkeitsbereich der Wallonischen Region fallen, sind im SDER zwei große Investitionsprojekte vorgesehen:

- **der Ausbau des Canal du Centre zu einer Großschifffahrtsstraße der Klasse 4**, um die Verbindungen der Wallonie mit den belgischen Häfen (Anvers, Gent, Zeebrügge) und der französischen Meereseite (Calais, Dünkirchen) zu verbessern;
- der geplante **Bau einer Schleuse in Lanaye**, die eine Verbesserung der Verbindungen zwischen dem Hafen von Lüttich (drittgrößter europäischer Binnenhafen) und Rotterdam (größter europäischer Seehafen) ermöglicht. Dieses Projekt wird heute durchgeführt.

Concernant le trafic aérien, **les deux aéroports wallons s'orientent vers une spécialisation** : l'aéroport de **Charleroi** est orienté vers le trafic des **voyageurs** et devrait délester l'aéroport de Bruxelles, tandis que celui de **Liège** est davantage dédié au **fret**.

Les projets d'infrastructures routières concernent notamment **l'amélioration de la liaison entre Liège et l'aire métropolitaine de Luxembourg** (contournement Est de Liège, liaison A28-E411).

Enfin, deux projets d'investissements ferroviaires prioritaires figurent dans le SDER :

- **l'électrification (réalisée) de la ligne Athus-Meuse**, pour le fret, reliant le terminal container d'Athus aux ports de la Mer du Nord et pour laquelle des investissements conséquents ont effectivement été réalisés ;

Im Bereich des Flugverkehrs **streben die beiden wallonischen Flughäfen eine Spezialisierung an**: der Flughafen **Charleroi** konzentriert sich auf den **Personenflugverkehr** und dürfte zur Entlastung des Flughafens in Brüssel beitragen, während der Schwerpunkt am Flughafen **Lüttich** eher auf dem **Frachtverkehr** liegt.

Die Straßeninfrastrukturprojekte zielen insbesondere auf **die Verbesserung der Verbindung zwischen Lüttich und dem Metropolraum Luxemburg** (Ostumgehung von Lüttich, Verbindung A28-E411) ab.

Schließlich werden im SDER zwei Projekte für Investitionen in die Schiene genannt:

- **Elektrifizierung (durchgeführt) der Athus-Maas-Linie** für den Güterverkehr zur Verbindung des Containerterminals in Athus mit den Nordseehäfen; hierfür wurden tatsächlich bereits erhebliche Investitionen getätigt;

- **la mise à grande vitesse de la liaison Bruxelles-Luxembourg** pour le trafic voyageur, dans le cadre du projet Eurocaprail. Cette liaison n'est plus aujourd'hui une priorité fédérale, les liaisons vers Bruxelles et la Flandre étant désormais privilégiées par la SNCB. La modernisation de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg reste toutefois une priorité pour la Région wallonne, car elle permet une utilisation optimale de l'axe ferroviaire existant et permet d'accéder, via Namur, à Liège et au réseau ferroviaire à grande vitesse.

Concernant le transport ferroviaire, les acteurs wallons ont rappelé que le développement du réseau ferré reste une compétence de l'Etat fédéral. Cette situation doit être considérée avec attention par les instances de la Grande Région, l'Etat fédéral belge n'étant pas partie prenante des travaux menés par les différents groupes de travail de la Grande Région.

- **Einrichtung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Brüssel und Luxemburg** für den Personenverkehr im Rahmen des Projekts Eurocaprail. Diese Strecke wird ihr auf bundesstaatlicher Ebene heute keine vorrangige Bedeutung mehr beigemessen, da die SNCB künftig vornehmlich auf die Verbindungen nach Brüssel und Flandern setzt. Nichtsdestotrotz bleibt die Modernisierung der Strecke Brüssel-Namur-Luxemburg eine Priorität für die Wallonische Region, da diese eine optimale Nutzung des bestehenden Schienennetzes ermöglicht und es ermöglicht über Namur nach Lüttich zu gelangen und den Anschluss zu den Hochgeschwindigkeitsstrecken zu verbessern.

Im Hinblick auf den Schienenverkehr haben die wallonischen Akteure darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Schienennetzes auch weiterhin in den Zuständigkeitsbereich des Bundesstaates fällt. Diese Situation muss von den Institutionen und Gremien der Großregion speziell berücksichtigt werden, da der belgische Staat nicht an den von den verschiedenen Arbeitsgruppen der Großregion durchgeführten Arbeiten beteiligt ist.

2.3.2 Contribuer au renforcement spatial de la Wallonie

Les différents projets d'infrastructures à réaliser doivent permettre la mise en œuvre du projet de structure spatiale régionale, prévoyant le **renforcement de la dorsale wallonne** et le **développement de l'axe Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg**, permettant, avec l'axe Liège-Bastogne-Luxembourg, une ouverture vers la Sarre, le Luxembourg et le Nord-Est français.

La priorisation des investissements à réaliser sur des axes de développement d'envergure européenne, surtout sur la dorsale wallonne, répond au besoin de **trouver une plus grande cohérence entre la localisation des activités et l'organisation du système de transport**, impliquant notamment de rapprocher les lieux d'habitat et d'emploi. On trouve là une convergence avec d'autres documents stratégiques, mais dépourvus de portée réglementaire, comme le Schéma de Développement de la Province du Luxembourg (SDEL).

2.3.2 Einen Beitrag zur Stärkung der Raumstruktur in der Wallonie leisten

Die verschiedenen durchzuführenden Infrastrukturprojekte müssen es ermöglichen, das Projekt für eine regionale Raumstruktur (structure spatiale régionale) umzusetzen, das die **Stärkung der Hauptverkehrsachse der Wallonie (Dorsale wallonne)** und den **Ausbau der Achse Brüssel-Namur-Luxembourg** vorsieht, was mit der Achse Lüttich-Bastogne-Luxembourg eine Öffnung hin zum Saarland, nach Luxemburg und zum Nordosten Frankreichs ermöglicht.

Die Prioritätensetzung bei den für die Entwicklungsachsen mit europäischer Dimension zu tätigen Investitionen (insbesondere für die Dorsale wallonne) entspricht der Notwendigkeit, **eine stärkere Kohärenz zwischen der Ansiedlung von Wirtschaftsaktivitäten und der Organisation des Verkehrssystems anzustreben**, was insbesondere voraussetzt, für eine größere Nähe zwischen den Wohnorten und den Arbeitsplätzen zu sorgen. In diesem Zusammenhang lässt sich eine Übereinstimmung mit anderen Strategiepapieren erkennen, die jedoch wie zum Beispiel der Raumentwicklungsplan für die Provinz Luxemburg (SDEL) keinen verbindlichen Charakter haben.

2.4 Développement économique

2.4.1 La difficulté de lier développement économique et développement spatial

La plupart des documents stratégiques analysés intégrant une logique territoriale, il en ressort que si des opportunités de développement économique sont généralement identifiées, **intégrer une stratégie économique dans une approche territoriale est un exercice difficile**. Ainsi les stratégies territoriales analysées (SDER 1999, SDER 2013, SDEL) ont souvent **une approche spatiale limitée à la localisation des activités et à la stratégie foncière** à mettre en place. A titre d'exemple, le SDER 1999 pointe les effets d'un redéploiement industriel sur les exigences en matière de localisation des futures industries.

Seul le Plan Marshall 4.0 fait à l'heure actuelle office de stratégie économique régionale et déterritorialisée, auquel renvoie d'ailleurs le diagnostic territorial réalisé par la CPDT en 2011. Au cœur d'une dynamique de redéploiement socio-économique destiné à fédérer les interlocuteurs sociaux, il prévoit une enveloppe de 2,9 milliards d'euros destiné à financer un plan d'action autour de 5 axes (capital humain, redéploiement industriel, développement territorial, transition énergétique, innovation numérique)

2.4 Wirtschaftliche Entwicklung

2.4.1 Die Schwierigkeit, wirtschaftliche Entwicklung und Raumentwicklung zu verbinden

Aus den meisten untersuchten Strategiepapieren, die eine gebietsbezogene Sichtweise beinhalten, geht hervor, dass zwar im Allgemeinen Chancen für eine wirtschaftliche Entwicklung gesehen werden, **die Integration einer wirtschaftlichen Strategie in einen gebietsbezogenen Ansatz jedoch ein schwieriges Unterfangen ist**. So weisen die untersuchten gebietsbezogenen Strategien (SDER 1999, SDER 2013, SDEL) häufig **einen auf die Raumstruktur bezogenen Ansatz auf, der auf die Standorte der Wirtschaftsaktivitäten und das für die Bodennutzung anzuwendende Konzept beschränkt ist**. Der SDER von 1999 beispielsweise zeigt die Auswirkungen einer industriellen Umstrukturierung auf die Anforderungen im Zusammenhang mit den künftigen Standorten von Industrieunternehmen auf.

Einzig der „Plan Marshall 4.0“ fungiert derzeit als regionale, gebietsunabhängige Wirtschaftsstrategie, auf die im Übrigen die von der Conférence Permanente du Développement Territorial (Ständige Konferenz für die Raumentwicklung, CPDT) im Jahr 2011 durchgeführte Gebietsanalyse Bezug nimmt. In diesem Marshallplan, der im Zentrum einer dynamischen sozioökonomischen Umstrukturierung steht, mit der die Sozialpartner zusammengeführt werden sollen, ist eine Finanzausstattung von 2,9 Milliarden Euro vorgesehen, mit der ein Aktionsplan mit fünf Schwerpunktbereichen finanziert werden soll (Humankapital, Umstrukturierung der Industrie, Raumentwicklung, Energiewende und digitale Innovation).

2.4.2 Une stratégie économique qui repose sur 3 piliers

Logistique :

Les documents stratégiques wallons partagent le même constat : la situation de la Wallonie, sur des axes de transit européens et à proximité de grands ports (Rotterdam, Anvers), la densité de ses infrastructures (caractère quadrimodal de la dorsale wallonne) font de **la logistique une opportunité majeure pour l'économie wallonne, mais soumise à une forte concurrence** avec les territoires environnants. Le SDER 1999 pointe notamment la nécessité pour la Wallonie de se doter d'une stratégie dans le secteur.

Redéploiement industriel :

La question du redéploiement industriel fait l'objet d'un axe entier du Plan Marshall 4.0, pour lequel la Région wallonne entend mobiliser 850 M€, afin de soutenir la croissance des entreprises en renforçant leur potentiel de croissance, notamment par le soutien à l'innovation et à l'internationalisation, au développement des réseaux et au renforcement des compétences.

Pôles de compétitivité :

Il s'agit là d'un point important de convergence entre les documents wallons, qui constituent une passerelle entre la stratégie de développement économique et la stratégie en matière d'enseignement, de recherche et d'innovation. Cet aspect est développé plus en détail dans le chapitre 2.5 « Enseignement, recherche et innovation ».

2.4.2 Eine Wirtschaftsstrategie, die auf drei Säulen basiert

Logistik :

Die wallonischen Strategiepapiere gelangen alle zu derselben Feststellung: Die Lage der Wallonie auf den europäischen Transitachsen und in der Nähe der großen Häfen (Rotterdam, Anvers) sowie die Dichte ihrer Infrastrukturen (vier verschiedene Verkehrsmittel auf der Dorsale wallonne) sorgen dafür, dass **die Logistik große Chancen für die wallonische Wirtschaft bietet, wobei jedoch zugleich ein starker Wettbewerb** mit den umliegenden Gebieten besteht. Im SDER von 1999 wird insbesondere darauf hingewiesen, dass es für die Wallonie notwendig ist, über eine Strategie für diesen Sektor zu verfügen.

Industrielle Umstrukturierung :

Die Frage der industriellen Umstrukturierung ist Gegenstand eines eigenen Schwerpunkts im „Plan Marshall 4.0“, für den die Wallonische Region 850 Mio. € mobilisieren möchte, um das Wachstum der Unternehmen zu unterstützen, indem ihr diesbezügliches Potenzial gestärkt wird. Dies soll insbesondere durch die Unterstützung der Innovation, der Internationalisierung, des Ausbaus der Netze und der Stärkung der Kompetenzen geschehen.

Wettbewerbszentren :

Hier handelt es sich um einen wichtigen Punkt, bei dem eine Übereinstimmung zwischen den wallonischen Dokumenten besteht, die eine Verbindung zwischen der Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung und der Strategie für die Bereiche Bildung, Forschung und Innovation herstellen. Dieser Aspekt wird in Kapitel 2.5 „Bildung, Forschung und Innovation“ näher ausgeführt.

2.4.3 Des spécificités locales à prendre en compte

L'analyse du SDEL fait ressortir l'intérêt de la prise en compte des initiatives locales : réalisé à une échelle territoriale plus fine, celui-ci permet d'identifier des problématiques spécifiques et dans le cas de la province du Luxembourg, liées aux dynamiques transfrontalières. Le diagnostic du SDEL fait ainsi ressortir 2 éléments particulièrement significatifs :

- **Un effet sur l'emploi : l'arrondissement d'Arlon est le seul arrondissement wallon à connaître une évolution négative de l'emploi**, traduisant un effet paradoxal de l'attractivité luxembourgeoise : celle-ci génère des revenus élevés, mais induit un transfert/déficit de création d'entreprises ;
- **Une forte concurrence commerciale** : le SDEL fait le constat d'un **développement commercial à maîtriser**, la province étant suréquipée et s'inscrivant dans un contexte de forte concurrence avec la France et le Luxembourg.

2.5 Enseignement, recherche et innovation

Lors de l'analyse des documents stratégiques wallons, **les stratégies d'enseignement supérieur ressortent assez peu des documents**, alors que les éléments liés à l'innovation (pôles de compétitivité et Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)) sont davantage développés. Il convient toutefois de souligner que l'enseignement est une compétence relevant de la Fédération Wallonie-Bruxelles, et non de la Région wallonne.

2.4.3 Lokale Besonderheiten, die zu berücksichtigen sind

Aus der Analyse des SDEL lässt sich die Erkenntnis gewinnen, dass es von Nutzen ist, lokale Initiativen zu berücksichtigen. Dieses auf einer niedrigeren territorialen Ebene erstellte Konzept ermöglicht es, spezifische Probleme zu identifizieren, die im Fall der Provinz Luxemburg mit den dynamischen grenzüberschreitenden Beziehungen in Verbindung stehen. So fördert die Analyse des SDEL zwei besonders relevante Aspekte zutage:

- **Auswirkungen auf die Beschäftigung: Der Bezirk Arlon ist der einzige wallonische Bezirk, in dem eine negative Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt zu verzeichnen ist.** Diesbezüglich lässt sich eine paradoxe Wirkung der Attraktivität Luxemburgs dahingehend erkennen, dass Letztere hohe Löhne zur Folge hat, jedoch zugleich zu einer Verlegung von Unternehmen bzw. einem Mangel an Unternehmensgründungen führt.
- **Ein starker Wettbewerb im Handel** : Der SDEL gelangt zu der Feststellung, dass **die Entwicklung des Handels gesteuert werden muss**, da es in der Provinz ein Überangebot gibt und sie in einem harten Wettbewerb mit Frankreich und Luxemburg steht.

2.5 Bildung, Forschung und Innovation

Bei der Analyse der wallonischen Strategiepapiere **lassen sich für die Strategien im Hochschulbereich relativ wenige Dokumente finden**, während das Material mit Bezug zum Thema Innovation (Wettbewerbszentren sowie Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)) umfassender ist. Es muß jedoch betont werden, daß das Unterrichtswesen in die Zuständigkeit der Föderation Wallonien-Brüssel fällt, und nicht der wallonischer Region.

2.5.1 Des stratégies qui reposent sur les pôles de compétitivité

Dans le champ de la recherche et de l'innovation, **l'ensemble des documents intègrent la stratégie wallonne des pôles de compétitivité.** L'analyse des 2 SDER (1999 et 2013) permet d'identifier une phase d'expansion des clusters et pôles dans les années 2000.

Aujourd'hui, les pôles de compétitivité wallons recouvrent les thématiques suivantes :

- Sciences du vivant (BioWin) ;
- Agroalimentaire (Wagralim) ;
- Transport et logistique (Logistics in Wallonia) ;
- Ingénierie mécanique (Mécatech) ;
- Technologies environnementales (GreenWin) ;
- Aérospatiale (Skywin).

Le diagnostic territorial 2011 de la Wallonie identifie **des connexions potentielles entre la plupart des pôles de compétitivité wallons et les territoires environnants**, notamment Bruxelles, la Flandre, le Nord-Pas-de-Calais, le Limbourg néerlandais et la région d'Aix-la-Chapelle.

En revanche, il ressort de l'analyse des documents wallons **une faiblesse des connexions entre les pôles de compétitivité wallons et les autres réseaux de la Grande Région** (par exemple, Materalia (matériaux) ou Hydreos (eau) en Lorraine).

Le diagnostic de la CPDT indique également que **la province de Liège se trouve au voisinage immédiat d'un important potentiel d'innovation à l'échelle européenne**, localisé dans des polarités urbaines déjà inscrites dans des logiques de réseau à l'échelle transfrontalière, dans le cadre du projet ELAt, pôle d'excellence technologique localisé dans un triangle Eindhoven-Louvain-Aix la Chapelle, mais qui ignore la province de Liège, alors même que l'agglomération liégeoise est identifiée comme faisant partie d'une aire métropolitaine transfrontalière s'étendant en partie sur ce territoire.

2.5.1 Strategien, die auf den Wettbewerbszentren basieren

Im Bereich Forschung und Innovation wird in **allen Dokumenten die wallonische Strategie für die Wettbewerbszentren behandelt.** Eine Analyse der beiden SDER (1999 und 2013) führt zu dem Ergebnis, dass es in den 2000er Jahren eine Ausweitung dieser Zentren gab.

Die wallonischen Wettbewerbszentren decken heute folgende Themen ab:

- Lebenswissenschaften (BioWin)
- Lebensmittel (Wagralim)
- Verkehr und Logistik (Logistics in Wallonia)
- Maschinenbau (Mécatech)
- Umwelttechnologien (GreenWin)
- Raumfahrt (Skywin)

Die Gebietsanalyse 2011 der Wallonie zeigt möglichen **Verbindungen zwischen den meisten wallonischen Wettbewerbszentren und den umliegenden Gebieten** auf, insbesondere mit Flandern, der Region Nord-Pas-de-Calais, dem niederländischen Limburg und der Region Aachen.

Demgegenüber geht aus der Analyse der wallonischen Dokumente hervor, dass es **nur wenige Verbindungen zwischen den wallonischen Wettbewerbszentren und den anderen Netzwerke der Großregion gibt** (zum Beispiel Materalia (Werkstoffe) oder Hydreos (Wasser) in Lothringen).

Aus der Bestandsaufnahme der CPDT wird auch ersichtlich, dass sich **die Provinz Lüttich in unmittelbarer Nachbarschaft eines großen Innovationspotenzials auf europäischer Ebene befindet**, das inmitten urbaner Zentren angesiedelt ist, die bereits in Konzepte der Vernetzung auf grenzüberschreitender Ebene eingebunden sind, nämlich im Rahmen des Projekts ELAt (technologisches Exzellenzzentrum im Dreieck Eindhoven-Löwen-Aachen), das der Provinz Lüttich jedoch keine Beachtung schenkt, obwohl der Ballungsraum Lüttich als Teil eines grenzüberschreitenden, sich teilweise in dieses Gebiet erstreckenden Metropolraums gesehen wird.

2.5.2 Des opportunités dans les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)

La Wallonie présente globalement **un secteur des TIC moins développé que dans le reste de la Belgique** : elle ne représente que 14% des emplois du secteur (environ 14 000), qui sont majoritairement localisés dans les polarités urbaines du Triangle Wallon et dans l'arrondissement de Liège. Le diagnostic territorial de la Wallonie (CPDT) identifie le **secteur comme porteur de croissance** dans les années à venir, mais nécessite une accentuation des initiatives institutionnelles, afin de réduire la « fracture numérique » entre la Wallonie et les régions limitrophes.

Cet enjeu est décliné dans l'axe 5 du Plan Marshall 4.0 avec 245 M€ affectés au soutien à l'innovation numérique, notamment pour le développement de l'industrie numérique, le développement du numérique dans l'administration et le développement de la connectivité du territoire.

2.6 Développement résidentiel et social

2.6.1 Une démographie dopée par le solde migratoire

Dans son diagnostic la CPDT identifie **la démographie comme un défi à relever pour la Wallonie**, notamment en raison d'une croissance démographique soutenue, liée à un solde migratoire élevé. Entre 2000 et 2010, la population wallonne a progressé de +150 000 habitants, soit 3 fois plus que les prévisions du SDER de 1999.

Cette croissance est due au solde migratoire (85% de la croissance démographique), **alimenté par les migrations résidentielles depuis la région de Bruxelles, mais surtout depuis les pays frontaliers** : les ressortissants français, hollandais, luxembourgeois et allemands représentent en effet 55% du solde migratoire wallon.

2.5.2 Chancen in den Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)

In der Wallonie **ist der IKT-Sektor weniger stark entwickelt als im Rest Belgiens**, da in der Wallonie in diesem Sektor lediglich 14 % der Arbeitsplätze angesiedelt sind (rund 14.000), und zwar mehrheitlich in den urbanen Zentren des „Wallonischen Dreiecks“ und im Bezirk Lüttich. Die Bestandsaufnahme des wallonisches Gebiets (CPDT) sieht den **IKT-Bereich als Wachstumssektor**, allerdings bedürfe es hier einer Stärkung der institutionellen Initiativen, um die „digitale Kluft“ zwischen der Wallonie und den angrenzenden Regionen zu verringern.

Dieser Herausforderung nimmt sich konkret Schwerpunkt 5 des „Plan Marshall 4.0“ an: Zur Unterstützung der digitalen Innovation werden 245 Mio. € bereitgestellt, die insbesondere für die Förderung der digitalen Industrie, die weitere Digitalisierung der Verwaltung und eine dichtere Netzabdeckung in der Wallonie bestimmt sind.

2.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung

2.6.1 Eine demografische Situation, die durch den Wanderungssaldo belebt wird

In ihrer Bestandsaufnahme sieht die CPDT **die Demografie als eine Herausforderung, der sich die Wallonie** insbesondere aufgrund des anhaltenden, mit einem hohen Wanderungssaldo verbundenen Bevölkerungswachstums stellen muss. Zwischen 2000 und 2010 wuchs die wallonische Bevölkerung um 150.000 Einwohner und damit dreimal so stark wie in den Prognosen des SDER von 1999 vorhergesagt.

Dieses Wachstum ist auf das Wanderungssaldo zurückzuführen (85 % des Bevölkerungswachstums), **das seinerseits Folge der Wanderungsbewegungen mit Wohnsitzwechsel aus der Region Brüssel, vor allem aber aus den angrenzenden Ländern ist**: So entfallen 55 % des wallonischen Wanderungssaldos auf französische, niederländische, luxemburgische und deutsche Staatsangehörige.

2.6.2 Une pression foncière forte sur les franges Nord et Est

Conséquence de la pression foncière qui règne dans les pays (Luxembourg, Pays-Bas) et régions voisines (Flandre, Bruxelles), la Wallonie connaît une **forte attractivité résidentielle sur ses marges Nord**, en lien avec le desserrement de la capitale belge, **et Sud-Est**, en lien avec l'attraction luxembourgeoise. On observe également une pression, plus modérée, sur les périphéries des deux principales villes de Wallonie, Liège et Charleroi.

Cette forte attractivité résidentielle engendre des **effets néfastes sur les franges Nord et Est du territoire wallon**, qui connaissent une **forte inflation des prix**, entraînant une **difficulté d'accès au logement** pour les ménages les moins aisés.

2.6.3 Les orientations pour le développement de l'habitat

Le SDER 2013 estime que pour répondre au défi démographique identifié dans le diagnostic territorial de la CPDT, il faudra produire 115 000 logements d'ici 2020 et 320 000 logements à horizon 2040.

L'ensemble des stratégies territoriales analysées tiennent compte des dysfonctionnements évoqués précédemment et intègrent dans leurs orientations la **nécessité de produire une offre en logement diversifiée et accessible à l'ensemble des ménages**, en favorisant notamment la mixité fonctionnelle, générationnelle et sociale.

A noter que bien que non applicable, le SDER 2013 intègre la nécessité de répondre aux besoins en logements tout en freinant l'étalement urbain en fixant pour objectifs :

- la production de l'essentiel de l'offre nouvelle dans le tissu urbain existant ;
- Une répartition équilibrée et équitable de l'offre nouvelle entre les différents bassins de vie ;

2.6.2 Starker Siedlungsdruck am nördlichen Rand und im Osten

Aufgrund des Siedlungsdrucks in den benachbarten Ländern (Luxemburg, Niederlande) und Regionen (Flandern, Brüssel) ist in der Wallonie **eine große Wohnattraktivität am nördlichen Rand** (in Verbindung mit einer Ausdehnung der Randgebiete der belgischen Hauptstadt) **und im Südosten** (in Verbindung mit der Anziehungskraft Luxemburgs) zu verzeichnen. Des Weiteren ist auch ein gemäßigter Druck auf die Randgebiete der beiden größten Städte der Wallonie zu beobachten: Lüttich und Charleroi.

Diese starke Wohnattraktivität **wirkt sich negativ auf den nördlichen Rand und den Osten des Gebiets der Wallonie aus**, da hier **hohe Preissteigerungen** zu verzeichnen sind, die den weniger gut gestellten Haushalten **den Zugang zu Wohnraum erschweren**.

2.6.3 Die Strategien für die Förderung des Wohnungsbaus

Im SDER 2013 wird die Ansicht vertreten, dass es zur Reaktion auf die in der Gebietsanalyse der CPDT festgestellten demografischen Herausforderungen notwendig sein wird, bis 2020 insgesamt 115.000 Wohnungen und bis 2040 insgesamt 320.000 Wohnungen zu bauen.

Alle analysierten gebietsbezogenen Strategien berücksichtigen zuvor aufgezeigte Missstände und beziehen in ihre Ausrichtungen die **Notwendigkeit ein, ein diversifiziertes Wohnungsangebot zu schaffen, zu dem alle Haushalte Zugang haben**, indem vor allem eine Mischung nach funktionalen und sozialen Gesichtspunkten sowie eine Mischung der Generationen unterstützt werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der SDER 2013, auch wenn er nicht anwendbar ist, die Notwendigkeit benennt, auf den Bedarf an Wohnraum zu reagieren und dabei die Zersiedlung einzudämmen. In diesem Zusammenhang werden folgende Ziele festgelegt:

- Bau eines wesentlichen Teils des neuen Angebots im vorhandenen Stadtgefüge;
- ausgewogene und gerechte Aufteilung des neuen Angebots zwischen den verschiedenen Lebensräumen;

- Une localisation préférentielle des commerces et équipements dans les polarités.

2.7 Tourisme et loisirs

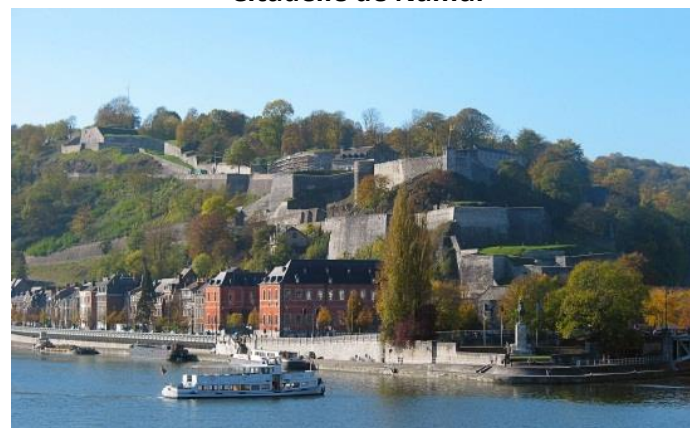
2.7.1 Les enjeux en matière de tourisme

Le SDER 1999 reconnaît **le tourisme comme une source d'emploi et de développement économique**. Mais il fait le constat qu'il repose sur de nombreuses **initiatives individuelles qui nécessitent d'être organisées et structurées en filières**, notamment pour assurer sa valorisation sur le plan international, considéré comme un enjeu d'avenir.

La question de l'intégration des équipements touristiques et des infrastructures de loisirs dans leur environnement doit être prise en compte, afin d'éviter des tensions avec les populations locales, la dégradation de zones naturelles et afin de répondre à l'évolution d'une demande diversifiée et toujours plus exigeante.

Enfin, la valorisation du patrimoine monumental et urbanistique est considérée comme un potentiel de développement touristique.

En revanche, dans l'ensemble des documents analysés, **la question de l'inscription dans des réseaux transfrontaliers ou internationaux (hormis le label UNESCO) est peu, voire pas du tout évoquée**, alors même que le potentiel existe, en témoigne la demande d'adhésion de la ville de Namur au Réseau des Villes Fortifiées de la Grande Région...



Citadelle de Namur

Source : Jean-Pol Grandmont CC BY-SA 3.0

- Ansiedlung des Handels und der Einrichtungen vorzugsweise in den Zentren.

2.7 Tourismus und Freizeit

2.7.1 Die Herausforderungen im Tourismusbereich

Im SDER von 1999 **wird der Tourismus als Quelle für Arbeitsplätze und wirtschaftliche Entwicklung angesehen**. Allerdings wird zugleich festgestellt, dass der Tourismus auf zahlreichen **Einzelinitiativen beruht, die nach bestimmten Tourismuszweigen organisiert und strukturiert werden müssen**, um den Tourismus insbesondere auf internationaler Ebene zur Geltung zu bringen, was als Zukunftsaufgabe erachtet wird.

Die Frage der Integration der touristischen Einrichtungen und der Freizeitinfrastruktur in ihre jeweilige Umgebung muss berücksichtigt werden, um Spannungen mit der Bevölkerung vor Ort und die Beeinträchtigung von Naturräumen zu verhindern und um auf die Entwicklung einer diversifizierten und immer anspruchsvolleren Nachfrage zu reagieren.

Schließlich wird die Aufwertung der Denkmäler und des städtebaulichen Erbes als Potenzial für die Tourismusförderung betrachtet.

Hingegen wird **die Frage der Integration in die grenzüberschreitenden oder internationalen Netze** (abgesehen vom UNESCO-Gütesiegel) in allen analysierten Dokumenten **wenig oder gar nicht erörtert**, obwohl hier durchaus ein Potenzial besteht, wie dies der Antrag der Stadt Namur auf Beitritt zum Réseau des Villes Fortifiées de la Grande Région (Netzwerk der Festungsstädte in der Großregion) belegt...

2.7.2 Une spécificité de la province du Luxembourg

Dans la province du Luxembourg, le tourisme apparaît comme une réelle spécificité. Avec 1200 emplois¹¹ dans le secteur, il apparaît plus développé que dans le reste de la région wallonne, notamment en matière d'équipement (7 des 10 communes de Wallonie les mieux dotées) ou de fréquentation des hébergements touristiques (7 des 15 communes pour le nombre de nuitées).

Néanmoins, le secteur touristique est à relancer dans la province, car la fréquentation est en baisse, en partie liée à des hébergements obsolètes qui nécessitent un renouvellement. Enfin, avec Arlon et Bastogne, la province ambitionne également un rayonnement culturel international.

2.8 Environnement, climat et énergie

Dans l'ensemble des documents analysés, la prise en compte des thématiques liées à l'environnement, au climat et aux questions énergétiques est très souvent abordée sous l'angle de la **transition énergétique**, de la préservation de la **biodiversité** et des **continuités écologiques**, et la **protection des populations** face aux risques (naturels ou technologiques).

2.8.1 La transition énergétique

La question de la transition énergétique est abordée dans le SDER 2013, qui fixait l'objectif d'isoler 800 000 logements d'ici 2040 et de réduire de 20% d'ici 2020 la consommation finale d'énergie. Ces objectifs devraient être retravaillés dans le cadre de l'élaboration du SDT wallon, puisque la

¹¹ Source : Schéma de Développement de l'Espace Luxembourgeois (SDEL)

¹² Quelle : Entwicklungskonzept des luxembourgeois Raum (SDEL)

2.7.2 Eine Besonderheit der Provinz Luxemburg

In der Provinz Luxemburg ist im Tourismus eine ganz besondere Situation zu beobachten. Mit 1.200 Arbeitsplätzen¹² in diesem Sektor steht der Tourismus dort stärker entwickelt da als im Rest der Wallonischen Region, was insbesondere im Bereich der Infrastrukturen (7 der 10 am besten ausgestatteten belgischen Kommunen liegen in der Wallonie) und der Auslastung der touristischen Unterkünfte (7 der 15 Kommunen mit den meisten Übernachtungen) erkennbar ist.

Gleichwohl muss die Tourismusbranche in der Provinz wieder angekurbelt werden, da sich die Zahl der Besuche rückläufig entwickelt, was teilweise mit veralteten Unterkünften zusammenhängt, die modernisiert werden müssen. Schließlich ist festzuhalten, dass die Provinz zusammen mit Arlon und Bastogne auch eine kulturelle Außenwirkung auf internationaler Ebene anstrebt.

2.8 Umwelt, Klima und Energie

In allen analysierten Dokumenten wird die Berücksichtigung der Themen Umwelt, Klima und Energie sehr häufig unter dem Gesichtspunkt der **Energiewende**, des Schutzes der **Biodiversität** und der **ökologischen Durchgängigkeit** sowie des **Schutzes der Bevölkerung** vor Risiken (Naturrisiken oder technologische Risiken) behandelt.

2.8.1 Der Klimawandel

Die Frage des Klimawandels wird im SDER 2013 thematisiert, in dem als Ziel festgelegt ist, 800.000 Wohnungen zu dämmen und den Endenergieverbrauch bis 2020 um 20 % zu senken. Diese Ziele müssten im Rahmen der Erstellung des wallonischen SDT überarbeitet werden, da das

question de **la transition énergétique est un des axes du Plan Marshall 4.0, et disposant de l'enveloppe budgétaire la plus importante (1,1 Md€)** et visant notamment :

- la rénovation du bâti,
- l'optimisation de la maîtrise de la facture énergétique pour les entreprises,
- le renforcement des dispositifs de financement pour les projets portant sur l'efficacité énergétique,
- le développement de l'économie circulaire par la réalisation de projets pilotes industriels.

2.8.2 La biodiversité et les continuités écologiques

Identifiée dans le diagnostic territorial de la CPDT, la nécessité de protéger ou de réaménager les continuités écologiques est reprise dans les enjeux du SDEL et dans le projet de SDER 2013.

Toutefois, **la dimension transfrontalière des continuités écologiques**, identifiée par la CPDT au vu de l'existence du concept de « trame verte » dans l'ensemble des territoires voisins, **n'est pas reprise dans les stratégies territoriales analysées** (SDER 2013 et SDEL).

La mise en place d'une trame verte et bleue locale, connectée à l'échelle régionale, envisagée par le SDER 2013, est incertaine à l'heure actuelle, la disposition n'étant pas garantie d'être reprise par le SDT wallon.

Thema **Energiewende** einer der Schwerpunkte des „Plan Marshall 4.0“ ist und hierfür die größte Finanzausstattung eingeplant wurde (1,1 Mrd. €). Konkret wird Folgendes angestrebt :

- die Sanierung der Bestandsimmobilien,
- eine optimierte Kontrolle der Energierechnung für die Unternehmen,
- die Stärkung der Instrumente zur Finanzierung der Projekte im Bereich der Energieeffizienz,
- die Förderung der Kreislaufwirtschaft durch die Umsetzung industrieller Pilotprojekte.

2.8.2 Die Biodiversität und die ökologische Durchgängigkeit

Die in der Gebietsanalyse der CPDT festgestellte Notwendigkeit, die ökologische Durchgängigkeit zu schützen bzw. neu zu gestalten, wird im Rahmen der im SDEL aufgeführten Aufgaben und auch im Entwurf des SDER 2013 wieder aufgegriffen.

Allerdings wird **die grenzüberschreitende Dimension der ökologischen Durchgängigkeit**, die von der CPDT angesichts des in allen benachbarten Gebieten existierenden Konzepts der „trame verte“ (Schutzgebietsnetz in Form von Grünflächen) aufgezeigt wird, **in den analysierten gebietsbezogenen Strategien nicht aufgenommen** (SDER 2013 und SDEL).

Die Realisierung einer im SDER 2013 vorgesehenen lokalen „trame verte et bleue“ (Schutzgebietsnetz in Form von Grün- und Wasserflächen) ist aktuell ungewiss, da nicht sicher ist, dass diese Regelung in den wallonischen SDT aufgenommen wird.

2.8.3 La protection des populations

Les deux SDER intègrent des dispositions concernant la protection des populations contre les risques naturels et technologiques.

Le SDER 1999, seul document en vigueur, prévoit notamment dans ses dispositions, **l'identification des zones soumises à des risques naturels**, notamment les crues, **l'interdiction ou la forte limitation de l'urbanisation dans les zones risquées** et la limitation des crues, en favorisant la limitation du ruissellement.

Concernant les activités à haut risque technologique dont la localisation ne peut être remise en cause, le SDER prévoit la limitation de l'urbanisation à proximité. A noter que la Wallonie est concernée par la présence d'un centre de production d'électricité nucléaire (Tihange) sur son territoire, et la proximité de deux centrales nucléaires françaises : Chooz dans les Ardennes et Cattenom en Moselle.

2.8.3 Bevölkerungsschutz

Die beiden SDER enthalten Regelungen betreffend den Schutz der Bevölkerung vor Naturrisiken und technologischen Risiken.

In den Regelungen des SDER von 1999 (das einzige geltende Dokument) ist insbesondere Folgendes vorgesehen: **die Identifizierung der Gebiete, in denen Naturrisiken (insbesondere Hochwasser) bestehen, das Verbot bzw. die starke Beschränkung der Urbanisierung in den gefährdeten Gebieten** und die Eindämmung von Überschwemmungen durch ein verstärktes Hinwirken auf die Begrenzung des Abflusses.

Betreffend die Wirtschaftstätigkeiten mit hohem technologischem Risiko, deren Standorte nicht infrage gestellt werden können, ist im SDER die Begrenzung städtebaulicher Aktivitäten in der näheren Umgebung vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Wallonie von der Präsenz eines Kernkraftwerks (Tihange) auf ihrem eigenen Gebiet und von der Nähe zweier Kernkraftwerke auf französischem Gebiet betroffen ist: Chooz in den Ardennen und Cattenom im Departement Moselle.

3. L'aménagement du territoire au Luxembourg

Côté luxembourgeois, l'analyse des différentes stratégies s'est appuyé sur les documents suivants :

3. Die Raumordnung in Luxemburg

Auf luxemburgischer Seite wurden für die Analyse der verschiedenen Strategien folgende Dokumente herangezogen:

2003	2004	2012	2014
Doc. 1. Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) (Nationales Raumentwicklungsprogramm)	Doc. 2. Ein Integratives Verkehrs und Landesentwicklungskonzept (IVL) für Luxemburg (Un concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) pour le Luxembourg)	Doc. 3. Stratégie globale pour une mobilité durable (MoDu) (Globale Strategie für eine nachhaltige Mobilität, MoDu)	Doc. 4. Projet de Plan Sectoriel « Transport » (PST) Entwurf eines Sektoriellen Leitplan „Transport“)
			Doc. 5. Projet de Plan Directeur Sectoriel « Zones d'Activités Economiques » (PSZAE) Entwurf eines Plan Sectoriel « Zones d'Activités Economiques » (Sektorieller Plan „Gewerbegebiete“, PSZAE)
			Doc. 6. Projet de Plan Directeur Sectoriel « Logement » (PSL) Entwurf eines Plan Sectoriel « Logement » (Sektorieller Plan „Wohnungswesen“, PSL)
			Doc. 7. Projet de Plan Directeur Sectoriel « Paysages » (PSP) Entwurf eines Plan Sectoriel « Paysages » (Sektorieller Plan „Landschaften“, PSP)

3.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

3.1.1 Un aménagement du territoire à deux échelles : l'Etat et les communes

Au Luxembourg, l'aménagement du territoire national est du ressort du Département de l'Aménagement du Territoire du Ministère du Développement Durable et des Infrastructures (MDDI). Loin d'être une politique uniquement sectorielle, **l'aménagement du territoire au Luxembourg joue un rôle intégratif, le MDDI assurant la coordination entre les différents acteurs impliqués dans l'élaboration des stratégies d'aménagement du territoire grand-ducal.**

Le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) est le principal document d'aménagement du territoire. Il fixe les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire pour une période de 10 à 20 ans à l'échelle nationale.

Le PDAT est complété par l'IVL et des plans directeurs sectoriels, affectés à différentes composantes de la planification, qui précisent, pour chaque secteur d'activité concerné, les options nationales et les programmations. On distingue deux types de plans directeurs sectoriels :

- **Des plans directeurs sectoriels dits « primaires »** portant sur le logement, les zones d'activités, les transports et les paysages, en cours d'élaboration ;
- **Des plans directeurs sectoriels dits « secondaires »** portant sur les lycées, les déchets et les réseaux de télécommunications et déjà mis en œuvre.

3.1 Analyse des contextes et Übersicht über die Akteure

3.1.1 Zwei Ebene für die Raumordnung: Staat und Gemeinde

In Luxemburg fällt die nationale Raumordnung in den Zuständigkeitsbereich des Département de l'Aménagement du Territoire des Ministère du Développement Durable et des Infrastructures (Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen, MDDI). Weit davon entfernt, nur eine auf einzelne Sektoren konzentrierte Politik zu verfolgen, **spielt die Raumordnung in Luxemburg eine integrative Rolle, wobei das MDDI bei der Erarbeitung der Strategien für die Raumordnung im Großherzogtum für eine Koordination zwischen den verschiedenen beteiligten Akteuren sorgt.**

Das wichtigste Dokument für die Raumordnung ist das PDAT (Programme Directeur d'Aménagement du Territoire: Leitprogramm für die Raumordnung). Im PDAT werden für die nationale Ebene die Grundausrichtungen im Bereich der Raumordnung für einen Zeitraum von 10-20 Jahren festgelegt.

Das PDAT wird durch sogenannte IVL und Plans directeurs sectoriels (Sektorielle Leitpläne, PDS) ergänzt, die verschiedenen Komponenten der Planung zugeordnet sind und für jeden der betroffenen Wirtschaftszweige die nationalen Optionen und die Arbeitsplanung im Einzelnen darlegen. Es gibt zwei verschiedene Arten von sektoriellen Leitplänen:

- **die sogenannten „primären“ sektoriellen Leitpläne**, die den Wohnungsbau, die Gewerbegebiete, den Verkehr und die Landschaften betreffen und sich im Stadium der Erarbeitung befinden;
- **die sogenannten „sekundären“ sektoriellen Leitpläne**, die die weiterführenden Schulen, die Abfallwirtschaft und die Telekommunikationsnetze betreffen und bereits umgesetzt wurden.

La loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire a renforcé la portée de ces documents : les Plans d'Aménagement Général (PAG) et Plans d'Aménagement Particulier (PAP), élaborés au niveau communal, doivent désormais être conformes aux orientations du PDAT. De même les plans directeurs sectoriels contiennent des prescriptions auxquelles doivent se conformer les PAG et PAP et des recommandations à prendre en compte.

3.1.2 Des plans directeurs sectoriels contestés

L'article 19.7 de la loi du 30 juillet 2013 instaure une servitude « standstill » : afin de limiter la spéculation entre le dépôt et la validation des projets de plans directeurs sectoriels, tout projet d'urbanisme est bloqué dès le dépôt dans la commune du projet de plan directeur sectoriel.

Cette disposition portant atteinte à la propriété privée, à la liberté de commerce et de l'industrie et à l'autonomie communale, **le Conseil d'Etat a jugé la servitude « standstill » inconstitutionnelle.**

La procédure des plans directeurs sectoriels « primaires » a donc été annulée par le Conseil de Gouvernement le 28 novembre 2014. Cette annulation doit permettre de réaliser plusieurs amendements à la loi du 30 juillet 2013 et réviser les projets de plans sectoriels.

Ces amendements sont en cours de procédure et devraient permettre une remise en procédure des plans directeurs sectoriels « primaires » en 2017.

Das Gesetz vom 30. Juli 2013 über die Raumordnung hat die Bedeutung dieser Dokumente verstärkt: So müssen die Plans d'Aménagement Général (Allgemeine Bebauungspläne, PAG) und die Plans d'Aménagement Particulier (Teilbebauungspläne, PAP), die auf kommunaler Ebene erarbeitet werden, künftig mit den Ausrichtungen des PDAT übereinstimmen. Darüber hinaus enthalten die PDS zum einen Vorschriften, die von den PAG und PAP eingehalten werden müssen, und zum anderen Empfehlungen, die zu berücksichtigen sind.

3.1.2 Umstrittene sektorische Leitpläne

Mit Artikel 19.7 des Gesetzes vom 30. Juli 2013 wurde eine „Standstill“-Klausel geschaffen: Um die Spekulationen zwischen Einreichung und Genehmigung der Entwürfe sektorier Leitpläne zu begrenzen, wird jedes städtebauliche Vorhaben bei der Einreichung des Entwurfs des sektorier Leitplans in der Gemeinde blockiert.

Da diese Regelung das Privateigentum, die Handels- und Gewerbefreiheit sowie die kommunale Autonomie beeinträchtigt, **wurde diese „Standstill“-Klausel vom luxemburgischen Staatsrat für verfassungswidrig erklärt.**

Infolgedessen wurde das für die „primären“ sektorier Leitpläne geltende Verfahren am 28. November 2014 vom luxemburgischen Regierungsrat außer Kraft gesetzt. Diese Entscheidung soll es ermöglichen, mehrere Änderungen an dem Gesetz vom 30. Juli 2013 vorzunehmen, und die sektorier Leitpläne zu überarbeiten.

Diese Änderungen werden derzeit in einem entsprechenden Verfahren erarbeitet und dürften es ermöglichen, dass das Verfahren der „primären“ sektorier Leitpläne 2017 wieder in Kraft gesetzt wird.

3.1.3 Une refonte de la stratégie nationale

En parallèle, l'Etat luxembourgeois envisage une **refonte de sa stratégie d'aménagement du territoire**, organisée en trois temps :

- **La réalisation d'un manuel en direction des communes pour faciliter la mise en conformité des documents communaux avec les orientations du PDAT.** Ce guide sera réalisé en 2016 et intégré au PDAT ;
- **Une refonte totale du PDAT est envisagée en 2017**, sur la base d'un processus participatif. La stratégie globale du PDAT ne sera pas remise en cause mais pourra faire l'objet d'ajustements ;
- L'élaboration du PDAT sera complétée par une **actualisation des plans directeurs sectoriels « primaires »**. Leur contenu sera ciblé, une partie des mesures, notamment les recommandations, contenues dans les plans directeurs sectoriels ayant vocation à être intégrées dans le manuel du PDAT.

3.2 Développement territorial

L'analyse des documents stratégiques luxembourgeois fait apparaître une forte cohérence de l'ensemble, les orientations du PDAT étant intégrées dans les autres documents (plans directeurs sectoriels « primaires », stratégie « MoDu », concept de développement « IVL »).

3.2.1 Une stratégie reposant sur la « décentralisation concentrée »

Lors de son élaboration, le PDAT faisait le constat d'une structure urbaine organisée autour d'une **agglomération monocentrique** (Luxembourg-Ville) et de **deux agglomérations polycentriques** (Région Sud autour d'Esch-sur-Alzette et Nordstad autour d'Ettelbruck-Diekirch).

3.1.3 Eine Reform der nationalen Strategie

Gleichzeitig plant der luxemburgische Staat eine **Reform seiner Raumordnungsstrategie** in drei Schritten:

- **Erstellung eines Leitfadens für die Kommunen, damit es leichter wird, die kommunalen Dokumente mit den Ausrichtungen des PDAT in Einklang zu bringen.** Dieser Leitfaden wird 2016 erstellt und dem PDAT beigelegt.
- **Eine vollständige Überarbeitung des PDAT (geplant für 2017)** auf der Grundlage eines partizipativen Verfahrens. Die Gesamtstrategie des PDAT wird dabei nicht infrage gestellt, es können jedoch Anpassungen an ihr vorgenommen werden.
- Die Erarbeitung des PDAT wird ergänzt durch eine **Aktualisierung der „primären“ sektoriellen Leitpläne**. Diese werden inhaltlich entschlackt, wobei ein Teil der in den sektoriellen Leitplänen enthaltenen Maßnahmen als Bestandteil des Leitfadens des PDAT aufgenommen werden sollen.

3.2 Raumentwicklung

Die Analyse der luxemburgischen Strategiepapiere lässt eine insgesamt starke Kohärenz erkennen, da die Ausrichtungen des PDAT in die anderen Dokumente integriert werden („primäre“ sektorische Leitpläne, Globale Strategie für eine nachhaltige Mobilität „MoDu“, Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg „IVL“).

3.2.1 Eine Strategie, die auf einer „dezentralen Konzentration“ basiert

Bei der Erarbeitung des PDAT wurde eine Siedlungsstruktur festgestellt, die rund um **einen monozentrischen Ballungsraum** (Luxemburg-Stadt) und **zwei polyzentrische Ballungsräume** (die Region Süd rund um Esch-sur-Alzette und die Nordstad rund um die Städte Ettelbruck und Diekirch) organisiert ist.

Les dynamiques à l'œuvre dans les années 90 montraient un renforcement des disparités territoriales, notamment entre une région Centre attractive grâce à la capitale et une région Sud qui s'affaiblit, mais disposant d'un important potentiel de développement autour des friches industrielles.

Afin de rééquilibrer la structure spatiale du pays, le PDAT intègre le principe de la « **déconcentration concentrée** » en développant le concept de Centre de Développement et d'Attraction (CDA). Le PDAT définit à l'échelle nationale trois niveaux de CDA :

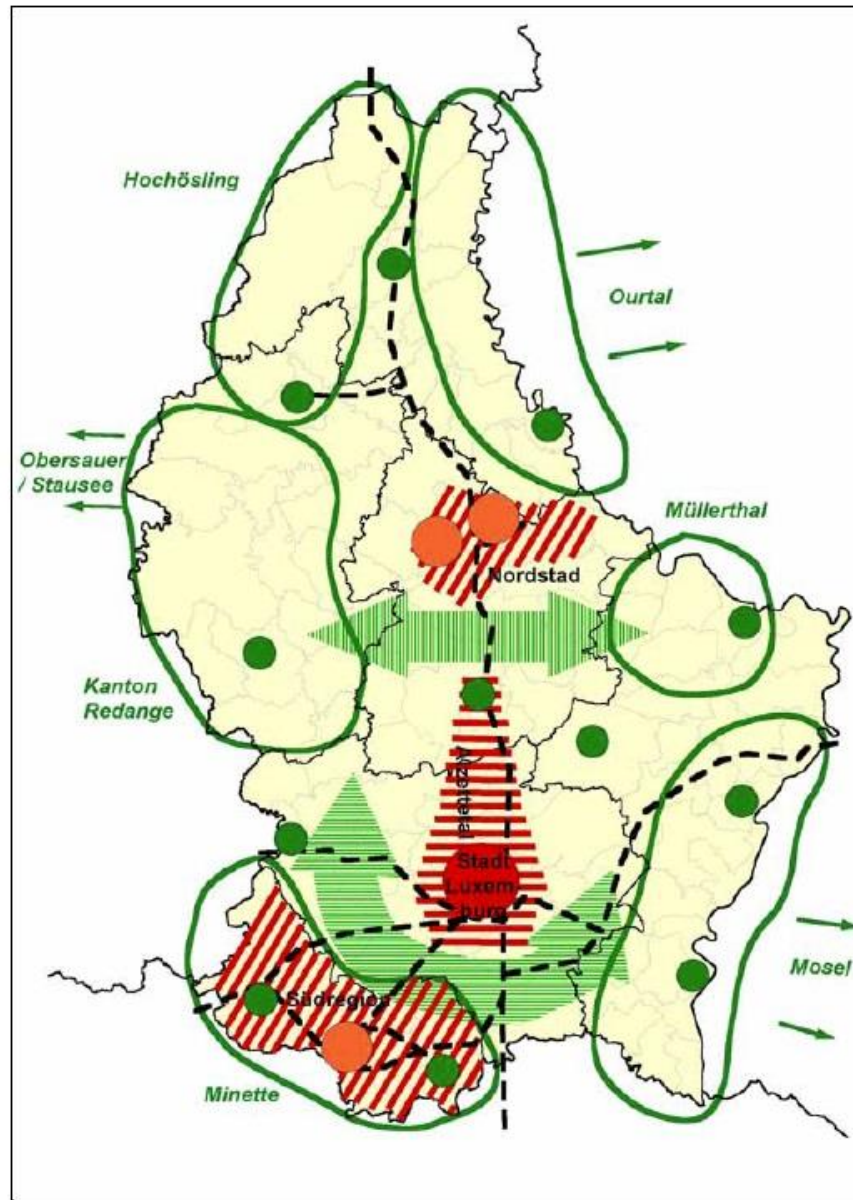
- **CDA d'ordre supérieur** : villes dotées d'équipements spécialisés de haut niveau et d'excellente qualité dans les domaines économique, culturel, social et politique, exerçant des fonctions de niveau national, voire international. Le PDAT identifie un seul CDA d'ordre supérieur : Luxembourg-Ville ;
- **CDA d'ordre moyen** : centres urbains dotés d'équipements de bon niveau dans les domaines administratifs, économique, social et culturel, permettant de satisfaire les besoins occasionnels d'une population de plusieurs dizaines de milliers d'habitants. 2 CDA d'ordre moyen sont identifiés dans le PDAT : Esch-sur-Alzette et le bipôle Ettelbruck-Diekirch ;
- **CDA régional** : centres urbains ou localités dans lesquels se concentrent les équipements et les services destinés à couvrir les besoins courants. Le PDAT identifie 12 CDA régionaux (Clervaux, Wiltz, Vianden, Rédange, Mersch, Echternach, Steinfort, Junglinster, Grevenmacher, Differdange, Dudelange et Remich).

Im Zuge der dynamischen Entwicklungen in den 1990er Jahren kam es zu einer Verstärkung der territorialen Unterschiede, und zwar insbesondere zwischen einer dank der Hauptstadt attraktiven Region Zentrum und einer schwächer werdenden Region Süd, die allerdings über ein großes Entwicklungspotenzial im Umfeld der Industriebranchen verfügt.

Um das Gleichgewicht der Raumstruktur des Landes wiederherzustellen, wird im PDAT auf das Prinzip der „**dezentralen Konzentration**“ zurückgegriffen, indem das Konzept zentraler Orte (Centres de Développement et d'Attraction, CDA) entwickelt wird. Im PDAT werden landesweit drei Ebenen von CDA definiert :

- **CDA d'ordre supérieur (Oberzentren)**: Städte mit spezialisierten Einrichtungen auf hohem Niveau und mit einer hervorragenden Qualität in den Bereichen Wirtschaft, Kultur, Soziales und Politik, die Funktionen auf nationaler oder auch internationaler Ebene erfüllen. Im PDAT wird lediglich ein einziges Oberzentrum dieser Art genannt: Luxemburg-Stadt
- **CDA d'ordre moyen (Mittelzentren)**: urbane Zentren mit Einrichtungen auf gutem Niveau in den Bereichen Verwaltung, Wirtschaft, Soziales und Kultur, die es ermöglichen, den periodischen Bedarf von mehreren zehntausend Einwohnern zu decken. Im PDAT werden zwei Mittelzentren dieser Art genannt: Esch-sur-Alzette und das Doppelzentrum Ettelbruck-Diekirch.
- **CDA régional (Unterzentren)**: städtische Zentren oder sonstige Orte, in denen die Einrichtungen und Dienstleistungen versammelt sind, mit denen der tägliche Bedarf gedeckt wird. Im PDAT werden zwölf Unterzentren dieser Art genannt: Clervaux, Wiltz, Vianden, Rédange, Mersch, Echternach, Steinfort, Junglinster, Grevenmacher, Differdange, Dudelange und Remich.

Abb. 5.7: Raummodell Polyzentrische Stadt im Landschaftsraum



Source : Un concept intégré des transports et du développement spatial (IVL) pour le Luxembourg
Quelle : Ein Integratives Verkehrs Landesentwicklungskonzept (IVL) für Luxemburg

3.2.2 Les orientations pour le développement et l'aménagement du territoire luxembourgeois

Au niveau supranational, la stratégie luxembourgeoise vise à **intégrer le Grand-Duché dans l'espace européen, en s'appuyant notamment sur les concepts d'aires métropolitaines et d'eurocorridors**. Le PDAT inscrit dans sa stratégie le **renforcement de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg** et le principe d'une **liaison directe entre Luxembourg et Liège** (et la région métropolitaine Maastricht-Aix la Chapelle-Hasselt-Liège).

Outre les aires métropolitaines et les eurocorridors, le PDAT identifie également la présence de 4 agglomérations transfrontalières le long de la frontière Sud du Luxembourg.

Au niveau national, en complément de la stratégie de la « déconcentration concentrée », le PDAT définit plusieurs types d'espaces d'action, afin notamment de créer des liens et des synergies entre les CDA et les espaces d'action sur lesquels ils se situent.

Le PDAT distingue trois types d'espaces d'action :

- **Les espaces à structurer** : ils correspondent à l'agglomération luxembourgeoise, qui connaît un étalement urbain continu ;
- **Les espaces à régénérer** : ils se trouvent pour l'essentiel dans la Région Sud, dans les communes de l'ancien Bassin Minier, concernées par la reconversion des friches industrielles ;
- **Les espaces à développer** : ils concernent à la fois les milieux urbains et ruraux. Pour les milieux urbains, ils correspondent au territoire de la « Nordstad » centré sur Ettelbruck-Diekirch. Pour les milieux ruraux, les espaces à développer correspondent à des espaces périphériques et/ou transfrontaliers, situés au Nord (cantons de Clervaux et Wiltz), à l'Ouest (canton de Rédange) et à l'Est (canton d'Echternach) du pays.

3.2.2 Die Ausrichtungen für die Raumentwicklung und die Raumordnung des luxemburgischen Gebiets

Auf supranationaler Ebene zielt die luxemburgische Strategie darauf ab, **das Großherzogtum in den europäischen Raum zu integrieren, indem sich das Land insbesondere auf die Konzepte „Metropolraum“ und „Eurokorridor“ stützt**. Die im PDAT verfolgte Strategie beinhaltet die **Stärkung der Achse Brüssel-Namur-Luxembourg** und das Prinzip einer **direkten Verbindung zwischen Luxemburg und Lüttich** (sowie mit der Metropolregion Maastricht-Aachen-Hasselt-Lüttich).

Zusätzlich zu den Metropolräumen und Eurokorridoren findet im PDAT auch die Präsenz von vier grenzüberschreitenden Ballungsräumen entlang der südlichen Grenze Luxemburgs Erwähnung.

Für die nationale Ebene werden im PDAT ergänzend zu der Strategie der „gezielten Dekonzentration“ mehrere Arten von planerischen Handlungsräumen festgelegt, um vor allem für Verbindungen und Synergien zwischen den CDA und den Handlungsräumen zu sorgen, in denen die CDA liegen.

Im PDAT wird zwischen drei verschiedenen Arten von Handlungsräumen unterschieden:

- **„Espaces à structurer“ (Räume, die zu strukturieren sind)**: Hier handelt es sich um den Ballungsraum Luxemburg, der eine stetige Ausdehnung des städtischen Raums aufweist.
- **„Espaces à régénérer“ (Räume, die neu zu beleben sind)**: Diese Räume befinden sich im Wesentlichen in der Region Süd in den Gemeinden des ehemaligen Bergbaugebiets (Bassin Minier), die von der Umstrukturierung der Industriebranchen betroffen sind.
- **„Espaces à développer“ (Räume, die zu fördern sind)**: Diese Räume gibt es in Gestalt städtischer und ländlicher Umgebungen. Eine städtische Umgebung bildet die „Nordstad“, die um die Städte Ettelbruck und Diekirch herum organisiert ist. In den ländlichen Umgebungen handelt es sich bei den zu fördernden Räumen um Randgebiete und/oder grenzüberschreitende Gebiete im Norden (Kantone Clervaux und Wiltz), Westen (Kanton Rédange) und Osten (Kanton Echternach) des Landes.

3.3 Mobilité et transports

3.3.1 Les objectifs de la politique de mobilité

Deux documents fondent la politique de mobilité au Luxembourg : la stratégie globale de Mobilité Durable dite stratégie « MoDu » et le projet de plan directeur sectoriel « Transports » pour la priorisation des projets d'infrastructures, s'appuyant sur les orientations définies dans le PDAT.

A horizon 2020, les scénarios envisagés prévoient une **augmentation de la demande de mobilité de l'ordre de +25% à +35%** alors que **la plupart des réseaux de transport sont saturés aux heures de pointe**. Le principal objectif de la stratégie de mobilité vise à renforcer les réseaux de transports et augmenter de manière sensible la part modale des transports en commun pour éviter la paralysie de ceux-ci.

La stratégie «MoDu» s'est donnée pour ambition de favoriser une utilisation alternative à la voiture individuelle et fixe, à horizon 2020, un objectif de 25% des déplacements en mobilité douce et de 25% des déplacements motorisés en transports en commun.

3.3.2 Les grands projets d'infrastructures de transport au Luxembourg

L'ensemble des projets d'infrastructures visant à améliorer le système de mobilité au Luxembourg sont inscrits dans le plan directeur sectoriel « Transport ». Le plan directeur sectoriel « Transport » intègre les impacts de la crise économique et financière et introduit une priorisation dans les projets avec un phasage à 2020, 2030 et au-delà de 2030, mais aussi certaines modifications dans les projets identifiés, notamment par rapport à ceux identifiés dans la stratégie MoDu. Les entretiens réalisés avec les acteurs luxembourgeois ont permis d'identifier les raisons de ces modifications : à la faveur d'un **changement de sensibilité politique du**

3.3 Mobilität und Verkehr

3.3.1 Die Ziele der Mobilitätspolitik

In Luxemburg basiert die Mobilitätspolitik auf zwei Dokumenten: der Strategie globale de Mobilité Durable (Globale Strategie für eine nachhaltige Mobilität, MoDu) und dem Entwurf eines sektoriellen Plans „Wohnungsbau“, (Plan Sectoriel « Logement », PSL) für die Festlegung der Prioritäten der Infrastrukturprojekte, wobei sich beide Dokumente auf die im PDAT festgelegten Ausrichtungen stützen.

In den zukunftsgerichteten Szenarien wird bis 2020 von einem **Anstieg der Mobilitätsnachfrage in einer Größenordnung von 25 bis 35 %** ausgegangen, obwohl bereits heute **die meisten Verkehrsnetze in den Stoßzeiten ihre Kapazitätsgrenzen erreichen**. Das wichtigste Ziel der Mobilitätsstrategie besteht darin, die Verkehrsnetze auszubauen und die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modal Split) deutlich zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs weiterzuentwickeln, um einen Kollaps der Netze zu verhindern.

Mit der Strategie „MoDu“ sollen Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw gefördert werden. Die Zielvorgabe der „MoDu“ für 2020 lautet, dass der Anteil der sanften Mobilität am gesamten Verkehrsaufkommen dann ebenso 25 % betragen soll wie der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel am motorisierten Verkehr.

3.3.2 Die großen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Luxemburg

Alle Infrastrukturprojekte, die darauf abzielen, das Mobilitätssystem in Luxemburg zu verbessern, sind im sektoriellen Leitplan „Verkehr“ enthalten. Im sektoriellen Leitplan „Verkehr“ wird den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise Rechnung getragen und eine Festlegung von Prioritäten für die Projekte mit einer Aufteilung in verschiedene Phasen (bis 2020, bis 2030 und nach 2030) vorgenommen. Darüber hinaus finden sich in diesem sektoriellen Leitplan auch einige Änderungen an den ausgewählten Projekten, was insbesondere auf jene zutrifft, die in der Strategie „MoDu“ festgelegt wurden. Die mit den luxemburgischen

Gouvernement, la politique grand-ducale en matière de mobilité a très nettement évolué, **les investissements dans les transports étant désormais très largement orientés vers les transports collectifs**, en vue de mettre en place une mobilité « durable ». **Dans le cadre de la réalisation d'infrastructures de transport à caractère transfrontalier à destination du Luxembourg, la prise en compte de ce paramètre est désormais primordiale.**

A l'exception de la plateforme ferroviaire de Bettembourg, le plan directeur sectoriel « Transports » ne traite pas des volets fret, aviation et navigation, qui dépendent de planifications dépassant les frontières du Grand-Duché.

A horizon 2020, la plupart des investissements dans les infrastructures ferroviaires et les transports en commun visent à améliorer l'accès et la desserte interne de l'agglomération luxembourgeoise. Les investissements prévoient des créations (ligne nouvelle Bettembourg-Luxembourg) ou réaménagement de voies existantes (dédoublage et modernisation de lignes menant à Luxembourg depuis Sandweiler, Kleinbettingen et Pétange), la création de 2 pôles d'échanges pour soulager la Gare Centrale (Howald et Hollerich) et la mise en place d'un réseau de tram reliant la Gare Centrale au Kirchberg, à l'aéroport du Findel et à la Cloche d'Or.

Akteuren geführten Gespräche haben es ermöglicht, die Gründe für diese Änderungen herauszufinden: Begünstigt durch eine **neue politische Sensibilität der Regierung für dieses Thema** hat sich die Politik des Großherzogtums im Bereich der Mobilität deutlich verändert. Abzulesen ist dies daran, dass **die Investitionen in den Verkehr nun in sehr großem Umfang für den öffentlichen Personenverkehr bestimmt sind**, um für eine „nachhaltige“ Mobilität zu sorgen. **Im Rahmen der Realisierung grenzüberschreitender Verkehrsinfrastrukturen Richtung Luxemburg wird die Berücksichtigung dieses Parameters künftig von wesentlicher Bedeutung sein.**

Abgesehen vom Umschlagplatz für den kombinierten Verkehr auf Schiene und Straße in Bettembourg werden die Bereiche Güterverkehr, Luftverkehr und Schiffsverkehr im sektoriellen Leitplan „Verkehr“ nicht behandelt, da sie allesamt von Planungen abhängen, die über die Grenzen des Großherzogtums hinausgehen.



Source : Alf van Beem CCO

Bis 2020 sind die meisten Investitionen in die Schieneninfrastruktur und den öffentlichen Personenverkehr dazu bestimmt, den Zugang zum Ballungsraum Luxemburg sowie die Anbindungen innerhalb dieses Raums zu verbessern. Im Einzelnen sind Investitionen in folgende Projekte vorgesehen: Bau neuer Strecken (Verbindung Bettembourg-Luxembourg) oder Ausbau bestehender Strecken (zweigleisiger Ausbau und Modernisierung von Strecken, die von Sandweiler, Kleinbettingen und Pétange nach Luxemburg führen), Schaffung von zwei Umsteigepunkten für den Wechsel zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zur Entlastung des Hauptbahnhofs (Howald und Hollerich) und Aufbau eines Tramnetzes, das den Hauptbahnhof mit Kirchberg, dem Flughafen Findel und dem Gewerbegebiet Cloche d'Or verbindet.

Concernant les projets routiers, les principaux investissements portent sur l'aménagement de l'A3 entre Dudelange et la croix de Gasperich, et dans la Région Sud (liaison A4-Micheville et optimisation de la collectrice Sud).

A horizon 2030, les principaux investissements envisagés portent sur la création d'une nouvelle ligne de tram (Gare Centrale-Hollerich), le dédoublement de la voie ferrée Sandweiler-Oetrange et la création d'un réseau de bus à haut-niveau de service dans la Région Sud.

Au-delà de 2030, les investissements projetés dans les transports collectifs portent essentiellement sur l'extension du réseau de tram vers l'Ouest depuis les pôles d'échanges Place de l'Etoile, Hollerich et Cloche d'Or. La mise à double voie du tronçon Rodange-frontière française, initialement envisagée à horizon 2015 dans le Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT) Luxembourg-Lorraine, est repoussée au-delà de 2030.

Bei den Straßenbauprojekten sind die Investitionen hauptsächlich für den Ausbau der A3 zwischen Dudelange und dem Gaspericher Kreuz und in der Region Süd (Verbindung A4-Micheville und Optimierung der Sammelschiene „Collectrice Sud“) bestimmt.

Bis 2030 betreffen die wichtigsten geplanten Investitionen den Bau einer neuen Tramlinie (Hauptbahnhof-Hollerich), den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Sandweiler und Oetrange sowie die Schaffung eines Busnetzes mit einem hochwertigen Angebot in der Region Süd.

Nach 2030 betreffen die geplanten Investitionen in den öffentlichen Personenverkehr im Wesentlichen den Ausbau des Tramnetzes in Richtung Westen von den Umsteigepunkten Place de l'Etoile, Hollerich und Cloche d'Or aus. Der zweigleisige Ausbau auf dem Streckenabschnitt Rodange-französische Grenze, der im Schéma de Mobilité Transfrontalière (Strategieplan für grenzüberschreitende Mobilität, SMOT) Luxemburg-Lothringen ursprünglich für 2015 vorgesehen war, wird auf die Zeit nach 2030 verschoben.

3.4 Développement économique

3.4.1 L'absence de document stratégique

Dans le cadre de l'analyse des documents stratégiques luxembourgeois, force est de constater qu'**aucun des documents abordés** (PDAT, projets de plans directeurs sectoriels, IVL, MoDu) **ne constitue à proprement parler une stratégie de développement économique.**

Le PDAT intègre essentiellement des éléments de constat sur le dynamisme de l'économie luxembourgeoise, alors que l'IVL esquisse des scénarios d'évolution de l'emploi.

Les principaux constats (forte concentration de l'emploi sur la capitale, appel à la main-d'œuvre frontalière pour combler les besoins, déconnexion toujours plus grande entre lieu de travail et lieu de résidence) ont toutefois permis d'alimenter les réflexions menées dans le cadre de l'élaboration des différents plans directeurs sectoriels : au vu des évolutions constatées et des prévisions de l'IVL, le plan directeur sectoriel « Transports » vise notamment à **garantir la compétitivité économique du pays, en assurant une bonne accessibilité, interne et externe, du territoire.**

3.4.2 Une approche essentiellement fondée sur le foncier

En l'absence de document stratégique spécifiquement dédié à **la question du développement économique**, cette question **est quasi-exclusivement abordée selon une logique territoriale, à travers la réglementation des Zones d'Activités Economiques (ZAE)** par le plan directeur sectoriel ad hoc (PSZAE). Toutefois, cette stratégie est à nuancer, le PSZAE n'ayant pas été approuvé et son contenu devant être actualisé lors de la reprise de son élaboration, à partir de 2017.

Le PSZAE vise à réserver suffisamment de surfaces pour permettre le développement des activités artisanales et industrielles, les projections

3.4 Wirtschaftliche Entwicklung

3.4.1 Keine Strategiepapiere zu diesem Themenkomplex

Im Zusammenhang mit der Analyse der luxemburgischen Strategiepapiere ist zu konstatieren, dass **keines der bearbeiteten Dokumente** (PDAT, Entwürfe sektorieller Leitpläne, IVL, MoDu) **im eigentlichen Sinne eine Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung darstellt.**

Das PDAT enthält im Wesentlichen Feststellungen zur dynamischen Entwicklung der luxemburgischen Wirtschaft, während das IVL Szenarien für die Entwicklung der Beschäftigung darlegt.

Gleichwohl haben es die wichtigsten Feststellungen (starke Konzentration der Beschäftigung in der Hauptstadt, Rückgriff auf Grenzgänger, um den Bedarf zu decken, immer stärkere Trennung zwischen Arbeitsort und Wohnort) ermöglicht, die im Rahmen der Erstellung der verschiedenen sektoriellen Leitpläne angestellten Überlegungen zu unterfüttern: Vor dem Hintergrund der konstatierten Entwicklungen und der Prognosen im IVL zielt der sektorielle Leitplan „Verkehr“ vor allem darauf ab, **die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Landes sicherzustellen, indem für eine gute Zugänglichkeit des Gebiets von außen und auch innerhalb des Gebiets selbst gesorgt wird.**

3.4.2 Ein Ansatz, der im Wesentlichen auf Grund und Boden beruht

Da kein spezielles Strategiepapier vorliegt, das **dem Thema der wirtschaftlichen Entwicklung** gewidmet ist, wird diese Frage **praktisch ausschließlich unter gebietsbezogenen Gesichtspunkten behandelt, und zwar durch die Regelungen für die Gewerbegebiete (Zones d'Activités Economiques, ZAE)**, wie sie im diesbezüglichen sektoriellen Leitplan (PSZAE) vorgesehen sind. Diese Strategie bedarf jedoch einer Ausdifferenzierung, da der PSZAE nicht verabschiedet wurde und sein Inhalt nach Wiederaufnahme der Erarbeitung dieses Leitplans ab 2017 aktualisiert werden muss.

Der PSZAE zielt darauf ab, ausreichend Flächen vorzusehen, auf denen sich für eine Förderung von Handwerk und Industrie/Gewerbe sorgen lässt. Die

réalisées prévoyant +140 000 à +190 000 emplois d'ici 2030, soit un besoin foncier estimé à 1700 ha, dont 700 à réaliser en extension.

Le PSZAE règlemente l'implantation future des activités et identifie initialement des ZAE d'intérêt régional et 2 types de ZAE d'intérêt national :

- **Les ZAE nationales**, destinées prioritairement à accueillir des activités de production, d'assemblage et de transformation de nature industrielle, ainsi que des entreprises de prestation de services ayant une influence sur le développement économique national.
- **Les ZAE spécifiques nationales**, destinées à accueillir en priorité des activités répondant à des objectifs nationaux de développement sectoriel ou à des fonctions spécifiques d'importance nationale. 5 zones existantes sont identifiées dans le PSZAE :
Logistique à Bettembourg/Dudelange (2 zones), audiovisuel et télécommunications à Betzdorf, logistique à Contern, zone portuaire à Mertert.

Betzdorf ZAE nationale spécifique



Source : extrait du Plan directeur sectoriel "Zones d'Activités Economiques"

La répartition de ces zones nationales montre le rôle stratégique que la Région Sud est amené à jouer dans le développement économique du Grand-Duché, en concentrant sur son territoire une grande partie du potentiel industriel du pays.

A noter enfin **l'importance accordée au secteur de la logistique** : sur 6 zones spécifiques nationales, la moitié est consacrée à ce secteur d'activité, sous réserve que ces dispositions soient conservées lors de l'actualisation du PSZAE.

durchgeführten Hochrechnungen gehen in diesem Zusammenhang davon aus, dass die Zahl der Arbeitsplätze bis 2030 um 140.000 bis 190.000 steigen wird, was einem Flächenbedarf von schätzungsweise 1.700 ha entspricht, von denen 700 ha im Zuge von Erweiterungen zu schaffen sind.

Der PSZAE regelt die künftige Ansiedlung der Betriebe und legt als Ausgangspunkt Gewerbegebiete von regionalem Interesse und zwei Arten von Gewerbegebieten von nationalem Interesse fest:

- **Die nationalen ZAE (ZAE nationales)**, die vorrangig für Industriebetriebe aus den Bereichen Produktion, Montage und Verarbeitung sowie für Dienstleistungsunternehmen vorgesehen sind, die Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Landes haben.

- **Die speziellen nationalen ZAE (ZAE spécifiques nationales)**, die prioritär für Betriebe vorgesehen sind, deren Aktivitäten einen Beitrag zum Erreichen nationaler Ziele bei der Förderung bestimmter Wirtschaftszweige leisten oder der Erfüllung besonderer Funktionen von nationaler Relevanz dienen. Im PSZAE werden fünf solcher Gewerbegebiete genannt: Logistik in Bettembourg/Dudelange (2 Gewerbegebiete), audiovisuelle Medien und Telekommunikation in Betzdorf, Logistik in Contern und der Hafen Mertert.

Die Verteilung dieser nationalen ZAE zeigt, dass der Region Süd bei der wirtschaftlichen Entwicklung im Großherzogtum eine strategisch bedeutsame Rolle zugedacht ist, da hier ein großer Teil des industriellen Potenzials des Landes angesiedelt ist.

Schließlich ist festzuhalten, welche **Bedeutung dem Logistiksektor beigemessen wird**: Von den sechs speziellen nationalen ZAE ist die Hälfte diesem Wirtschaftszweig gewidmet, sofern diese Regelungen bei der Aktualisierung des PSZAE beibehalten werden.

3.5 Enseignement, recherche et innovation

Aucun des documents stratégiques analysés n'aborde cette question de manière significative.

3.6 Développement résidentiel et social

3.6.1 Une croissance démographique soutenue qui alimente un besoin élevé en logements

Depuis les années 1990, **le Luxembourg connaît la croissance démographique la plus forte de toute l'Union Européenne**, reposant sur le solde migratoire et dopée par une croissance économique soutenue.

La croissance démographique est aujourd'hui généralisée à l'ensemble du pays, y compris dans les régions traditionnellement perçues comme les moins attractives (Nord, Est, Bassin Minier). Cette croissance soutenue de la population, associée à un phénomène de desserrement des ménages, alimente une demande soutenue en logements. Les projections de l'IVL estiment ainsi qu'il faut produire 20 000 logements sur la période 2005-2020 pour uniquement maintenir la population au niveau observé au début des années 2000.

3.6.2 Des impacts négatifs sur l'environnement et la cohésion sociale

Au Luxembourg, la densité moyenne de l'habitat s'établit à 13 logements/ha, densité qui reste faible dans les comparaisons internationales.

3.5 Bildung, Forschung und Innovation

Keines der analysierten Strategiepapiere behandelt dieses Thema in nennenswertem Umfang.

3.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung

3.6.1 Ein deutliches Bevölkerungswachstum, das einen hohen Wohnungsbedarf mit sich bringt

Seit den 1990er Jahren **ist in Luxemburg das stärkste Bevölkerungswachstum in der gesamten Europäischen Union zu verzeichnen**. Diese Entwicklung beruht auf dem Wanderungssaldo und wird durch ein deutliches Wirtschaftswachstum befördert.

Das Bevölkerungswachstum findet heute im gesamten Land statt, einschließlich der Regionen, die traditionell als am wenigsten attraktiv gelten (Norden, Osten, Bassin Minier (ehemaliges Bergbaugebiet)). Dieses deutliche Bevölkerungswachstum, das mit einer Verlagerung der Haushalte in die Randgebiete einhergeht, sorgt für eine starke Nachfrage nach Wohnraum. Die Prognosen des IVL gehen davon aus, dass im Zeitraum 2005-2020 insgesamt 20.000 Wohnungen gebaut werden müssen, nur um dem Bevölkerungsniveau vom Anfang der 2000er gerecht zu werden.

3.6.2 Negative Auswirkungen auf die Umwelt und den sozialen Zusammenhalt

In Luxemburg liegt die durchschnittliche Siedlungsdichte bei 13 Wohnungen/ha, was im internationalen Vergleich eine geringe Dichte darstellt.

Cette densité faible de l'habitat, conjuguée à un fort développement, se traduit par **une urbanisation diffuse, fortement consommatrice d'espace**, favorisant le mitage et la fragmentation des espaces ruraux, contribuant à une dégradation de la qualité de vie des résidents.

Mais au-delà de la seule dégradation de la qualité de vie, ce mode d'urbaniser entraîne **une raréfaction du foncier** et son corollaire, une **généralisation de la hausse des prix du foncier et du logement**, posant ainsi des difficultés d'accès au logement pour les catégories modestes, en partie liées à une offre insuffisamment diversifiée (manque d'offre locative et à coût modéré).

Face à la pénurie de logements au Grand-Duché, l'Etat a mis en place le **« Pacte Logement »**. Ce pacte, signé entre les communes et l'Etat, a permis le versement d'aides financières aux communes, en fonction de leur croissance démographique, sous réserve de réinvestir ces aides dans les infrastructures et les services. **Si ces aides ont permis de combler en partie le manque de logements, elles ont toutefois eu un effet contre-productif : l'absence de différence de traitement entre les CDA et les autres communes, conjuguée à l'absence de plans directeurs sectoriels applicables, n'ont pas permis la mise en œuvre des principes du PDAT.** Ainsi, sur la période récente, ce sont les communes rurales, en variation relative, qui contribuent majoritairement à la croissance de la population.

Diese geringe, aber gleichwohl stark ansteigende Siedlungsdichte schlägt sich in **einer konturlosen Urbanisierung mit einem hohen Flächenverbrauch** nieder, wodurch die Zersiedelung und die Fragmentierung der ländlichen Räume verstärkt werden, was wiederum zu einer Verschlechterung der Lebensqualität der Wohnbevölkerung führt.

Über die Verschlechterung der Lebensqualität hinaus bringt diese Art der Besiedlung jedoch auch **eine Verknappung von Grund und Boden** und als logische Folge einen **allgemeinen Anstieg der Grundstücks- und Wohnungspreise** mit sich. Hieraus ergeben sich Probleme im Zusammenhang mit dem Zugang einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen zu Wohnraum, wobei diese Probleme teilweise mit einem nicht ausreichend diversifizierten Wohnungsangebot zusammenhängen (fehlendes Angebot an Mietwohnungen zu moderaten Preisen).

Angesichts der Wohnungsknappheit im Großherzogtum hat der Staat den **„Pacte Logement“** ins Leben gerufen. Dank dieses von den Kommunen und dem Staat unterzeichneten „Wohnungsbaupakts“ konnten den Kommunen entsprechend ihrem Bevölkerungswachstum finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, mit der Auflage, dass diese Mittel in die Infrastrukturen und die Dienstleistungen investiert werden. **Doch auch wenn es diese finanzielle Hilfe ermöglicht hat, den Mangel an Wohnungen teilweise auszugleichen, muss festgestellt werden, dass sie sich zugleich auch kontraproduktiv ausgewirkt hat: Da bei dieser Maßnahme nicht zwischen den zentralen Orten (CDA) und den anderen Gemeinden unterschieden wurde und es auch keine geltenden sektoriellen Leitpläne gibt, war es nicht möglich, die Grundsätze des PDAT umzusetzen.** Daher waren es in der letzten Zeit gerade die ländlichen Kommunen die, mit relativen Veränderungen, maßgeblich zum Bevölkerungswachstum beigetragen haben.

3.7 Tourisme et loisirs

Le Luxembourg possède un plan quinquennal d'équipement de l'infrastructure touristique qui permet au ministère compétent de subventionner les projets touristiques des communes, syndicats et associations sans buts lucratifs, investisseurs privés ainsi que des propriétaires ou exploitants de différents établissements d'hébergement touristique. Néanmoins, ce plan n'ayant pas directement une dimension territoriale, il n'a pas été analysé dans le cadre de cette étude.

3.8 Environnement, climat et énergie

Dans les documents stratégiques analysés, la question environnementale est essentiellement abordée sous 2 angles, celui des paysages et le maintien des continuités écologiques.

A noter que **les plans directeurs sectoriels « primaires » ont tous fait l'objet d'une évaluation environnementale.** A titre d'exemple, l'évaluation environnementale réalisée sur le PSZAE montre que les incidences environnementales sont considérablement moins élevées par rapport à l'absence de PSZAE et que les impacts négatifs du PSZAE sur la faune et la flore peuvent être évitées ou compensées.

3.8.1 La préservation des grands ensembles paysagers

Le plan directeur sectoriel « Paysages » traduit les objectifs politiques du PDAT concernant la **protection des paysages et espaces naturels et vise notamment à maintenir des espaces encore peu fragmentés et développer des continuités écologiques pour préserver la biodiversité.** Pour ce faire, il identifie notamment 7 grands ensembles paysagers cohérents et peu fragmentés :

- La Haute-Sûre (1) et la Vallée de l'Our(2) dans le Nord du pays ;
- Le Müllerthal (3), le Gréngewald (4), les vallées de l'Eisch et de la Mamer (5) au centre ;
- Les vallées de la Moselle et de la Sûre inférieure (6) dans l'Est du pays ;
- La Côte du Dogger (7), dans le Bassin Minier.

3.7 Tourismus und Freizeit

Luxemburg besitzt einen 5 Jahres Plan für die Ausstattung der touristischen Infrastruktur, welcher es dem zuständigen Ministerium erlaubt touristische Projekte der Kommunen, Gewerkschaften und gemeinnützlichen Vereine, privaten Investoren sowie die Eigentümer oder Mieter der unterschiedlichen touristischen Unterkünfte finanziell zu unterstützen. Da dieser Plan jedoch keine direkte räumliche Dimension besitzt, wurde er nicht im Rahmen dieser Studie betrachtet.

3.8 Umwelt, Klima und Energie

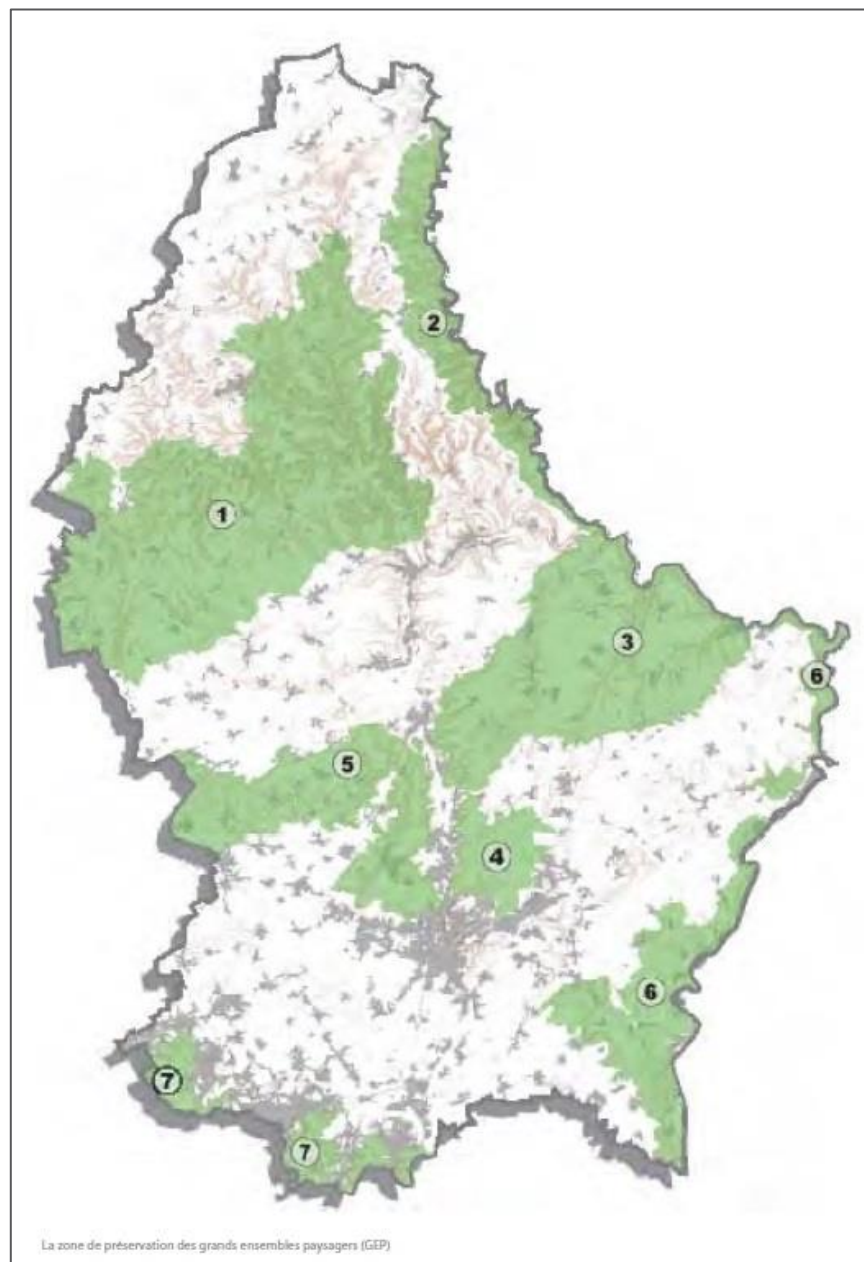
In den analysierten Strategiepapieren wird das Thema Umwelt im Wesentlichen unter zwei Gesichtspunkten behandelt, dem der Landschaften und dem der Aufrechterhaltung der ökologischen Durchgängigkeit.

Anzumerken ist, dass für **alle „primären“ sektoriellen Leitpläne eine Umweltbewertung vorgenommen wurde.** Die für den PSZAE durchgeführte Umweltbewertung zeigt zum Beispiel, dass die Umweltauswirkungen deutlich weniger stark ausfallen als wenn es keinen PSZAE gäbe und dass die negativen Auswirkungen des PSZAE für die Fauna und Flora vermieden oder kompensiert werden können.

3.8.1 Die Bewahrung der großen zusammenhängenden Landschaften

Der sektorielle Leitplan „Landschaften“ setzt die politischen Ziele des PDAT bezüglich des **Schutzes der Landschaften und der Naturräume** um und **zielt insbesondere darauf ab, noch wenig fragmentierte Flächen zu erhalten und ökologische Durchgängigkeiten zu schaffen, um die Biodiversität zu schützen.** Zu diesem Zweck werden im Leitplan vor allem sieben große und wenig fragmentierte zusammenhängende Landschaften aufgeführt:

- der Naturpark Obersauer (1) und das Ourtal (2) im Norden des Landes;
- das Müllerthal (3), der Gréngewald (4) sowie das Eischtal und das Mamertal (5) im Zentrum;
- das Moseltal und das Tal der Untersauer (6) im Osten des Landes;
- die „Côte du Dogger“ (7) im ehemaligen Bergbauggebiet Bassin Minier.



Source : *Projet de Plan Sectoriel « Paysages » (PSP)*
Quelle : *Entwurf eines Plan Sectoriel « Paysages »*

3.8.2 Des ceintures et des coupures vertes pour mieux cadrer le développement urbain

En complément de la protection des grands ensembles paysagers, le plan directeur sectoriel « Paysages » identifie des zones afin de **préserver des espaces naturels libres dans les zones soumises à une pression urbanistique**. 2 types d'espaces sont identifiés :

- **Une zone verte interurbaine** : d'un seul tenant, elle assure la préservation des espaces naturels situés entre l'agglomération de Luxembourg et celle de la Région Sud ;
- **Des coupures vertes à maintenir entre les principales zones urbaines**. Ces coupures contribuent à réaliser l'objectif du PDAT de mieux cadrer le développement urbain en fixant les limites du tissu urbain et en évitant un étalement urbain sous forme de bande continue le long des axes de communication.

3.8.2 Grüngürtel und Grünzüge für eine bessere Gliederung der städtebaulichen Entwicklung

Zusätzlich zum Schutz der großen zusammenhängenden Landschaften werden im sektoriellen Leitplan „Landschaften“ bestimmte Gebiete benannt, **die sich einem Siedlungsdruck ausgesetzt sehen und in denen daher freie Naturräume bewahrt** werden sollen. In diesem Zusammenhang werden zwei Arten von Flächen genannt:

- **eine „Zone verte interurbaine“ (Grünzone zwischen Siedlungsgebieten)**: Dieses zusammenhängende Gebiet sorgt für einen Erhalt der Naturräume zwischen dem Ballungsraum Luxemburg und dem Ballungsraum der Region Süd.
- **Grünzüge, die zwischen den Hauptsiedlungsgebieten zu erhalten sind**. Diese Grünzüge leisten einen Beitrag dazu, das im PDAT festgelegte Ziel zu erreichen, für eine bessere Gliederung der städtebaulichen Entwicklung zu sorgen, indem die Grenzen des Stadtgebiets festgelegt werden und eine Zersiedlung in Form eines durchgehenden Streifens entlang der Verkehrsachsen verhindert wird.

4. L'aménagement du territoire en Lorraine

Dans le cadre de la mission, l'analyse du versant lorrain repose sur l'examen de 15 documents stratégiques :

4. Die Raumordnung in Lothringen

Im Rahmen dieses Auftrags beruht die Analyse der lothringischen Seite auf der Untersuchung von 15 Strategiepapieren:

2005/2007	2011/2012	2013	2014	2015
Doc. 1. Directive territoriale d'Aménagement des Bassins miniers Nord-Lorrains (2005) (Richtlinie für die Raumordnung in den Bergbaugebieten im Norden Lothringens)	Doc. 3. Etude prospective Lorraine 2020 (2011) Zukunftsstudie „Lorraine 2020“	Doc. 7. Pacte Lorraine (Pakt für Lothringen)	Doc. 10. SCoT de l'Agglomération messine (SCoT für den Ballungsraum Metz)	Doc. 14. SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan (SCoT für den Norden des Départements Meurthe-et-Moselle)
Doc. 2 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Vosges centrales (2007) (Konzept für die territoriale Kohärenz im Sinne eines regionalen Flächennutzungsplans, SCoT) für die Mittelvogesen	Doc. 4. Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de Lorraine (2012) (Regionales Konzept Klima-Luft-Energie, SRCAE) für Lothringen	Doc. 8. Schéma lorrain de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation (Lothringisches Konzept für Hochschul-wesen, Forschung und Innovation)	Doc. 11. SCoT de l'Arrondissement de Sarreguemines (SCoT für das Arrondissement Sarreguemines)	Doc. 15. Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE) (Regionalplan für ökologische Kohärenz, SRCE)
	Doc. 5. SCoT du Val de Rosselle (2012) (SCoT für das Val de Rosselle)	Doc. 9. SCoT Sud 54	Doc. 12. SCoT de l'Agglomération thionvilloise (SCoT für den Ballungsraum Thionville)	Doc. 16. Observatoire Départemental de l'Habitat de Moselle (Beobachtungs-stelle des Départements Moselle für den dortigen Wohnungsbau)
	Doc. 6. Plan Départemental de l'Habitat de Moselle (2012) (Wohnungsbau-konzept des Départements Moselle)		Doc. 13. SCoT du Pays Barrois (SCoT Gegend um Bar-le-Duc)	

4.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

4.1.1 Une hiérarchie des normes en matière d'urbanisme et d'aménagement

Les documents de planification territoriale s'organisent dans une hiérarchie des normes et selon des rapports de compatibilité ou de conformité, les documents de niveaux supérieurs imposant leurs orientations à ceux de niveau inférieur.

L'Etat a mis en place un socle législatif et réglementaire qui comporte des lois, des Directives Territoriales d'Aménagement (DTA), des Chartes de Parc Naturel Régional ou encore des schémas de mise en valeur. **La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bassins Miniers Nord-Lorrains** a été approuvée par le Conseil d'Etat par décret en date du 2 août 2005. La DTA est le seul document prescriptif de l'Etat à l'échelle supra-régionale et ne couvre que très partiellement le territoire lorrain.

A l'échelle d'un ensemble de communes, le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** définit un projet d'aménagement et de développement durables et les orientations nécessaires à sa mise en œuvre. Le SCoT est élaboré à l'initiative de plusieurs communes ou de leurs groupements compétents. Document de planification urbaine, il s'impose aux documents d'urbanisme des communes qu'il recouvre mais également aux Programmes Locaux de l'Habitat, aux Plans de Déplacements Urbains et aux Schémas de Développement Commercial.

4.1 Analyse des contextes et Übersicht über die Akteure

4.1.1 Eine Normenhierarchie im Bereich der Stadtplanung und der Raumordnung

Die Strukturierung der Raumplanungsdokumente basiert auf einer Normenhierarchie unter Berücksichtigung von Berichten zur Vereinbarkeit der Normen untereinander sowie zu ihrer Einhaltung, wobei die Ausrichtungen der Dokumente einer höheren Ebene in den Dokumenten einer darunterliegenden Ebene zu beachten sind.

Der Staat hat rechtliche Grundlagen geschaffen, zu denen Gesetze, Directives Territoriales d'Aménagement (Richtlinien für die Raumordnung, DTA), Chartas für die regionalen Naturparks oder auch Planungsdokumente zur Inwertsetzung der Natur gehören. Die DTA, die das einzige preskriptive Dokument des Staates auf überregionaler Ebene ist, deckt teilweise das lothringens Gebiet.

Für eine Gruppe von Gemeinden legt das **Schéma de Cohérence Territoriale** (Konzept für die territoriale Kohärenz im Sinne eines regionalen Flächennutzungsplans, SCoT) einen Plan für die nachhaltige Raumordnung und Entwicklung sowie die für dessen Umsetzung notwendigen Ausrichtungen fest. Das SCoT wird auf Initiative mehrerer Gemeinden bzw. ihrer zuständigen Vereinigungen erarbeitet. Als Dokument für die städtebauliche Planung muss dieses Konzept in den Bebauungsplänen der Gemeinden, für die es gilt, aber auch in den Programmes Locaux de l'Habitat (lokale Wohnungsbauprogramme), den Plans de Déplacements Urbains (Nahverkehrspläne) und den Schémas de Développement Commercial (Konzepte für die Entwicklung des Handels) beachtet werden.

4.1.2 La réforme territoriale et les changements de 2015

La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 août 2015 établit des compétences précises pour chaque niveau de collectivité. Elle précise : « Le conseil régional a compétence pour promouvoir le développement économique, social, sanitaire, culturel et scientifique de la région, le soutien à l'accès au logement et à l'amélioration de l'habitat, le soutien à la politique de la ville et à la rénovation urbaine et le soutien aux politiques d'éducation et l'aménagement de son territoire, ainsi que pour assurer la préservation de son identité et la promotion des langues régionales... ».

En matière de transports, la région devient l'autorité organisatrice de l'intégralité de la mobilité interurbaine, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Cependant, un syndicat mixte existant sur un territoire infrarégional demeure compétent en matière de transports urbains et non urbains.

Les départements sont centrés sur la solidarité territoriale et sociale. Le département est compétent « pour mettre en œuvre toute aide ou action relative à la prévention ou à la prise en charge des situations de fragilité, au développement social, à l'accueil des jeunes enfants et à l'autonomie des personnes (...) pour faciliter l'accès aux droits et services des publics dont il a la charge ».

La région définit un **Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I)** dans lequel sont précisées les orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation, d'aides à l'investissement immobilier, d'aides à l'innovation et les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional. Elle anime les pôles de compétitivité. Ce schéma s'inscrit dans un processus d'élaboration complexe associant les métropoles et les EPCI à fiscalité propre. Un volet transfrontalier pourra être défini le cas échéant.

4.1.2 Die Gebietsreform und Die Veränderungen im Jahr 2015

Das zum Zweck einer Gebietsreform verabschiedete Gesetz NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) vom 7. August 2015 legt genaue Zuständigkeiten für alle Ebenen der Gebietskörperschaften fest. Dort heißt es: „Der Regionalrat ist dafür zuständig, die Entwicklung der Region in den Bereichen Wirtschaft, Soziales, Gesundheit, Kultur und Wissenschaft zu fördern und sich für die Unterstützung des Zugangs zu Wohnraum und der Verbesserung des Wohnungsbaus, die Unterstützung der Stadtpolitik und der Stadtsanierung und für die Unterstützung der Bildungspolitik sowie für die Raumordnung und Gleichstellung ihrer Gebiete einzusetzen, ...“

Im Transportwesen übernimmt die Region die Organisation der gesamten interurbanen Mobilität, bis auf den Schülerverkehr der Schüler mit Behinderung. Außerdem ist ein Verband auf subregionaler Ebene für den urbanen und nicht urbanen Transport verantwortlich.

Die Départements fokussieren sich auf die räumliche und soziale Solidarität. Das Département ist verantwortlich für „jegliche vorbeugende Hilfsmaßnahmen oder -leistungen oder die Betreuung von sozialen Fällen in der sozialen Entwicklung, Betreuung von Kindern und Barrierefreiheit der Menschen (..) um die Inanspruchnahme der Rechte und öffentlichen Dienstleistungen, für die es zuständig ist, zu erleichtern.“

Die Region legt ein **Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (Regionalplan für wirtschaftliche Entwicklung, Innovation und Internationalisierung, SRDE2I)** fest, in dem die Ausrichtungen in verschiedenen Bereichen der Unterstützung (finanzielle Hilfen für die Unternehmen, Unterstützung bei der Internationalisierung, finanzielle Hilfen für Investitionen in Immobilien und finanzielle Hilfen für die Innovation) sowie die Ausrichtungen im Hinblick auf die Attraktivität des regionalen Gebiets dargelegt sind. Die Region leitet die Wettbewerbszentren.

La région élabore également un **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**. Elle est désignée collectivité chef de file pour le tourisme, compétence partagée avec les départements. Le Préfet de Région, les conseils départementaux, les métropoles, les établissements en charge des SCoT, les EPCI compétents en matière de PLU sont associés à l'élaboration du SRADDET.

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets. Il regroupe ainsi des schémas préexistants tels que le schéma régional climat air énergie (SRCAE), le schéma régional de l'intermodalité, et le plan régional de prévention et de gestion des déchets.

Le SRADDET doit être compatible avec les SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux), ainsi qu'avec les plans de gestion des risques inondations. Il doit prendre en compte les projets d'intérêt général. Les SCOT, ainsi que les plans de déplacements urbains, les plans climat-énergie territoriaux et les chartes des parcs naturels régionaux doivent prendre en compte les objectifs du SRADDET. Il n'intègre pas encore le schéma de cohérence écologique (SRCE).

Des Weiteren erarbeitet die Region ein **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (Regionalplan für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete, SRADDET)**. Im Bereich des Tourismus, das eine geteilte Kompetenz zwischen die Region und das Département ist, fungiert die Region als federführende Gebietskörperschaft. Der Präfekt der Region, die Vertreter der Départements, die Metropolen, die Zuständigen für die SCoTs sowie die EPCI die für die PLUs zuständig sind werden zur Entwicklung des Regionalplans (SRADDET) konsultiert.

Der SRADDET legt die mittel- und langfristigen Ziele im Hinblick auf das Gleichgewicht zwischen den Gebieten, die Gleichstellung der Gebiete, die Ansiedlung der verschiedenen Infrastrukturen von regionalem Interesse, die Anbindung der ländlichen Gebiete, den sparsamen Umgang mit dem Raum, die Intermodalität und Entwicklung des Verkehrs, die Kontrolle und Nutzung der Energie, den Kampf gegen den Klimawandel, die Luftverschmutzung, den Schutz und die Wiederherstellung der Biodiversität sowie die Abfallvermeidung und -wirtschaft fest. Auf diese Weise fasst der SRADDET die früheren Konzepte wie zum Beispiel das Schéma Régional Climat Air Energie (Regionales Konzept Klima-Luft-Energie, SRCAE), das Schéma régional de l'intermodalité (Regionales Konzept für die Intermodalität) und den Plan régional de prévention et de gestion des déchets (Regionalplan für die Abfallvermeidung und -wirtschaft) zusammen.

Der SRADDET muss mit dem SDAGE (Rahmenkonzept für die Gestaltung und Bewirtschaftung von Gewässern) sowie mit den Plänen für das Hochwasserrisikomanagement vereinbar sein. Darüber hinaus muss er die Projekte von allgemeinem Interesse berücksichtigen. Die SCOT, die Nahverkehrspläne, die regionalen Klima- und Energiepläne sowie die Chartas für die regionalen Naturparks wiederum müssen die Ziele des SRADDET berücksichtigen. Letzteres umfasst bislang noch nicht den Regionalplan für ökologische Kohärenz (SRCE).

4.2 Développement territorial

La dimension transfrontalière est une spécificité lorraine et constitue de fait la composante essentielle de tous les projets de développement.

Selon l'étude prospective Lorraine 2020, les pôles urbains de la Grande Région ne pèsent pas vraiment face aux métropoles nationales et européennes. Lorraine 2020 insiste sur l'opportunité que constitue cette configuration territoriale associant des villes centres et leurs territoires d'implantation au sein d'un réseau capable de porter des politiques ambitieuses de développement dans un environnement européen : **la RMPT, Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière.**

Ce processus de métropolisation implique **une répartition équilibrée des fonctions métropolitaines** entre les différents espaces qui composent la région, ruraux, urbains, intermédiaires, pour ancrer la Lorraine dans le Grand Est et l'Europe.

4.2.1 Un maillage des pôles urbains

Les documents de planification ont intégré ce processus de maillage des pôles urbains. Sur l'ensemble du territoire lorrain, 11 SCoTs déclinent des enjeux de mise en réseau avec les territoires voisins. Les SCoT de Metz, Nancy (Sud 54) et Thionville ambitionnent de structurer le développement régional pour atteindre cette taille critique d'envergure européenne et de s'appuyer sur des coopérations renforcées en réseaux au sein de la Grande Région.

4.2 Raumentwicklung

Die grenzüberschreitende Dimension ist eine lothringische Besonderheit und stellt auch de facto die wesentliche Komponente aller Entwicklungsprojekte dar.

Laut der Zukunftsstudie „Lorraine 2020“ können die städtischen Zentren in der Großregion mit den nationalen und europäischen Metropolen nicht wirklich mithalten. In der Studie wird betont, welche Chance diese territoriale Konstellation bietet, bei der Kernstädte mit den Gebieten, in denen sie liegen, in einem Netz verbunden sind, das in der Lage ist, eine anspruchsvolle Entwicklungspolitik in einem europäischen Umfeld zu verfolgen: Ein solches Netz ist **die GPMR: Grenzüberschreitende Polyzentrische Metropolregion.**

Der beschriebene Prozess der Metropolisierung setzt eine **ausgewogene Verteilung der Metropolfunktionen** zwischen den verschiedenen, die Region bildenden Räumen (ländliche und städtische Räume sowie Mischräume) voraus, um Lothringen im Osten Frankreichs und in Europa zu verankern.

4.2.1 Eine Vernetzung der städtischen Zentren

Dieser Prozess der Vernetzung der städtischen Zentren wurde in die Planungsdokumente aufgenommen. In Lothringen gehen 11 SCoTs auf die Herausforderungen der Vernetzung mit den Nachbarräumen ein. Mit den SCoT für Metz, Nancy (Sud 54: für den Süden des Departements Meurthe-et-Moselle) und Thionville wird das Ziel einer Strukturierung der Regionalentwicklung verfolgt, um die entsprechende kritische Masse europäischer Größenordnung zu erreichen. Darüber hinaus wird angestrebt, auf eine verstärkte Zusammenarbeit in Form von Vernetzungen innerhalb der Großregion zurückzugreifen.

Le SCoT de Sarreguemines a bien saisi l'enjeu et milite pour intégrer les démarches liées à la mise en œuvre de la RMPT, compte tenu de la proximité de plusieurs métropoles régionales et la convergence de deux axes de développement et d'échanges (Metz-Strasbourg et Nancy-Sarrebruck).

Le SCoT du Val de Rosselle s'appuie sur la proximité de Sarrebruck pour organiser son développement territorial dans la perspective de la construction d'une région métropolitaine Sarre-Moselle, aujourd'hui esquissée au travers de l'Eurodistrict.

Les villes et agglomérations d'Epinal, Nancy, Metz et Thionville se sont engagées dans une démarche commune de promotion à travers la création du pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain. Certaines fonctions métropolitaines sont mises en avant, comme éléments différenciateurs et facteurs d'attractivité : l'enseignement supérieur, la santé, la recherche, la culture.... L'enjeu pour ces territoires est de créer les conditions de développement favorables à ces activités pour assoir leur rayonnement.

Le SCoT Nord 54 veut affirmer les agglomérations de Longwy-Alzette/Belval et Orne-Briey-Jarnisy, en lien avec la Belgique et le Luxembourg, la Moselle et la Meuse.

Les documents de planification soulignent le nécessaire renforcement des liens et les recherches de coopérations et de synergies, le travail d'articulation avec les territoires voisins au sein par exemple des coopérations inter-SCoT. Lorraine 2020 propose de « mettre les territoires en résonance ».

Das SCoT für Sarreguemines hat sich dieser Aufgabe angenommen und macht sich in Anbetracht der Nähe zu mehreren regionalen Metropolen und der Konvergenz der zwei Entwicklungs- und Austauschachsen (Metz-Straßburg und Nancy-Saarbrücken) für eine Integration der mit der Umsetzung der GPMR-Strategie verbundenen Vorgehensweisen stark.

Das SCoT für das Val de Rosselle stützt sich auf die Nähe zu Saarbrücken, um die Raumentwicklung in diesem Gebiet mit Blick auf die Schaffung einer Metropolregion Saar-Moselle zu organisieren, die momentan in Gestalt des Eurodistrict vorgezeichnet ist.

Die Städte und Ballungsräume Epinal, Nancy, Metz und Thionville haben sich verpflichtet, einen gemeinsamen Ansatz für die Förderung des Projekts zu verfolgen, indem sie den Pôle métropolitain européen (Europäisches metropolitanes Zentrum) „Sillon lorrain“ (lothringisches Siedlungsband) schaffen. In diesem Zusammenhang werden bestimmte Metropolfunktionen als Unterscheidungsmerkmale und Faktoren zur Stärkung der Attraktivität besonders hervorgehoben: die Hochschulbildung, die Gesundheit, die Forschung, die Kultur ... Zur Stärkung ihrer Außenwirkung besteht die Aufgabe dieser Gebiete darin, günstige Bedingungen für die Entwicklung dieser Sektoren zu schaffen.

Das SCoT Nord 54 für den Norden des Departements Meurthe-et-Moselle soll die Bedeutung der Ballungsräume Longwy-Alzette/Belval und Orne-Briey-Jarnisy unter Einbeziehung Belgiens und Luxemburgs sowie der Departements Moselle und Meuse stärken.

In den Planungsdokumenten werden die notwendige Verstärkung der Verbindungen, das Anstreben von Kooperationen und Synergien und die Arbeit an einer Verschränkung mit den Nachbargebieten (zum Beispiel im Rahmen von Kooperationen zwischen den SCoT) hervorgehoben. Die Zukunftsstudie „Lorraine 2020“ regt an, „die Gebiete miteinander in Einklang zu bringen“.

4.2.2 De la métropole à l'échelle locale

Cette structuration doit être fédératrice à une échelle locale et reposer sur un bassin de vie dynamique. Ainsi de multiples espaces « intermédiaires » sont-ils identifiés comme **sites à enjeux** dans les documents de planification :

- l'Ecocité/OIN Alzette/Belval (SCoT de Thionville) ; le volet de l'action 14 du Pacte Lorraine est entièrement consacré à ce territoire classé opération d'intérêt national (OIN) côté français. Le projet regroupe des mesures pour le développement économique de zones d'activités, l'éco-réhabilitation de cités, la production d'énergie renouvelable, la dépollution des sols, le développement des transports collectifs et des mobilités douces ;
- l'espace Metz – Thionville – Briey (SCoT de Metz, Thionville et Nord 54) ;
- les secteurs en mutation économique et notamment les friches industrielles de la vallée de l'Orne (SCoT de Metz, Thionville et Nord 54),
- l'espace de développement « Cœur Metz-Nancy-Lorraine » porté par la Région Lorraine qui se veut le support de développement de fonctions métropolitaines majeures ;
- plusieurs sites stratégiques devant renforcer le rayonnement et l'attractivité du territoire du SCoT Sud 54 : gare TGV-TER de Vandières (actuellement au point mort), port multimodal de Nancy-Frouard-Gondreville, site de Chambley, projet universitaire ARTEM, le château de Lunéville en cours de restauration, et les Ecoquartiers « Nancy Grand Cœur » et « Plateau de Haye », marquant la reconfiguration urbaine de l'agglomération nancéienne ;

4.2.2 Von der Metropole zur lokalen Ebene

Auf einer lokalen Ebene muss diese Strukturierung als verbindendes Element fungieren und einem dynamischen Lebensraum Rechnung tragen. Zu diesem Zweck werden in den Planungsdokumenten mehrere „Mischräume“ als **„sites à enjeux“ (Standorte mit speziellen Herausforderungen)** ausgemacht :

- die „EcoCité“ (nachhaltige Stadtentwicklung) der OIN Alzette/Belval (SCoT für Thionville); der Abschnitt von Aktion 14 des Pacte Lorraine ist vollständig diesem Gebiet gewidmet, das auf französischer Seite als Opération d'intérêt national (Vorhaben von nationalem Interesse, OIN) eingestuft wird. Das Projekt umfasst Maßnahmen für die wirtschaftliche Entwicklung von Gewerbegebieten, die ökologische Stadtsanierung, die Erzeugung erneuerbarer Energien, die Bodensanierung sowie für die Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und der sanften Mobilität;
- der Raum Metz – Thionville – Briey (SCoT für Metz, SCoT für Thionville und SCoT Nord 54);
- die Sektoren im wirtschaftlichen Wandel und hier insbesondere die Industriebranchen des Vallée de l'Orne (SCoT für Metz, SCoT für Thionville und SCoT Nord 54),
- der Entwicklungsraum „Cœur Metz-Nancy-Lorraine“, für den die Region Lothringen zuständig ist und der die Entwicklung wichtiger Metropolfunktionen unterstützen soll;
- mehrere strategische Standorte, die die Außenwirkung und Attraktivität des Gebiets des SCoT Sud 54 stärken sollen: der TGV-/TER-Bahnhof in Vandières, das zum Stillstand gekommen ist, der Hafen Nancy-Frouard-Gondreville als multimodale Plattform, der Standort Chambley, das Hochschulprojekt ARTEM, Schloss Lunéville (das derzeit restauriert wird) und die nachhaltigen Stadtviertel Ecoquartiers „Nancy Grand Cœur“ und „Plateau de Haye“, die für die städtebauliche Neugestaltung des Ballungsraums Nancy stehen;

- L'agglomération de Sarreguemines, qui souhaite conforter, par l'intermédiaire de son SCoT, les interconnexions avec tous les territoires limitrophes lorrains, alsaciens et sarrois qui se révèlent très complémentaires (attractivité économique, emploi, services, commerces, études...);
- Le projet de stockage de déchets radioactifs Cigéo, dont la réalisation, bien qu'« incertaine » porte les ambitions de redynamisation territoriale du SCoT du Pays Barrois.

4.2.3 La dimension infra-territoriale

Si les documents analysés réservent une place importante à la dimension transfrontalière du processus de métropolisation, elles ne négligent pas pour autant sa dimension infra-territoriale. Les SCoT souhaitent conforter le rôle de l'armature urbaine en tant que modèle d'organisation et de structuration du territoire.

Ils définissent une armature territoriale avec des niveaux de polarité différenciés et complémentaires entre les villes, les bourgs et les villages. Ils affichent pour chacun des niveaux des objectifs de fonctions et de services: du pôle urbain métropolitain au bourg-centre ou bourg de proximité en passant par les pôles relais ou pôles d'équilibre.

- der Ballungsraum Sarreguemines, der mit seinem SCoT die Verbindungen mit allen angrenzenden lothringischen, elsässischen und saarländischen Gebieten verstärken möchte, die weitreichende Ergänzungsmöglichkeiten bieten (wirtschaftliche Attraktivität, Beschäftigung, Dienstleistungen, Handel, Planungen ...);
- das Projekt Cigéo für die Lagerung radioaktiver Abfälle, das – auch wenn seine Realisierung „unsicher“ ist – für die ehrgeizigen Ziele steht, die mit dem SCoT für das „Pays Barrois“ im Hinblick darauf verfolgt werden, dem gesamten Gebiet eine neue Dynamik zu verleihen.

4.2.3 Die subregionale Dimension

Auch wenn die analysierten Dokumente der grenzüberschreitenden Dimension des Prozesses der Metropolisierung breiten Raum geben, vernachlässigen sie nicht dessen subregionale Dimension. Mit den SCoT soll die Rolle des Städtesystems als Modell für die Organisation und Strukturierung des Gebiets gestärkt werden.

Sie definieren eine Raumgliederung mit unterschiedlichen Ebenen von Zentralität, die sich im Zusammenspiel zwischen den Städten, Ortschaften und Dörfern gegenseitig ergänzen. Für jede Ebene werden in den SCoT Ziele für das Angebot an Funktionen und Dienstleistungen genannt: vom metropolitanen städtischen Zentrum über Zentren, die der Verbindung und der Ausgewogenheit dienen, bis hin zu den Zentralorten bzw. den umliegenden Orten.

4.3 Mobilité et transports

4.3.1 La prééminence d'un corridor nord –sud

La DTA des bassins miniers nord-lorrains, qui ne couvre que partiellement le territoire lorrain, a été élaborée dans l'objectif de permettre au sillon lorrain de jouer pleinement son rôle de corridor nord-sud multimodal et d'échanges. **Les objectifs généraux de l'Etat sont d'assurer la fluidité des axes nord-sud** en agissant sur le fret ferroviaire, la voie d'eau et les transports collectifs ; **relier via un réseau TGV européen le Grand-Est aux principaux pôles français et européens ; écarter les trafics de transit des zones urbaines.**

Une nouvelle organisation de la mobilité, l'accessibilité du territoire (à toutes les échelles) sont des constantes dans les orientations des documents analysés : améliorer l'accessibilité, augmenter la capacité des systèmes de transport, optimiser les modes...

La fluidité de l'axe nord-sud renvoie aux capacités autoroutières et ferroviaires du sillon mosellan. C'est ainsi que de nombreux territoires préconisent la mise en œuvre du projet A31bis¹³, même s'il ne portait pas ce nom lors de l'élaboration des documents.

¹³ Réaménagement de l'autoroute A31 entre Gye et la frontière luxembourgeoise

¹⁴ Neugestaltung der Autobahn A31 zwischen Gye und die luxemburgische Grenze

4.3 Mobilität und Verkehr

4.3.1 Vorrang eines Nord-Süd-Korridors

Die Richtlinie für die Raumordnung (DTA) in den Bergbaugebieten im Norden Lothringens, die nur für einen Teil des Gebiets Lothringens gilt, wurde mit dem Ziel erarbeitet, es dem lothringischen Siedlungsband „Sillon lorrain“ zu ermöglichen, seine Rolle als Nord-Süd-Korridor für den multimodalen Verkehr und den Austausch voll auszufüllen. **Der Staat hat folgende allgemeine Ziele: den Verkehrsfluss auf den Nord-Süd-Achsen sicherstellen**, indem in den Bereichen Schienengüterverkehr, Schifffahrt und öffentlicher Personenverkehr angesetzt wird; **über ein europäisches Hochgeschwindigkeits-Streckennetz den Osten Frankreichs mit den wichtigsten französischen und europäischen Zentren verbinden; den Durchgangsverkehr aus den städtischen Gebieten verbannen.**

Autoroute A31 à Guénange



Source : CC BY-SA 3.0

Zu den Konstanten in den Ausrichtungen der analysierten Dokumente gehören eine neue Organisation der Mobilität und die Zugänglichkeit des Gebiets (auf allen Ebenen): die Zugänglichkeit verbessern, die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme steigern, die Verkehrsmittel optimieren...

Für den Verkehrsfluss auf der Nord-Süd-Achse sind die Kapazitäten der Autobahnen und Schienenstrecken des Siedlungsbands „Sillon mosellan“ ausschlaggebend. Daher fordern zahlreiche Gebiete die Umsetzung des Projekts „A31bis“¹⁴, auch wenn es diese Bezeichnung zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Dokumente noch nicht gab.

Si la DTA préconise le développement des capacités ferroviaires nord-sud, le SCOT Nord 54 défend l'idée complémentaire d'un axe ferroviaire de délestage au sillon mosellan.

Bien qu'un grand nombre d'orientations visent à optimiser l'usage des modes alternatifs à l'automobile individuelle, celle-ci a encore toute sa place dans l'ensemble des documents, d'autant plus lorsque le caractère rural de certains territoires empêche le déploiement de services de transports collectifs réguliers : réduire la congestion routière sur certains axes (A31), améliorer les connexions avec les axes routiers principaux, sécuriser certaines infrastructures, faciliter les connexions avec les territoires voisins, notamment les relations est - ouest dans les territoires nord lorrains, desservir les zones de développement économiques, en particulier les secteurs transfrontaliers (Esch-Belval).

Während die DTA den Ausbau der Kapazitäten der Nord-Süd-Schienenstrecken empfiehlt, macht sich der SCOT Nord 54 ergänzend hierzu für die Idee einer der Entlastung dienenden Schienenverkehrsachse im Sillon mosellan stark.

Obwohl eine Vielzahl von Ausrichtungen darauf abzielt, die Nutzung der als Alternative zum privaten Pkw fungierenden Verkehrsmittel zu optimieren, wird dem privaten Pkw in allen Dokumenten auch weiterhin ein hoher Stellenwert beigemessen, und zwar vor allem deshalb, weil der ländliche Charakter bestimmter Gebiete der Einführung eines Angebots regelmäßiger Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr entgegensteht. Vor diesem Hintergrund geht es um Folgendes: die Überlastung der Straßen auf bestimmten Achsen (A31) verringern, die Verbindungen mit den wichtigsten Straßenverkehrsachsen verbessern, einige Infrastrukturen sichern, die Verbindungen mit den Nachbargebieten erleichtern (insbesondere die Ost-West-Verbindungen in den nordlothringischen Gebieten), für einen Anschluss der wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete sorgen (insbesondere der grenzüberschreitenden Gebiete (Esch-Belval)).

4.3.2 Le ferroviaire décliné sous tous les angles

Le développement du transport ferroviaire, le soutien aux projets ferroviaires sont omniprésents. Hormis les territoires structurés autour des métropoles du sillon lorrain, de nombreux SCoT revendiquent **la connexion à la ligne TGV**, en desserte directe ou en rabattement.

Plus localement, le développement du ferroviaire s'exprime dans **le renforcement des gares** (amélioration de l'accessibilité, renforcement des fréquences, ...), la sécurisation des infrastructures ferroviaires, la desserte des zones d'emploi, la volonté de pérenniser ou améliorer les dessertes transfrontalières, favoriser la mobilité transfrontalière.

Outre le transport des voyageurs, les documents font la part belle au **développement du fret ferroviaire** : l'aménagement de la liaison Toul – Longwy – Athus (DTA), un accroissement des capacités sur l'axe Metz – Luxembourg, de manière plus générale le report du mode routier vers le ferré et le développement de plateformes logistiques aux embranchements ferroviaires.

Les gares font l'objet de toutes les attentions : valorisation des quartiers gare, valorisation du foncier, densification de l'urbanisation, rabattement des flux TC vers les gares. En corollaire, le développement de pôles d'intermodalité autour des gares articulés aux territoires avec des réseaux de transports collectifs performants.

4.3.2 Der Schienenverkehr mit allen seinen Facetten

Die Förderung des Schienenverkehrs und die Unterstützung von Bauprojekten in diesem Bereich sind omnipräsent. Mit Ausnahme der um die Metropolen des Siedlungsbands Sillon lorrain strukturierten Gebiete fordern zahlreiche SCoT **den Anschluss an die Hochgeschwindigkeitsstrecke**, sei es direkt oder über einen Zubringer.

Auf der lokalen Ebene erfolgt die Förderung des Schienenverkehrs durch **die Stärkung der Bahnhöfe** (Verbesserung der Zugänglichkeit, Steigerung der Häufigkeit der Verbindungen ...), die Sicherung der Schieneninfrastrukturen, die Anbindung der Beschäftigungsregionen sowie die Absicht, die grenzüberschreitenden Verbindungen zu verstetigen bzw. zu verbessern und die grenzüberschreitende Mobilität zu unterstützen.

Neben dem Personenverkehr machen sich die Dokumente auch für die **Förderung des Schienengüterverkehrs** stark: Ausbau der Strecke Toul – Longwy – Athus (DTA), Steigerung der Kapazitäten auf der Achse Metz – Luxemburg sowie ganz allgemein eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene und die Einrichtung von Logistikplattformen mit Gleisanschlüssen.

Besondere Aufmerksamkeit wird den Bahnhöfen gewidmet: Aufwertung der Bahnhofsviertel, Verwertung der Grundstücke, Siedlungsverdichtung, Zubringer für die Ströme im öffentlichen Personenverkehr zu den Bahnhöfen. Als logische Folge hieraus geht es darum, rund um die Bahnhöfe Zentren für den intermodalen Verkehr zu entwickeln, die mit den umliegenden Gebieten durch leistungsstarke Netze des öffentlichen Personenverkehrs verbunden sind.

4.3.3 Des transports collectifs pour structurer le territoire

Les transports collectifs sont au cœur de toutes les études et documents prospectifs. Les objectifs sont ainsi de développer, optimiser, restructurer les réseaux qu'ils soient urbains ou interurbains. Ce nécessaire besoin de développement ne se restreint pas uniquement à des aménagements lourds TC mais est aussi appréhendé sous plusieurs angles :

- La structuration du territoire et sa capacité à créer du lien entre les territoires : organiser les services **en rabattement vers les pôles**. A ce titre, les territoires les plus urbains font le lien entre le développement d'une offre de logements, services, équipements et emplois et une offre de transports collectifs ;
- Le potentiel de requalification et de développement des continuités urbaines : le transport collectif est ainsi perçu comme outil stratégique, notamment pour le développement des territoires transfrontaliers comme c'est le cas pour les agglomérations de Thionville et du Val de Rosselle (tram-train) ;
- **Le développement de l'intermodalité** : aménager des pôles d'échanges multimodaux, des nœuds d'interconnexion autour des gares. La multiplication des opérateurs incite Lorraine 2020 à évoquer la mise en place d'une gouvernance de l'intermodalité voyageurs.

4.3.3 Der öffentliche Personenverkehr für die Strukturierung des Gebiets

Der öffentliche Personenverkehr steht in allen zukunftsorientierten Studien und Dokumenten im Mittelpunkt. In diesem Zusammenhang lautet das Ziel, die Nah- und Fernverkehrsnetze auszubauen, zu optimieren und neu zu strukturieren. Die Notwendigkeit einer solchen Weiterentwicklung ist nicht allein auf den umfassenden Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs beschränkt, sondern macht es erforderlich, auch mehrere andere Gesichtspunkte zu bedenken:

- Die Strukturierung des jeweiligen Gebiets und seiner Fähigkeit, Verbindungen zwischen verschiedenen anderen Gebieten herzustellen: Dienste in Form von **Zubringern zu den Zentren** organisieren. In diesem Sinne verbinden die am stärksten besiedelten Gebiete die Entwicklung eines Angebots an Wohnungen, Dienstleistungen, Einrichtungen und Arbeitsplätzen und eines Angebots im öffentlichen Personenverkehr.
- Das Potenzial einer Wiederaufwertung und Förderung der Durchgängigkeit in der Siedlungsstruktur: In diesem Zusammenhang wird der öffentliche Personenverkehr als strategisches Instrument betrachtet, und zwar insbesondere für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Gebiete wie zum Beispiel im Fall der Ballungsräume Thionville und Val de Roselle (Tram-Train).
- **Die Förderung der Intermodalität**: Planung und Gestaltung von Umsteigepunkten für den multimodalen Verkehr und von Knotenpunkten rund um die Bahnhöfe. Die starke Zunahme der Zahl der Marktteilnehmer gibt im Rahmen der Zukunftsstudie „Lorraine 2020“ Anlass dazu, die Einrichtung einer eigenen Steuerung der Intermodalität im Personenverkehr zu erwägen.

4.3.4 Des documents de planification qui ne négligent aucun mode

Il est encore question de pôles d'échanges à l'évocation du **transport fluvial**. L'action 16 du Pacte Lorraine concerne le développement du réseau navigable à travers l'achèvement d'une plateforme multimodale multi-sites qui permettrait d'accueillir un grand nombre de containers et diminuerait ainsi les transports routier et ferroviaire. L'étude prospective Lorraine 2020 préconise de relier la Moselle à la Méditerranée. Plusieurs SCoT encouragent le transport de marchandises par voie fluviale. Le SCoTAT envisage le fluvial sous l'angle de la mobilité et fait mention de la mise en place de navettes fluviales depuis le port de Basse-Ham.

En complément des modes « lourds », le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière, le co-voiturage, le développement des modes actifs sont largement abordés dans tous les documents : Le développement des modes doux en particulier doit favoriser l'intermodalité (rabattement sur les gares et les arrêts de transports collectifs, ...).

Lorraine 2020 met en avant la coordination du **développement aérien** avec le ferroviaire au sein de la Grande Région.

Le SRCE préconise d'évaluer et d'améliorer la transparence écologique des réseaux de transport. Les études rappellent l'intérêt majeur à encourager les déplacements alternatifs à la voiture particulière en évoquant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

4.3.4 Planungsdokumente, die keine Verkehrsmittel außer Acht lassen

Von Umsteigepunkten ist auch im Zusammenhang mit dem **Binnenschiffsverkehr** die Rede. Aktion 16 des Pacte Lorraine betrifft den Ausbau des Netzes der Schifffahrtswege durch die Fertigstellung einer auf mehrere Standorte verteilten Plattform für den multimodalen Verkehr, die es ermöglichen würde, eine große Zahl von Containern aufzunehmen, wodurch sich der Straßen- und Schienenverkehr verringern würde. Die Zukunftsstudie „Lorraine 2020“ empfiehlt, eine Verbindung zwischen der Mosel und dem Mittelmeer zu schaffen. In mehreren SCoT wird für den Güterverkehr eine Nutzung der Binnenschifffahrt unterstützt. Im SCoT für den Ballungsraum Thionville (SCoTAT) wird die Binnenschifffahrt unter dem Gesichtspunkt der Mobilität betrachtet und von der Möglichkeit gesprochen, vom Hafen Basse-Ham aus einen Pendelverkehr einzurichten.

Als Ergänzung zu den „schweren“ Verkehrsmitteln finden sich in allen Dokumenten ausführliche Überlegungen betreffend die Förderung von Verkehrsmitteln als Alternative zum Pkw, das Carpooling und die Unterstützung der aktiven Mobilität: Vor allem die Weiterentwicklung der sanften Mobilität muss zur Förderung der Intermodalität beitragen (Zubringer zu den Bahnhöfen und den Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs, ...).

Die Zukunftsstudie „Lorraine 2020“ hebt die Koordination zwischen der **Entwicklung des Luftverkehrs** und dem Schienenverkehr in der Großregion hervor.

Im Regionalplan für ökologische Kohärenz (SRCE) wird empfohlen, die Transparenz der Verkehrsnetze im Zusammenhang mit den Umweltauswirkungen zu bewerten und zu verbessern. Die Studien weisen darauf hin, dass es mit Blick auf die Verringerung der Treibhausgasemissionen von großem Nutzen ist, im Bereich der Mobilität die Alternativen zum Pkw zu fördern.

4.4 Développement économique

« La Lorraine frappée par les grandes transformations économiques des 30 dernières années, entraînant la perte massive d'emplois industriels. Un retard cumulé en matière de qualifications professionnelles, une reconversion mitigée, des difficultés à innover et développer de nouvelles ressources. ». Ce constat de Lorraine 2020, largement partagé, est sous-jacent aux principaux axes du développement économique présent dans les documents stratégiques de la région. Ré-industrialisation, diversification, innovation, valeur ajoutée, qualification en sont les maîtres mots.

Il en découle l'identification de filières clefs, considérées comme stratégiques et porteuses d'avenir et la déclinaison des conditions de la réussite à travers l'offre territoriale (le foncier à vocation économique et l'immobilier d'entreprises, les infrastructures numériques à très haut débit) ou les synergies à créer ou amplifier avec la Recherche et Développement (pôles de compétitivités, plateformes de R&D...) et le système de formation.

Parmi les filières identifiées :

- **L'Agriculture et les Industries Agro-alimentaires** avec des préoccupations en matière de maintien, de diversification, d'innovation, de qualité des produits, de circuits-courts ;
- **La Filière Forêt-bois** et ses liens naturels avec l'Éco-construction et les Énergies renouvelables ;
- **L'industrie** avec une prédilection vers les secteurs à forte valeur ajoutée : Automobile, Aéronautique, Matériaux – mécanique, Chimie de spécialités ;
- **La logistique** ;

4.4 Wirtschaftliche Entwicklung

„Lothringen ist gezeichnet von den großen wirtschaftlichen Veränderungen der vergangenen 30 Jahre, die zu einem massiven Verlust von Arbeitsplätzen in der Industrie geführt haben. Zu konstatieren sind ferner ein aufgelaufener Rückstand im Bereich der Berufsqualifikationen, eine ambivalente Umstrukturierung und Probleme bei der Innovation und Förderung neuer Ressourcen.“ Diese weithin geteilte Feststellung im Zukunftsbild Lorraine 2020 liegt den wichtigsten Schwerpunkten der wirtschaftlichen Entwicklung zugrunde, die sich in den Strategiepapieren der Region finden. Reindustrialisierung, Diversifizierung, Innovation, Wertschöpfung und Qualifikation lauten hier die Schlüsselbegriffe.

Hieraus ergibt sich zum einen die Festlegung zentraler Branchen, die als strategisch wichtig und zukunftssträftig erachtet werden, und zum anderen eine Beschreibung der Erfolgsbedingungen unter Rückgriff auf das Angebot des Gebiets (Grundstücke für eine wirtschaftliche Nutzung und Unternehmensimmobilien, digitale Breitbandinfrastrukturen) oder auf die Synergien, die es zusammen mit dem Bereich Forschung und Entwicklung (Wettbewerbszentren, FuE-Plattformen ...) und dem Bildungssystem zu schaffen bzw. auszubauen gilt.

Zu den ermittelten Branchen gehören unter anderem Folgende:

- **Die Landwirtschaft und die Lebensmittelindustrie**, in denen die Anliegen den Fortbestand, die Diversifizierung, die Innovation und die Qualität der Produkte sowie kurze Wege betreffen
- **Die Forst- und Holzwirtschaft** mit ihren inhärenten Verbindungen zum ökologischen Bauen und zu den erneuerbaren Energien
- **Die Industrie** mit einer starken Neigung zu den Sektoren mit hoher Wertschöpfung: Automobilbranche, Luftfahrt, Werkstoffe – Mechanik, Spezialchemie
- **Die Logistik**

- **L'économie numérique, l'économie de l'innovation et plus globalement les services aux entreprises à forte valeur ajoutée** (Banques, finances, Assurance, Ingénierie, Recherche et développement) ;
- **L'énergie et environnement** : Éco-construction, Énergies renouvelables, traitements des déchets. Ce secteur est un secteur pivot pour l'ensemble des activités dans la mesure où il est au cœur des préoccupations du SRCAE et que l'accroissement de l'efficacité énergétique en baissant les coûts de l'énergie peut être considéré comme un facteur de compétitivité globale.

A ces secteurs de l'économie dite productive s'ajoute des approches plus récentes comme celle de l'économie créative (arts, luxe, ...) mais surtout des filières présentes dans la sphère de l'économie résidentielle ou présentielle avec, en premier lieu, le secteur du **tourisme, sports et loisirs, culture** comme secteur d'activité à part entière mais aussi comme facteur d'attractivité et, de rayonnement. On y trouve également **l'économie de la santé** (télémédecine, pharmacie, ...) ou **l'économie du vieillissement** et bien évidemment **le commerce et les services de proximité** avec des préoccupations différentes selon que l'on soit en milieu urbain ou rural.

Le spectre des activités couvertes par les documents lorrains est, de fait, très large ce qui ne facilite pas une lisibilité claire des orientations stratégiques lorraines.

Concernant la formation et le marché du travail, les principales orientations concernent la constitution de pôles de compétences adossés à chaque filière reconnue comme prioritaire et la conduite de démarche d'analyse des besoins locaux y compris dans un cadre grand régional élargi tout en œuvrant en faveur de la formation tout au long de la vie. A terme, c'est la

- **Die digitale Wirtschaft, die innovative Wirtschaft und ganz allgemein die Dienstleistungen mit hoher Wertschöpfung für Unternehmen** (Banken, Finanzsektor, Versicherungen, Projektplanung/Engineering, Forschung und Entwicklung)
- **Energie und Umwelt**: Ökologisches Bauen, erneuerbare Energien, Abfallbehandlung. Hier handelt es sich insofern um einen Sektor, der als Dreh- und Angelpunkt für alle Aktivitäten fungiert, als er im Zentrum des Regionalen Konzepts Klima-Luft-Energie (SRCAE) steht, und insofern, als das Ziel, die Energieeffizienz zu steigern, indem zugleich die Energiekosten gesenkt werden, als ein globaler Wettbewerbsfaktor angesehen werden kann.

Zu den aufgeführten Sektoren der auf den Absatz von Produkten und Dienstleistungen andernorts ausgerichteten Wirtschaft kommen die Ansätze aus jüngerer Zeit wie zum Beispiel die Kreativwirtschaft (Kunst, Luxus...), vor allem aber die Branchen im Bereich der auf die regionale bzw. lokale Ebene ausgerichteten Wirtschaft, zu denen in erster Linie die Sektoren **Tourismus, Sport, Freizeit und Kultur** gehören, die nicht nur eigenständige Wirtschaftszweige sind, sondern auch einen Faktor in punkto Attraktivität und Außenwirkung darstellen. Weitere Sektoren sind **die Gesundheitsbranche** (Telemedizin, Pharmazie, ...), **die Seniorenwirtschaft (Silver Economy)** und natürlich **der ortsnahe Handel und Dienstleistungsbereich** mit jeweils unterschiedlichen Anliegen in den städtischen und ländlichen Gebieten.

Das Spektrum der von den lothringischen Dokumenten abgedeckten Wirtschaftsbereiche ist tatsächlich sehr breit, was eine klare Erkennbarkeit der strategischen Ausrichtungen in Lothringen nicht erleichtert.

Im Bereich der Ausbildung und des Arbeitsmarktes betreffen die zentralen Ausrichtungen die Schaffung von Wettbewerbszentren, die an die als prioritär angesehenen Branchen angelehnt sind, und die Analyse der lokalen Bedürfnisse, und zwar auch unter Einbeziehung der großregionalen Ebene, wobei insgesamt auf die Förderung des lebenslangen Lernens

création d'un marché unique de l'emploi au sein de la Grande Région qui est visée (rapprochement des réglementations sociales et fiscales, mise en commun des offres d'emploi) avec la reconnaissance mutuelle des diplômés au sein de la Grande Région, la réduction des freins à la mobilité transfrontalière mais aussi le développement généralisé du bilinguisme.

Dans les SCoT, les zones d'activités économiques sont identifiées, hiérarchisées et, le cas échéant, programmées dans le temps. Le Pacte Lorraine prévoit le raccordement au très haut débit d'une centaine de sites d'activités économiques (principalement en Moselle et Meurthe-et-Moselle). La DTA prévoit la définition d'un réseau de grands pôles stratégiques d'activités qui prennent en compte les pôles d'emplois extérieurs que constituent Luxembourg, Esch-sur-Alzette et l'agglomération Sarrebruck-Sarrelouis. Sept grands pôles économiques constituent l'armature de ce réseau :

- **cinq grands pôles de développement industriel et logistique** (site de Beuvillers-Aumetz-Fontoy; pôle industriel multisites de l'agglomération de Thionville (mégazone d'Illange-Bertrange et site de l'ancien crassier de Terville); le pôle Ennery-Trémery-Flévy (Eurotransit et Garolor); le secteur de Farébersviller-Henriville; le site de Sarreguemines-Hambach);
- **deux pôles économiques mixtes** pour les agglomérations transfrontalières de Longwy et de la Moselle Est (concept d'Eurozone sur plusieurs sites en partenariat avec la Sarre).

hingearbeitet wird. Letztlich besteht das Ziel darin, einen einheitlichen Arbeitsmarkt in der Großregion zu schaffen (Annäherung der Rechtsvorschriften im sozialen Bereich und im Steuerwesen, Zusammenführung der Stellenangebote), auf dem es eine wechselseitige Anerkennung der Abschlüsse innerhalb der Großregion gibt, auf dem die Hemmnisse für die grenzüberschreitende Mobilität abgebaut werden und auch eine allgemeine Entwicklung der Zweisprachigkeit verfolgt wird.

In den SCoT werden Gewerbegebiete aufgeführt, hierarchisch geordnet und gegebenenfalls mit einer zeitlichen Planung versehen. Im Pacte Lorraine ist ein Breitbandanschluss für rund 100 Gewerbestandorte vorgesehen (hauptsächlich in den Departements Moselle und Meurthe-et-Moselle). In der DTA wird die Einrichtung eines Netzes großer strategischer Wirtschaftszentren anvisiert, das die externen Beschäftigungsregionen (Luxemburg, Esch-sur-Alzette und den Ballungsraum Saarbrücken-Sarrelouis) einbezieht. Das Grundgefüge dieses Netzes wird von sieben großen Wirtschaftszentren gebildet :

- **fünf große Entwicklungszentren in den Bereichen Industrie und Logistik** (der Standort Beuvillers-Aumetz-Fontoy; das auf mehrere Standorte verteilte Industriezentrum des Ballungsraums Thionville („mégazone Illange-Bertrange“ und der Standort der ehemaligen Halde in Terville); das Zentrum Ennery-Trémery-Flévy (Eurotransit und Garolor); das Gebiet Farébersviller-Henriville; der Standort Sarreguemines-Hambach);
- **zwei gemischte Wirtschaftszentren** in den grenzüberschreitenden Ballungsräumen Longwy und Moselle Est (Konzept einer auf mehrere Standorte verteilten Eurozone (grenzüberschreitender Industrie- und Gewerbepark) in Partnerschaft mit dem Saarland).

4.5 Enseignement, recherche et innovation

Le schéma régional de l'enseignement supérieur, de la Recherche et de l'innovation (2013) s'inscrit dans la continuité de la démarche prospective « Lorraine 2020 » et trouve sa traduction concrète dans le Pacte Lorraine. Les trois documents convergent sur deux idées forces :

- Le développement de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation doit être un levier pour le développement économique du territoire et s'articuler avec les filières identifiées comme stratégiques dans le cadre de « Lorraine 2020 » et qui trouvent leur traduction dans le Pacte lorraine 2014/2016 ;
- Ce développement doit s'inscrire dans une dynamique d'ouverture à l'internationale et s'ancrer dans l'espace transfrontalier et plus globalement dans celui de la Grande Région comme le montre par exemple le programme du Groupe de travail « enseignement Supérieur et Recherche » de la Grande Région (GT ENSUP) validé par le sommet des Exécutifs de la Grande Région).

Le projet de Vallée Européenne des Matériaux et de l'Energie (VEME), axe central du SRESRI, est symptomatique de cette convergence. Il devrait s'inscrire en parfaite complémentarité avec le Schéma Régional de l'Innovation – Spécialisation intelligente (SRI-SI), le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) (ces deux documents ne sont pas finalisés à ce jour) mais aussi avec le Contrat de Plan Régional de développement des Formations professionnelles (CPRDFP).

4.5 Bildung, Forschung und Innovation

Der regionale Plan für das Hochschulwesen, die Forschung und die Innovation (SRESRI) von 2013 knüpft an den zukunftsorientierten Ansatz „Lorraine 2020“ an und wird im „Pacte Lorraine“ konkretisiert. Die drei genannten Dokumente teilen zwei zentrale Gedanken:

- Die Entwicklung des Hochschulwesens, der Forschung und der Innovation muss als Hebel für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebiets genutzt werden. Dabei gilt es, diese Entwicklung mit den Branchen zu verbinden, die im Rahmen des Zukunftsbilds „Lorraine 2020“ als strategisch betrachtet und im Pacte Lorraine 2014/2016 in einem konkreten Ansatz behandelt werden.
- Darüber hinaus muss bei dieser Entwicklung eine dynamische Öffnung hin zur internationalen Ebene sowie eine Verankerung im grenzüberschreitenden Raum erfolgen und hier im Besonderen in der Großregion, wie dies das Beispiel des vom Gipfel der Exekutiven der Großregion genehmigten Programms der Arbeitsgruppe „Hochschulwesen und Forschung“ der Großregion (AG ENSUP) zeigt.

Das Projekt des Vallée Européenne des Matériaux et de l'Energie (Europäisches Valley für Werkstoffe und Energie, VEME), ein zentraler Schwerpunkt des SRESRI, steht sinnbildhaft für dieses Sich-auf-einander-zu-Bewegen. In diesem Zusammenhang geht es um eine perfekte Ergänzung zum Schéma Régional de l'Innovation – Spécialisation intelligente (Regionalplan für Innovation – Intelligente Spezialisierung, SRI-SI), zum Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (Regionalplan für wirtschaftliche Entwicklung, Innovation und Internationalisierung, SRDEII) (beide Dokumente sind bislang noch nicht fertiggestellt), aber auch zum Contrat de Plan Régional de développement des Formations professionnelles (Vertrag zwischen Staat und Region über einen Regionalplan für die Entwicklung der Berufsausbildung, CPRDFP).

Le SRESRI porte les ressources technologiques, scientifiques et académiques porteuses de développement économique alors que le SRI-SI est orienté vers les ressources d'appui au développement économique basé sur l'innovation et le SRDEII concerne les entreprises, les financeurs du développement économique et l'accueil d'investisseurs.

4.6 Développement résidentiel et social

Pour répondre aux objectifs de croissance (ou de stabilisation) de la population, les documents analysés montrent trois constantes :

- La nécessité d'un **développement de l'offre en logement** pour répondre à la croissance de la population envisagée et absorber les besoins liés à la décohabitation ;
- La volonté de **diversification du parc de logement** pour favoriser les parcours résidentiels, répondre aux besoins des populations spécifiques (jeunes, seniors, ménages modestes,...) et favoriser la mixité sociale ;
- La nécessité **d'améliorer la qualité des logements** notamment par la réhabilitation et la requalification du parc ancien principalement à travers la performance énergétique des logements ; En 2010, 22,4% des logements lorrains étaient considérés comme énergivore (classe F et plus) et seulement 12,5 % sont estimés « sobre (classe A à C). Le SRCAE prévoyait à ce titre la rénovation et l'amélioration de l'isolation thermique de 30% des logements sociaux et 20% des autres logements à l'horizon 2020 avec un ciblage prioritaire sur les ménages en précarité énergétique.

Der SRESRI behandelt die technologischen, wissenschaftlichen und akademischen Ressourcen während der SRI-SI auf die Ressourcen für die Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung ausgerichtet ist, die auf Innovation beruht. Der SRDEII seinerseits kümmert sich um die Unternehmen, die Geldgeber für Projekte der wirtschaftlichen Entwicklung und um die Betreuung von Investoren.

4.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung

Im Hinblick auf die Ziele im Zusammenhang mit dem Bevölkerungswachstum (bzw. der Stabilisierung der Bevölkerungszahlen) lassen sich in den analysierten Dokumenten drei Konstanten erkennen:

- Die Notwendigkeit eines **Ausbaus des Wohnungsangebots**, um auf das sich abzeichnende Bevölkerungswachstum zu reagieren und den Bedarf aufzufangen, der aus dem Phänomen entsteht, dass die verschiedenen Generationen und die Menschen insgesamt immer seltener in einer gemeinsamen Wohnung leben.
- Der Wunsch nach einer **Diversifizierung des Wohnungsbestands**, um Verbesserungen im Zusammenhang mit notwendigen Wohnungswechseln zu erreichen, auf die Bedürfnisse spezieller Bevölkerungsgruppen zu reagieren (jüngere und ältere Menschen, einkommensschwache Haushalte, ...) und die soziale Durchmischung zu fördern.
- Die Notwendigkeit, **die Qualität der Wohnungen zu verbessern**, und zwar insbesondere durch die Sanierung und Umwidmung des Bestands (hier geht es im Wesentlichen um die Energieeffizienz der Wohnungen). 2010 fielen 22,4 % der Wohnungen in Lothringen in die Kategorie „sehr hoher Energieverbrauch“ (Klasse F und höher) und lediglich 12,5 % in die Kategorie „mäßiger Energieverbrauch“ (Klasse A bis C). Im SRCAE waren diesbezüglich die Sanierung und die Verbesserung der Wärmedämmung von 30 % der Sozialwohnungen und von 20 % der übrigen Wohnungen bis 2020 vorgesehen, wobei das Hauptaugenmerk auf den Haushalten liegen sollte, die von Energiearmut betroffen sind.

Ce développement résidentiel s'affiche avec la volonté de **réduire la périurbanisation et limiter le rythme de consommation de l'espace** par des formes urbaines innovantes, compactes et diversifiées, de privilégier le renouvellement urbain, la densification à l'extension urbaine ; mais aussi par la **prise en compte de la desserte en transport en commun**.

La répartition de la dynamique de construction se veut équilibrée et s'appuie en particulier sur le niveau de l'armature urbaine.

D'une manière générale, les scénarios d'évolution de la population sur lesquels s'appuient ces apparaissent volontaristes, eu égard aux dynamiques démographiques constatées.

4.7 Tourisme et loisirs

L'analyse des documents stratégiques et études existantes révèle que tourisme et culture constituent tout à la fois un vecteur d'image, un facteur d'attractivité et de développement des territoires.

L'étude prospective Lorraine 2020 en souligne l'impact économique : « autant d'emplois que la filière automobile ». Par les actions qu'il identifie, le pacte Lorraine met l'accent sur le développement des loisirs de pleine nature et de bien-être et le tourisme culturel.

Les documents analysés attestent de **la grande diversité et de la richesse de l'offre touristique en Lorraine**. Tous les territoires préconisent leur valorisation - faire connaître les atouts touristiques - et le développement d'une offre touristique qui leur est certes propre mais que l'on retrouve de manière générique sur l'ensemble du territoire lorrain :

Cette évolution dans le logement va de pair avec le souhait d'une, par l'innovation des formes compactes et variées de peuplement **la suburbanisation à affaiblir, la vitesse de consommation des surfaces à réduire** et de la rénovation urbaine et de la densification le privilège sur une extension du territoire à donner, ce qui implique également de **renforcer les liens avec les transports publics**.

La répartition de la dynamique de construction dans le secteur du logement doit être équilibrée et se concentrer en particulier sur le niveau de l'armature urbaine.

Ensemble, ces scénarios d'évolution de la population sur lesquels s'appuient ces apparaissent volontaristes, eu égard aux dynamiques démographiques constatées.

4.7 Tourismus und Freizeit

Die Analyse der existierenden Strategiepapiere und Studien zeigt, dass die Bereiche Tourismus und Kultur gleichermaßen Einfluss auf das Image, die Attraktivität und die Entwicklung der Gebiete haben.

Die Zukunftsstudie Lorraine 2020 ihrerseits betont die wirtschaftliche Bedeutung: „genauso viele Arbeitsplätze wie in der Automobilindustrie“. Der Pakt Lorraine legt mit den in ihm genannten Maßnahmen den Schwerpunkt auf die Förderung der Freizeitangebote in der Natur und im Bereich Wellness sowie auf den Kulturtourismus.

Die analysierten Dokumente zeugen **von der großen Vielfalt und dem Umfang des touristischen Angebots in Lothringen**. In allen Gebieten wird empfohlen, dieses breite Spektrum zu nutzen (die touristischen Stärken bekannt machen) und ein touristisches Angebot zu fördern, das natürlich auf die jeweilige Gegend zugeschnitten ist, im Grunde aber auch

tourisme vert, parcs et sites naturels, tourisme de mémoire, tourisme culturel et de loisirs, activités de pleine nature, tourisme rural et urbain, patrimoine bâti et industriel, tourisme d'affaires, tourisme fluvial...

Le renforcement de l'attractivité touristique passe par **le renforcement des coopérations** sur ces différents champs thématiques, mais aussi par la complémentarité, la mise en réseau de l'offre touristique, le développement de coopérations avec les territoires voisins. Sont ainsi mis en exergue la création d'un parc naturel transfrontalier (SCoT Nord 54, SCoT du Val de Rosselle...), la création d'un réseau transfrontalier de randonnées cyclables, le développement de la véloroute....

Certains projets expriment la recherche d'un positionnement d'excellence en matière culturelle, de loisirs et de tourisme. D'autres préconisent le développement de nouvelles filières (agrotourisme), ou le développement de produits de valorisation touristique novateurs par l'utilisation de nouvelles technologies.

Les documents n'excluent pas la prise en compte de considérations plus basiques mais pour autant essentielles au développement de l'attractivité touristique : le développement et la diversification de l'offre d'hébergement, l'amélioration de l'accessibilité.

Le SRCAE fait état de l'impact du réchauffement climatique sur le tourisme : une baisse de fréquentation des domaines skiables mais une augmentation de la fréquentation des lieux de vacances estivaux.

auf die eine oder andere Weise im gesamten Gebiet Lothringens anzutreffen ist: Naturtourismus, Parks und Naturdenkmäler, Geschichtstourismus, Kultur- und Freizeittourismus, Aktivitäten in der Natur, Stadt- und Landtourismus, Baudenkmäler und Industrieerbe, Geschäftstourismus, Flusstourismus ...

Die Erhöhung der touristischen Attraktivität soll durch **eine Verstärkung der Kooperationen** in diesen verschiedenen Themenfeldern erfolgen, aber auch durch eine gegenseitige Ergänzung, die Vernetzung der touristischen Angebote und die Entwicklung von Kooperationen mit den Nachbargebieten. Hervorgehoben werden ferner die Schaffung eines grenzüberschreitenden Naturparks (SCoT Nord 54, SCoT des Val de Rosselle ...), der Aufbau eines grenzüberschreitenden Radwandernetzes, der Ausbau des Radwegs „Véloroute Charles le Téméraire“...

In einigen Plänen ist davon die Rede, Lothringen als eine „Exzellenzregion“ zu positionieren, die in den Bereichen Kultur, Freizeit und Tourismus über ein herausragendes Angebot verfügt. Andere empfehlen die Entwicklung neuer Wirtschaftszweige (Agrotourismus) oder von innovativen Produkten für die touristische Inwertsetzung durch die Nutzung neuer Technologien.

Abgesehen davon fehlt es in den Dokumenten auch nicht an etwas grundsätzlicheren Überlegungen, die für die Förderung der touristischen Attraktivität jedoch durchaus ebenfalls von wesentlicher Bedeutung sind: Ausbau und Diversifizierung des Angebots an Unterkünften, Verbesserung der Zugänglichkeit.

Das Regionale Konzept Klima-Luft-Energie (SRCAE) verweist auf die Auswirkungen der Klimaerwärmung auf den Tourismus: Rückgang der Besucherzahlen in den Skigebieten, aber Anstieg der Besucherzahlen an den Sommerurlaubsorten.

4.8 Environnement, climat et énergie

En 2010, la Loi Engagement National pour l'Environnement (dite Grenelle II) a mis en place les Schémas régionaux Climat Air Energie (SRCAE) et les Schémas régionaux de continuités écologiques (SRCE).

Ces deux documents auxquels il faudrait ajouter le **schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux** (SDAGE Rhin/Meuse ; non analysée dans le cadre de la présente démarche) couvrent l'essentiel du champ Environnement, climat, énergie même si d'autres documents de planification viennent les compléter (Zones de développement éolien (ZDE), Schéma Régional de raccordement au réseau électrique des énergies renouvelables, Plan régional Santé Environnement de Lorraine), même si la DTA (2005) et Lorraine 2020 intégraient déjà l'environnement comme un enjeu majeur.

Le SRCAE a, en effet, pour objectif de répondre de manière globale aux enjeux environnementaux, socio-économiques et sanitaires liés au changement climatique et aux pollutions en définissant des orientations et objectifs en matière de demande énergétique, de développement des énergies renouvelables, de lutte contre la pollution atmosphérique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'aux adaptations aux effets probables du changement climatique.

La préservation et/ou la restauration des continuités écologiques et de la biodiversité, traduite dans la Trame Verte et Bleue (TVB) du SRCE, s'inscrit pleinement dans ce cadre en anticipant le déplacement des aires de répartition de nombreuses espèces et de leurs habitats ainsi que des habitats naturels, du fait du changement climatique et participe aussi à la

4.8 Umwelt, Klima und Energie

2010 wurden durch das Umweltgesetz „Loi Engagement National pour l'Environnement“ (Grenelle II) die regionalen Konzepte Klima-Luft-Energie (SRCAE) und die Regionalpläne für ökologische Kohärenz (SRCE) eingeführt.

Diese beiden Dokumente, zu denen noch das **Rahmenkonzept für die Gestaltung und Bewirtschaftung von Gewässern** (SDAGE Rhein/Maas; im Rahmen der vorliegenden Studie nicht analysiert) hinzugenommen werden sollte, decken den wesentlichen Teil des Themenfelds Umwelt, Klima und Energie ab, auch wenn noch andere Planungsdokumente ergänzende Aspekte behandeln (Zones de développement éolien (Entwicklungsgebiete für die Windkraft, ZDE), Schéma Régional de raccordement au réseau électrique des énergies renouvelables (Regionales Konzept für die Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien in das Stromnetz), Plan régional Santé Environnement de Lorraine (Regionalplan Gesundheit-Umwelt für Lothringen)) und selbst wenn die DTA (2005) und das Zukunftsbild Lorraine 2020 den Umweltbereich bereits als eine wichtige Herausforderung aufgezeigt haben.

Mit dem SRCAE wird das Ziel verfolgt, auf umfassende Weise auf die Herausforderungen zu reagieren, die sich unter ökologischen, sozioökonomischen und gesundheitlichen Gesichtspunkten in Verbindung mit dem Klimawandel, den Umweltverschmutzungen und den Anpassungen an die vermutlichen Folgen des Klimawandels stellen. Zu diesem Zweck werden Ausrichtungen und Ziele für folgende Punkte festgelegt: Energienachfrage, Förderung der erneuerbaren Energien, Kampf gegen die Luftverschmutzung und Verringerung der Treibhausgasemissionen.

Der Schutz bzw. die Wiederherstellung der ökologischen Durchgängigkeiten und der Biodiversität, wie er bzw. sie im Schutzgebietsnetz aus Grün- und Wasserflächen (Trame Verte et Bleue, TVB) des Regionalplans für ökologische Kohärenz (SRCE) zum Tragen kommen, stehen absolut mit dem vorgenannten Ziel im Einklang, indem angesichts des Klimawandels die Verlagerung der

régulation du climat en jouant un rôle d'atténuation par l'intermédiaire des milieux qui la composent (captation du carbone par les forêts, rôle tampon des zones humides).

De plus, les plans de déplacements Urbains (PDU) et les Plans de Protection de l'atmosphère (PPA) **doivent être compatibles** avec le SRCAE alors que les schémas de Cohérence territoriale (SCoT), les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) **doivent prendre en compte** les orientations du SRCAE.

Les trois axes prioritaires retenus dans le SRCAE Lorraine sont :

- Priorité 1 - Consommer moins dont les enjeux touchent aux comportements individuels et aux pratiques de déplacement ainsi qu'à l'amélioration de l'isolation thermique des bâtiments résidentiels et d'activités ;
- Priorité 2 - Produire mieux : augmenter la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique, l'amélioration des systèmes de chauffage ou de refroidissement ainsi que l'amélioration de la performance énergétique et l'efficacité des process de production agricoles et industriels ;
- Priorité 3 - S'adapter au changement climatique : construire et aménager durablement, préserver les ressources naturelles et notamment l'eau.

Sur la base des scénarios élaborés et prenant en compte les réalités du territoire, les orientations proposées dans le cadre du SRCAE Lorraine devraient permettre de diminuer de 13% les consommations d'énergie finale de la Lorraine par rapport au scénario tendanciel 2020 (objectif national : 20%) ; de diminuer de 23 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 (objectif national : 20%) et de porter à 14% la part d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie finale en 2020 (objectif national : 23%).

Verbreitungsgebiete zahlreicher Arten und ihres Lebensraums sowie die Verlagerung der natürlichen Lebensräume antizipiert wird. Darüber hinaus tragen die Grün- und Wasserflächen auch zu einer Regulierung des Klimas bei, da die entsprechenden Räume eine Milderung bewirken (Kohlenstoffbindung durch die Wälder, Pufferfunktion der Feuchtgebiete).

Des Weiteren müssen die Nahverkehrspläne (PDU) und die Pläne für den Schutz der Atmosphäre (PPA) mit dem SRCAE **kompatibel** sein, während die Konzepte für die territoriale Kohärenz (SCoT), die lokalen Wohnungsbauprogramme (PLH) und die lokalen Stadtentwicklungspläne (PLU) die Ausrichtungen des SRCAE **berücksichtigen müssen**.

Im lothringischen SRCAE werden folgende drei Prioritäten festgelegt :

- Priorität 1 – Weniger verbrauchen: Hier betreffen die Herausforderungen die individuellen Verhaltensweisen und die Fortbewegungsarten sowie die Verbesserung der Wärmedämmung von Wohn- und Geschäftsgebäuden.
- Priorität 2 – Besser produzieren: Hier geht es darum, den Anteil der erneuerbaren Energien im Energiemix zu erhöhen, die Heiz- und Kühlsysteme zu verbessern und die Energieeffizienz sowie die Effizienz der landwirtschaftlichen und industriellen Produktionsprozesse zu steigern.
- Priorität 3 – Sich an den Klimawandel anpassen: nachhaltig bauen und ausbauen, die natürlichen Ressourcen und hier insbesondere das Wasser schützen.

Auf der Grundlage der erarbeiteten Szenarien und unter Berücksichtigung der Realitäten in den Gebieten dürften es die im Rahmen des lothringischen SRCAE vorgeschlagenen Ausrichtungen ermöglichen, den Endenergieverbrauch in Lothringen um 13 % zu senken (Trendszenario für 2020: nationales Ziel von 20 %), die Treibhausgasemissionen verglichen mit 1990 (nationales Ziel: 20 %) um 23 % zu senken und den Anteil der erneuerbaren Energie am Endenergieverbrauch bis 2020 auf 14 % zu steigern (nationales Ziel: 23 %).

Les documents mettent en avant certains secteurs spécifiques faisant ou devant faire l'objet d'une approche transfrontalière :

- Le contrat de rivière Haute-Sûre est un projet transfrontalier, mis en œuvre avec l'aide de l'Union européenne, du Luxembourg, de la Wallonie (Belgique) et de la Lorraine (France) ;
- Le massif du Warndt, espace central du parc SaarMoselle ;
- Permettre par la mise en réseau des espaces naturels (continuité écologique) dans le triangle Cattenom, Mondorff, Schengen (Lux.) et le secteur Forbach Sarreguemines avec la Sarre ;
- Les ceintures forestières en périphérie des zones urbanisées et en particulier autour des agglomérations transfrontalières : Longwy-Athus-Aubange, Esch-Villerupt, Sarrebruck-Moselle-Est.

Die Dokumente heben einige spezielle Sektoren hervor, für die ein grenzüberschreitender Ansatz verfolgt wird bzw. verfolgt werden sollte:

- Der Gewässervertrag Obersauer ist ein grenzüberschreitendes Projekt, das mit Unterstützung durch die Europäische Union, Luxemburg, die Wallonie (Belgien) und Lothringen (Frankreich) umgesetzt wird.
- Das Waldgebiet Warndt als zentraler Raum des SaarMoselle-Parks.
- Im Dreieck Cattenom, Mondorff, Schengen (Luxemburg) und dem Gebiet Forbach-Sarreguemines durch eine Vernetzung Naturräume (ökologische Durchgängigkeit) mit dem Saarland ermöglichen.
- Die Waldgürtel am Rand der städtischen Gebiete und insbesondere rund um die grenzüberschreitenden Ballungsräume: Longwy-Athus-Aubange, Esch-Villerupt, Saarbrücken-Moselle Est.

5. L'aménagement du territoire en Rhénanie-Palatinat

5.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

Les 12 documents analysés sont classés par ordre chronologique. Ainsi les documents plus récents reprennent, dans certains cas, des éléments de documents plus anciens.

2006	2008	2011	2013	2014	2015
Doc. 1. Regional Raumordnungsplan (RROP) Mittelrhein- Westerwald (Plan d'Aménagement Régional (RROP) Rhin Moyen-Westerwald)	Doc. 2. Zukunftsstrategie Region Trier (Stratégie d'Avenir de la Région de Trèves)	Doc. 4. RROP Westpfalz (verbindlich seit 2012) (RROP Palatinat Occidental)	Doc. 7. Fortschreibung LEP IV (Actualisation du LEP IV)	Doc. 8. ROPneuE Trier (Entwurf Neuaufstellung) (ROPneuE Trèves)	Doc. 10. 2. Fortschreibung LEP IV (2 ^{nde} actualisation du LEP IV)
	Doc. 3. Landesentwicklungsprogra mm IV (LEP) (4 ^{ème} Programme de Développement du Land)	Doc. 5. Nachhaltigkeitsstrategie (Stratégie de Développement Durable)		Doc. 9. Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar (Plan Régional Commun Rhin-Neckar)	Doc. 11. RROP Rheinhessen-Nahe (RROP Hesse-Rhénane)
		Doc. 6. Regionales Energiekonzept Region Trier (Fortschreibung 2010/11)			Doc. 12. Klimaschutz- Konzept Rheinland-Pfalz (Concept de Lutte contre le Réchauffement Climatique de la Rhénanie -Palatinat)

Pour l'Allemagne et la Rhénanie-Palatinat, les niveaux de planification suivants sont pertinents: République fédérale (niveau fédéral), niveau du Land (Rhénanie-Palatinat), les régions et les communes. Ces niveaux sont interconnectés par le principe du « **contre-courant** » (article 1.3 de la loi fédérale d'aménagement du territoire), ce qui signifie que les niveaux de

5. Raumordnung und Landesplanung in Rheinland-Pfalz

5.1 Kontext und Zuständigkeiten

Die 12 analysierten Dokumente sind chronologisch organisiert. Neuere Dokumente haben in manchen Fällen Bestandteile aus älteren Plänen übernommen.

Für Deutschland bzw. Rheinland-Pfalz sind die folgenden Planungsebenen relevant: Bundesrepublik (föderale Ebene), Landesebene (Rheinland-Pfalz), Regionen und Gemeinden. Diese Ebenen sind im sogenannten **Gegenstromprinzip** nach §1 Abs. 3 Raumordnungsgesetz des Bundes miteinander verbunden, was bedeutet, dass die unteren Planungsebenen

planification inférieurs participent à la création des plans supra-locaux, et inversement, ils doivent se conformer aux exigences de planification supra-locale. Le niveau fédéral définit notamment un **principe d'égalité des conditions de vie**. Au niveau fédéral allemand, la loi sur l'aménagement du territoire (« Raumordnungsgesetz (ROG) ») définit les missions, les lignes directrices et les principes d'aménagement du territoire.

En 2006, la conférence des ministres de l'aménagement du territoire (MKRO), qui réunit le ministre fédéral et les ministres de chaque Land, a défini des **lignes directrices** et des **stratégies d'action, à l'échelle fédérale, pour l'aménagement du territoire en Allemagne**. Elles ont été actualisées et validées par le MKRO le 9 mars 2016. Les champs en vigueur du développement territorial, qui font l'objet de discussions en lien avec l'actualisation des lignes directrices, sont l'assurance des services d'intérêt général dans un contexte d'égalité des conditions de vie, de compétitivité au regard des catégories d'espaces (entre autres territoires métropolitains et espaces ruraux), du développement durable, de la consommation d'espace, des conséquences territoriales de la transition énergétique ainsi que la lutte contre le réchauffement climatique.

Dans le cadre d'un projet sur l'observation territoriale (« Raubeobachtung »), l'Institut fédéral de Recherche dans les domaines de la Construction, de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (« Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung » (BBSR)) analyse le développement territorial à des échelles différentes, en Allemagne et en Europe, en exploitant et en mettant à disposition des données territoriales. A l'échelle européenne, les données sur les conditions de vie sont diffusées à l'échelle régionale. De plus, le BBSR pilote des projets-pilotes d'aménagement du territoire (« Modellvorhaben der Raumordnung » (MORO)) qui testent de nouvelles pistes d'action et de nouveaux outils. La Grande Région participe en ce moment à un projet MORO sur l'observation territoriale en Allemagne et dans les régions frontalières. Dans ce projet, les questions spécifiques aux espaces frontaliers seront étudiées et un système transfrontalier d'indicateurs pour l'observation du territoire doit être élaboré.

Mitspracherechte bei der Erstellung überörtlicher Pläne haben umgekehrt sich die unteren Planungsebenen an die Vorgaben der überörtlichen Planung halten müssen. Das Prinzip der **Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen** ist im Bundesraumordnungsgesetz (ROG) festgeschrieben. Auf der Bundesebene legt das ROG die Aufgaben, Leitvorstellungen und die Grundsätze der Raumordnung fest.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), die sich aus den Raumordnungsministerien der Länder und dem für Raumordnung zuständigen Bundesminister zusammensetzt, hat im Jahr 2006 **Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland** verabschiedet und aktuell fortgeschrieben. Am 9. März 2016 hat die MKRO die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien verabschiedet. Aktuelle inhaltliche Handlungsfelder der Raumentwicklung, die auch in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Leitbilder diskutiert werden, sind die Sicherung der Daseinsvorsorge im Kontext der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, Wettbewerbsfähigkeit in Zusammenhang mit Raumkategorien (u.a. Metropolräume und ländliche Räume), nachhaltige Steuerung der Flächeninanspruchnahme, die räumlichen Auswirkungen der Energiewende sowie Klimaschutz.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung analysiert im Rahmen der **Raubeobachtung** die räumliche Entwicklung auf verschiedenen Ebenen in Deutschland und Europa indem es räumliche Daten auswertet und bereitstellt. Im europäischen Vergleich werden die Lebensverhältnisse auf regionaler Ebene dargestellt. Außerdem werden Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) betreut um neue Handlungsansätze und Instrumente zu testen. Derzeit läuft unter Beteiligung der Großregion ein MORO zur Raubeobachtung in Deutschland und angrenzende Regionen. In diesem Projekt werden grenzraumspezifische Fragestellungen erforscht und es soll ein grenzüberschreitendes Indikatorensystem zur Raubeobachtung erarbeitet werden.

Les **programmes et plans** élaborés en Rhénanie-Palatinat, (le Programme de Développement du Land (« Landesentwicklungsprogramm (LEP) »), les 4 Plans d'Aménagement Régionaux (Regionale Raumordnungspläne (ROP) et le plan régional commun Rhin-Neckar, qui couvre en partie les Länder de Hesse, Bade-Wurtemberg et Rhénanie-Palatinat) sont des instruments normatifs ayant une portée réglementaire. Dans certains cas, ils sont complétés par des programmes et concepts de développement particuliers, plus informels et orientés politiquement ou stratégiquement, comme le Concept de Lutte contre le Réchauffement Climatique (« Klimaschutzkonzept ») et la Stratégie de Développement Durable (« Nachhaltigkeitsstrategie ») à l'échelle de la Rhénanie-Palatinat ou la Stratégie d'Avenir (« Zukunftstrategie ») 2025 de la région d'aménagement de Trèves. Ces documents ont également été analysés, contrairement à d'autres stratégies sectorielles comme la « Stratégie Tourisme 2015 » pour la Rhénanie-Palatinat, non pris en compte dans un premier temps. Les aspects territoriaux essentiels de la politique de développement sont couverts par le Programme de Développement du Land (LEP) de Rhénanie-Palatinat, à la fois multiscalaire et plurithématique.

Durant cette phase d'analyse, plusieurs entretiens ont été réalisés avec les experts suivants:

- **Petra Schelkmann**, Département du Développement du territoire européen, Ministère de l'Intérieur et des Sports (MDI) ;
- **Michael Frein**, Département de la Durabilité, MDI ;
- **Dr. Hans-Günther Clev**, Directeur de l'urbanisme de la Communauté de planification Palatinat occidental ;
- **Roland Wernig**, Directeur de l'urbanisme de la Communauté de planification de la Région de Trèves ;
- **Sabine Kratz**, Chancellerie d'Etat, Rhénanie-Palatinat ;
- **Jens Carstensen**, Département de l'Aménagement du territoire, MDI ;
- **Wolfgang Raber**, Département de la Protection du Climat et du Changement climatique, Ministère de l'économie, des transports, de l'agriculture et de la viticulture.

Die **Programme und Pläne**, die für Rheinland-Pfalz aufgestellt sind, bewegen sich überwiegend im formellen normativ geregelten Bereich (Landesentwicklungsprogramm sowie 4 Regionale Raumordnungspläne und der Einheitliche Regionalplan für den Verband Region Rhein-Neckar, welcher Teilräume der drei deutschen Länder Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz abdeckt) und haben ordnende Funktion. In bestimmten Feldern werden sie durch spezielle Programme und Entwicklungskonzepte ergänzt, die informellen Charakter haben und politisch bzw. strategisch ausgerichtet sind. Für Rheinland-Pfalz sind dies u.a. das Klimaschutzkonzept des Landes, die Nachhaltigkeitsstrategie und die Zukunftsstrategie 2025 für die Planungsregion Trier. Diese Dokumente wurden ebenfalls in die Untersuchung einbezogen, andere wie z.B. die Tourismusstrategie 2015 für Rheinland-Pfalz und weitere Fachstrategien zunächst nicht. Die wesentlichen entwicklungspolitischen raumrelevanten Aspekte werden durch das Fach- und Ebenen übergreifende Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz abgedeckt, bzw. sind dort verortet.

Im Rahmen der Untersuchung wurden folgende Experteninterviews geführt:

- **Petra Schelkmann**, Referat Europäische Raumentwicklung, MDI
- **Michael Frein**, Referat Nachhaltigkeit, MDI
- **Dr. Hans-Günther Clev**, leitender Planer Planungsgemeinschaft Westpfalz
- **Roland Wernig**, leitender Planer Planungsgemeinschaft Region Trier
- **Sabine Kratz**, Staatskanzlei RLP
- **Jens Carstensen**, Abteilung Landesplanung, MDI
- **Wolfgang Raber**, Referat Klimaschutz, Klimawandel, MWVLW

Le **LEP** est élaboré par le Ministère de l'Intérieur et du Sport de la Rhénanie Palatinat, autorité supérieure de planification du Land.

La protection du climat et l'énergie sont devenues des priorités politiques, comme le confirme la nouvelle loi sur la protection du climat (« Landesklimaschutzgesetz ») de 2014 et l'élaboration du Concept de Lutte contre le Réchauffement Climatique en 2015. La Stratégie de Développement Durable du Land de 2011, qui est aussi un document stratégique, a été actualisée en janvier 2016.

Au **niveau régional**, il existe **quatre communautés d'aménagement du territoire (Regionale Planungsgemeinschaften)**, délimitées à l'échelle communale et couvrant le territoire : région de Trèves, Westpfalz, Rheinhessen-Nahe, Mittelrhein-Westerwald, et le Verband Rhin-Neckar, qui intègre l'ancienne communauté d'aménagement du Rheinpfalz. Les quatre communautés et le Verband Rhin-Neckar (y compris pour la Hesse et le Bade-Wurtemberg) ont élaboré un Plan d'Aménagement Régional pour leur territoire respectif.

En outre, il existe un instrument informel de l'aménagement régional : La Stratégie d'Avenir 2025 de la région de Trèves, qui est un schéma de développement régional. Cette stratégie datant de 2008, certains projets ont déjà été mis en œuvre. Les objectifs de développement qui ont été formulés restent globalement d'actualité.

Au **niveau communal**, les municipalités, et le cas échéant, les communautés, sont compétentes pour la planification du développement (« Bauleitplanung ») comportant le plan d'occupation des sols (« Flächennutzungsplan ») et le plan de développement (« Bebauungsplan »). Le niveau communal n'est pas traité dans cette analyse.

Das **Landesentwicklungsprogramm** wird von der Obersten Landesplanungsbehörde Rheinland-Pfalz (Abteilung Landesplanung), derzeit im Ministerium des Innern und für Sport (MDI) des Landes Rheinland-Pfalz aufgestellt.

Insbesondere die Themen **Klimaschutz und Energie** haben in den letzten Jahren hohen politischen Stellenwert erhalten. Dies wird u.a. durch das neue Landesklimaschutzgesetz aus dem Jahr 2014 und die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2015 belegt. Die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes aus dem Jahr 2011, ebenfalls ein strategisches Dokument, wurde im Januar 2016 aktualisiert.

Auf der regionalen Ebene, die flächendeckend agiert, bestehen **vier regionale Planungsgemeinschaften**: Region Trier, Westpfalz, Rheinhessen-Nahe, Mittelrhein-Westerwald, und der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN), in dem die ehemaligen regionale Planungsgemeinschaft Rheinpfalz aufgegangen ist. Die vier regionalen Planungsgemeinschaften und der Verband Region Rhein-Neckar (mit Hessen und Baden-Württemberg) haben jeweils für ihr Gebiet regionale Raumordnungspläne, bzw. der VRRN den Einheitlichen Regionalplan erstellt. Die regionalen Planungsgemeinschaften in Rheinland-Pfalz sind kommunal verfasst.

Des Weiteren ist als informelles Instrument der Regionalplanung die Zukunftsstrategie 2025 für die Planungsregion Trier zu nennen, die vom Ansatz her ein Regionalentwicklungskonzept ist. Da diese Strategie aus dem Jahr 2008 stammt, sind bereits einige Projekte umgesetzt. Die für einzelne Handlungsfelder formulierten Entwicklungsziele besitzen aber nach wie vor ganz überwiegend Gültigkeit.

Auf der **kommunalen Ebene** sind die Planungsämter der Gemeinden, bzw. der Verbandsgemeinden, für die Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungsplan) zuständig. die kommunale Ebene wird für Rheinland-Pfalz in dieser Untersuchung nicht näher behandelt.

Enfin, la **coopération transfrontalière** est très importante pour la Rhénanie-Palatinat, étant donné qu'elle partage une grande part de ses limites terrestres avec des territoires engagés dans deux structures de coopération transfrontalière (Grande Région et Conférence du Rhin Supérieur). A côté de cela, la Rhénanie-Palatinat est engagée dans d'autres structures de coopération, comme l'espace PAMINA ou le Vierernetzwerk (espace de coopération interrégionale associant la Bourgogne, la Bohême Moyenne, la région d'Opole (Pologne) et la Rhénanie-Palatinat).

En ce qui concerne la **coopération transfrontalière**, les régions métropolitaines européennes devraient être renforcées, par une coordination transfrontalière des grands projets nationaux. La coopération transfrontalière doit être élargie dans la Grande Région (ainsi que dans le Haut-Rhin et dans la zone de coopération PAMINA), notamment le réseau de villes QuattroPole et des fonds structurels de l'UE devraient être utilisés pour la coopération territoriale européenne (y compris INTERREG B Europe du Nord-Ouest). Des **processus et instruments de planification transfrontaliers** et des concepts régionaux d'aménagement du territoire transfrontaliers sont à créer et à coordonner. La future stratégie Trèves mentionne notamment, dans le cadre de la concertation, **la création d'un groupe d'intérêt local** pour le territoire de la Grande Région.

Le nouveau ROP de Trèves inscrit comme principe de développement l'intégration permanente et étroite de la région de Trèves dans la Grande Région et son inscription dans l'émergence de la RMPT.

Dans l'ensemble, des **liens et des échanges transfrontaliers** pour le développement doivent être pris en compte **et développés**.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist für das Land Rheinland-Pfalz insgesamt von großer Bedeutung, da ein bedeutender Teil der Landesgrenze an benachbarte Mitgliedsstaaten angrenzt und Rheinland-Pfalz als Partner in der Großregion und in der Oberrheinkonferenz gleich in zwei grenzüberschreitenden Kooperationsräumen engagiert ist. Daneben bestehen weitere Kooperationen u.a. im PAMINA-Raum oder interregional mit Burgund, Oppeln, Mittelböhmen im Vierernetzwerk.

Bezüglich **grenzüberschreitender Zusammenarbeit** sollen die europäischen Metropolregionen gestärkt werden, eine grenzüberschreitende Abstimmung von landesbedeutsamen Projekten erfolgen, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Großregion ausgebaut werden (ebenso wie am Oberrhein und im Kooperationsraum PAMINA), das Städtetzwerk QuattroPole ausgebaut werden, und Strukturfördermittel der EU in der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (auch in INTERREG B Nordwesteuropa) genutzt werden. **Grenzüberschreitende Planungsprozesse und Instrumente**, auch regionale grenzüberschreitende Raumentwicklungskonzepte, erstellt und koordiniert werden. Die Zukunftsstrategie Trier nennt als Maßnahme der Abstimmung ebenfalls die **Schaffung einer alle Verwaltungsebenen integrierenden Interessenvereinigung** für den Raum der Großregion.

Das ROPneuE Trier formuliert darüber hinaus die dauerhafte und enge Einbindung der Region in die Großregion sowie die Etablierung und Institutionalisierung der GPMR als Entwicklungsgrundsätze.

Insgesamt sollen **grenzüberschreitende Verflechtungen und Austauschbeziehungen** für die weitere Entwicklung **berücksichtigt und ausgebaut werden**.

5.2 Développement territorial

Les principes de l'aménagement du territoire sont à peu près identiques dans toutes les sous-régions, et comprennent les domaines suivants : l'égalité, la durabilité, l'égalité des sexes.

5.2.1 Egalité

Selon les orientations principales de l'aménagement du territoire fédéral et des Länder, le principe de la création de **conditions de vie égales** s'applique aux documents de Rhénanie-Palatinat. **Le changement démographique et préservation de l'intérêt général découlant de celui-ci constituent un défi particulier.** Ceci concerne particulièrement les territoires ruraux et passe par une meilleure collaboration entre les lieux centraux identifiés, dont les lieux centraux des pays voisins devraient être inclus. Dans l'ensemble, il convient de pratiquer une planification du développement prévoyante et inclusive. Dans l'optique de la concentration décentralisée, il convient de trouver un équilibre entre centralisation et décentralisation, dans laquelle le développement démographique et économique est pris en compte.

5.2.2 Durabilité

La planification doit aussi contribuer au **développement durable** ce qui implique notamment la **réduction de la consommation des terres** et le **principe d'un développement à l'intérieur du tissu urbain** avant un développement en extension. La mise en œuvre d'une économie circulaire en milieu urbain passe par la mobilisation des potentiels fonciers dans des secteurs spécifiques. L'imperméabilisation des sols doit être réduite pour préserver les habitats et les espaces naturels et la superficie cultivée de l'agriculture biologique augmentée. Le concept de lutte contre le réchauffement climatique prévoit comme objectif un concept de mesures intégré au développement d'une urbanisation économe en espace ainsi que la promotion de l'aménagement d'agglomérations sans voitures et aux espaces de stationnement limités. L'objectif de la stratégie de développement durable vise à limiter la consommation d'espace pour

5.2 Raumentwicklung

Die Leitvorstellung der Raumentwicklung umfassen die Bereiche: Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen, Nachhaltigkeit und Geschlechtergerechtigkeit.

5.2.1 Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen

Entsprechend der zentralen Leitvorstellung der Raumordnung des Bundes und der Länder gilt für die rheinland-pfälzischen Dokumente das Prinzip der Schaffung **gleichwertiger Lebensverhältnisse**.

Als besondere Herausforderung stellt sich der **demographische Wandel** und daraus resultierend die Sicherung der **Daseinsvorsorge**. Diese soll insbesondere in ländlichen Räumen durch Kooperation von zentralen Orten gewährleistet werden, wobei auch die zentralen Orte der Nachbarländer einbezogen werden sollen. Insgesamt soll eine integrative Vorsorge- und Entwicklungsplanung betrieben werden. Im Sinne der dezentralen Konzentration soll ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Zentralität und Dezentralität erreicht werden, wobei auch die demographische und finanzielle Entwicklung berücksichtigt wird.

5.2.2 Nachhaltigkeit

Die Raumordnung soll ebenfalls einen Beitrag zur **nachhaltigen Entwicklung** leisten. Hierzu gehört u.a. die **Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme** und der Vorrang der **Innen- vor der Außenentwicklung**. Die Voraussetzungen für eine Siedlungsflächenkreislaufwirtschaft sowie zur Mobilisierung von vorhandenen Flächenpotenzialen im Innenbereich werden ebenfalls für Teilräume angedacht. Die Flächenversiegelung soll verringert werden, um die natürlichen Bodenfunktionen zu erhalten; die Anbaufläche des ökologischen Landbaus soll erhöht werden. Das Klimaschutzkonzept sieht weiterhin als Ziel ein integriertes Maßnahmenkonzept zur flächensparenden Siedlungsentwicklung vor, sowie die Förderung des Baus von autofreien und stellplatzreduzierten Siedlungen. Das Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ist es, die Inanspruchnahme neuer

l'urbanisation et les réseaux de transport à l'échelle fédérale à 30 ha par jour d'ici 2020 (0,6 ha en 2014 en Rhénanie-Palatinat). En outre, le RROP Rheinessen-Nahe intègre le principe d'une densification de l'habitat à proximité des gares.

5.2.3 L'égalité des sexes

Le Programme de Développement du Land (LEP) de Rhénanie-Palatinat et les plans régionaux d'aménagement du territoire (ROP) ont tous été soumis à une « vérification de parité » (Gender Check). À l'aide d'une grille de contrôle, tous les plans directeurs (Leitbilder) ont fait l'objet d'une évaluation concernant la comptabilité de leurs objectifs et orientations de planification territoriale avec le principe d'égalité.

Les contrôles ont porté sur les aspects «être concerné» et «impact» sur la situation de vie spécifique respective, c'est-à-dire afin de savoir si et dans quelle mesure les femmes et les hommes sont différemment affectés, quelles pourraient être les causes et comment cela peut être prouvé en termes de chiffres, et si ce n'est pas le cas, comment cela pourrait être détecté à l'avenir.

Il a également été étudié, respectivement dans le LEP et les ROP, dans quelle mesure les plans directeurs ont un impact „positif à l'égalité“, sont „orientés vers l'égalité“, sont „neutres par rapport à l'égalité“ ou sont „négatifs à l'égalité“.

Il convient de noter qu'en raison de leur statut de document-cadre, les plans ne mettent pas en œuvre directement les processus d'évolution du territoire mais qu'ils sont mis en œuvre par les plans inférieurs (en partie dans la planification régionale ou plutôt via l'urbanisme prévisionnel (Bauleitplanung) ou la planification sectorielle (Fachplanung)).

En général, on peut constater que dans le domaine de l'**égalité entre les hommes et les femmes**, de nombreux objectifs figurent dans le chapitre « développement résidentiel et social », et que les approches abordées ici plaident pour une région ou une « ville des courtes distances » et abordent les thèmes de l'accessibilité et de l'accès.

Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke auf Bundesebene bis zum Jahr 2020 auf durchschnittlich 30 Hektar pro Tag zu begrenzen (derzeit 0,6 ha im Jahr 2014 in Rheinland-Pfalz). Darüber hinaus enthält der RROP Rheinessen-Nahe den Grundsatz, dass insbesondere an den Haltstellen des Schienenpersonenverkehrs Möglichkeiten zur verdichteten Bebauung genutzt werden

5.2.3 Geschlechtergerechtigkeit

Das Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz sowie die regionalen Raumordnungspläne wurden alle einem Gender Check unterzogen. Anhand einer Checkliste wurde alle Leitbilder mit ihren landesplanerischen Zielen und Grundsätzen einer Gleichstellungsverträglichkeitsprüfung unterzogen. Überprüft wurden die Aspekte „Betroffenheit“ und „Auswirkungen“ auf die jeweilige spezifische Lebenssituation, das heißt ob und falls ja inwiefern Frauen und Männer unterschiedlich betroffen sind, was hierfür die Ursachen sein könnten und inwiefern dies anhand von Zahlen belegt werden kann, bzw. falls nicht, wie dies zukünftig erfasst werden könnte. Es wurde weiterhin untersucht inwiefern einzelne im Landesentwicklungsprogramm bzw. in den regionalen Raumordnungsplänen festgelegte Leitbilder sich „gleichstellungspositiv“, „gleichstellungsorientiert“, „gleichstellungsneutral“ oder „gleichstellungsnegativ“ auswirken. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund des Rahmencharakters die übergeordneten Pläne selbst keine unmittelbar raumverändernden Prozesse in Gang setzen sondern diese erst im Rahmen der nachfolgenden Planungen (teilweise Regionalplanung bzw. eher über die Bauleitplanung bzw. Fachplanungen) umgesetzt werden.

Generell lässt sich festhalten, dass für den Bereich der **Chancengleichheit von Männern und Frauen** viele Ziele hauptsächlich in der Kategorie ‚Soziales‘ aufgeführt werden, bzw. dass hier Ansätze angesprochen werden die eine Region bzw. „Stadt der kurzen Wege“ postulieren und die Themen Erreichbarkeit und Zugang behandeln.

5.2.4 Les éléments et instruments de structuration spatiale

En matière de développement territorial, la planification régionale repose sur différents outils : lieux centraux, fonctions, seuils, réseaux fonctionnels, zones prioritaires, zones de réserve, corridors verts régionaux, coupure d'urbanisation.

Parfois, des engagements sont pris en faveur de certains **types d'espaces** : par exemple, les **zones rurales** sont considérées comme des espaces de vie et d'économie d'intérêt général et font l'objet d'un principe de préservation.

En matière de **zones de conversion** il existe des dispositions dans les documents de Rhénanie-Palatinat, notamment la compensation des charges militaires, par des mesures pour l'emploi et la planification d'infrastructures, la réutilisation civile des biens militaires et la production d'énergies renouvelables sur des friches industrielles et des sites de conversion.

5.2.4 Elemente und Instrumente der Raumstruktur

Instrumente der Regionalplanung sind in der Raumentwicklung die folgenden: Zentrale Orte, Funktionskennzeichnungen, Schwellenwerte, Funktionale Netze, Vorranggebiete, Vorbehaltsgebiete, Regionale Grünzüge, Siedlungsäsuren.

Teilweise werden Aussagen für bestimmte **Raumtypen** getroffen: Für **ländliche Räume** wird beispielsweise die Weiterentwicklung des ländlichen Raums als Lebens- und Wirtschaftsraum genannt sowie unterschiedliche Grundsätze und Ziele für die Sicherung der Daseinsvorsorge genannt.

Auch bezüglich **Konversionsflächen** finden sich Aussagen in den rheinland-pfälzischen Dokumenten, u.a. der Ausgleich militärischer Lasten durch Unterstützung erwerbs- und infrastruktureller Planungen und Maßnahmen, die zivile Nachnutzung nicht mehr militärisch genutzter Liegenschaften und der Anbau nachwachsender Rohstoffe auf Industriebrachen bzw. Konversionsflächen.

5.3 Mobilité et transports

Concernant le **désenclavement interrégional**, les goulets d'étranglement et les lacunes dans les réseaux de transport doivent être résorbés. Cela comprend :

- le renforcement des transports publics et des transports non motorisés ;
- le critère d'accessibilité (Max. 300 m jusqu' au point d'arrêt de transport public) ;
- la priorité aux modes efficaces de transport de masse dans les espaces engorgés ;
- la promotion de système multimodaux et de plans de cadencement horaire ;
- la desserte d'installations de loisirs (avec une forte fréquentation) par les transports en commun ;
- introduction à l'échelle de la Région de billets composites (tickets de transport multimodaux).

La planification des transports doit être repensée **écologiquement et durablement**. Le développement de l'urbanisation doit être lié aux axes de transport et une planification des transports orientée vers l'offre doit permettre d'obtenir une diminution du trafic. L'ensemble du pays et les lieux centraux doivent être reliés par un système de transport fonctionnel et structuré. L'élargissement et l'amélioration des infrastructures doit être préférée à la création de nouvelles infrastructures et l'impact des transports sur l'environnement doit être réduit.

L'accessibilité des lieux centraux doit être atteinte par la sécurisation et éventuellement par le développement de réseaux fonctionnels (routiers et ferroviaires). Les aspects essentiels sont les suivants :

- l'accessibilité sans voiture ;
- développement de l'infrastructure de transport aérien, notamment des aéroports régionaux ;
- développement du réseau de pistes cyclables ;
- la mise en réseau des modes de transport ;

5.3 Mobilité, Verkehr

Bezüglich der **innerregionalen Erschließung** sollen Engpässe und Lücken in Verkehrsnetzen geschlossen werden. Hierzu gehören :

- Stärkung des ÖPNV und des nicht motorisierten Verkehrs ;
- Barrierefreiheit (max. 300m zum ÖPNV Haltepunkt) ;
- Vorrang von massenleistungsfähigen Verkehrsträgern in belasteten Räumen ;
- Förderung von Verbundsystemen und integrierten Taktfahrplänen ;
- Anbindung von Freizeiteinrichtungen (mit starken Besucherverkehr) an ÖPNV ;
- Einbindung und regionsweite Einführung eines Verbundtickets.

Verkehrsplanung soll **umweltfreundlich und nachhaltig umgestaltet** werden. Die Siedlungsentwicklung soll mit Nahverkehrsachsen verknüpft werden und es sollen eine angebotsorientierte Verkehrsplanung und verkehrssparende Raumstrukturen erzielt werden. Alle Landesteile und Zentralen Orte sollen ein einem funktionalen, nach Netzebenen gegliederten Verkehrssystems verknüpft werden. Infrastruktur soll statt Neubau ausgebaut und verbessert werden. Umweltbelastung durch den Verkehr sollen verringert werden.

Die **Erreichbarkeit der zentralen Orte** soll durch Sicherung und ggf. Weiterentwicklung der funktionalen Netze (Straße und Schiene) erzielt werden. Wesentliche Aspekte sind :

- Erreichbarkeit ohne Auto ;
- Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur von Regionalflughäfen ;
- Ausbau des Radwegenetzes ;
- Vernetzung von Verkehrsträgern ;

- maintien et amélioration de la connexion des transports publics, entre autres.

Le **train** doit être utilisé comme moyen de transport à forte capacité et doit être développé pour favoriser un report modal vers le transport ferroviaire. Des connexions plus rapides en dehors de la région et au réseau suprarégional à longue distance, ainsi que d'autres points d'arrêt doivent être réalisées, nécessitant une information tarifaire et horaire transfrontalière, une offre tarifaire unitaire pour les trains et bus régionaux et un « billet vert » et un « billet famille » transfrontaliers.

L'infrastructure pour le **trafic aérien** et la connexion aux autres infrastructures de transport doivent être améliorée.

Dans le domaine des **transports publics**, une extension de l'offre doit s'opérer, ainsi qu'une mise en réseau et l'accessibilité des lieux centraux par les transports publics. En outre, le réseau piétonnier et les pistes cyclables doivent être étoffés.

En matière de planification des transports, la dimension transfrontalière doit être prise en compte en amont. Une connexion vers les réseaux de transport transnational et régions métropolitaines doit être réalisée. La création d'une billetterie intégrée, à l'échelle de la Grande Région et intégrant les communautés tarifaires existantes est un objectif à long terme. La réalisation de cet objectif passe par une information tarifaire et horaire transfrontalière, une offre tarifaire unitaire pour les trains et bus régionaux et un « billet vert » et un « billet famille » transfrontaliers.

Les interlocuteurs rencontrés voient une importante **nécessité** d'agir dans le domaine du transport transfrontalier.

- Sicherung und Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindung, u.a.

Die **Bahn** soll als Verkehrsmittel intensiver genutzt werden. Im Vordergrund steht dabei die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und die Förderung des Schienenverkehrs insgesamt. Schnellere Verbindungen aus der Region heraus und an das überregionale Fernverkehrsnetz sollen realisiert werden; weitere Haltepunkte sollen geschaffen werden; Dies beinhaltet eine grenzüberschreitende Fahrplan- und Tarifinformation, ein tarifeinheitliches Regionalbus und -Zugangebot sowie ein grenzüberschreitendes Umwelt- und Familienticket.

Die Infrastruktur für den **Luftverkehr** soll verbessert werden; Flughäfen sollen gesichert und mit der restlichen Verkehrsinfrastruktur vernetzt werden.

Im Bereich des **ÖPNV** soll ein Ausbau des Angebots stattfinden sowie eine Vernetzung und Erreichbarkeit der Zentralen Orte durch ÖPNV. Ebenso soll das barrierefreie Fuß- und Radwegenetz ausgebaut werden.

Grenzüberschreitende Verkehrsplanungen sollen frühzeitig verzahnt werden. Eine Anbindung an (trans)nationale Verkehrsnetze, Metropolregionen soll erreicht werden. Im ÖPNV soll als langfristiges Ziel ein Tarifverbund für die Großregion geschaffen werden, der die bestehenden Verbünde integriert. Dies beinhaltet eine grenzüberschreitende Fahrplan- und Tarifinformation, ein tarifeinheitliches Regionalbus- und Schienenangebot und ein grenzüberschreitendes Umwelt- und Familienticket.

Von Seiten der Interviewpartner wird im Bereich grenzüberschreitender Verkehr großer **Handlungsbedarf** gesehen.

5.4 Développement économique

En Rhénanie-Palatinat, les objectifs à atteindre en matière de développement économique portent principalement sur le renforcement de la compétitivité, de la création de richesse à l'échelle régionale, du développement de structures économiques autonomes.

Les centres supérieurs (Oberzentrum) constituent des priorités-clés du développement, notamment en matière de création et de préservation d'emplois, de contribution au changement structurel et à une compétitivité accrue. Les zones industrielles et commerciales doivent être localisées au sein de ces centres, sur des friches appropriées bien reliées aux transports publics. Le commerce de détail en grande surface doit être préférentiellement développé dans des lieux centraux et les approvisionnements nécessaires au centre-ville dans les centres-villes et dans les quartiers des centres urbains. Il convient également de promouvoir la création de clusters et de pôles de croissance et d'innovation pour créer de nouveaux emplois.

Les établissements d'enseignement sont considérés comme un facteur économique et de localisation qui contribuent à augmenter la puissance économique de la région.

Les défis économiques à relever sont la préparation au retrait des forces armées de la région et la diversification et l'amélioration des conditions de travail dans les zones rurales. La création d'emplois dans le télétravail et d'autres nouvelles formes de travail mobile doit être encouragée, de même qu'un accroissement de la capacité des infrastructures numériques. De même, la structure économique doit être ajustée aux exigences de l'évolution démographique. On doit développer des services de soins et de santé et l'économie de la santé.

Les principaux sites de production de matières premières doivent être maintenus et renforcés pour maintenir leur compétitivité, tout en préservant les paysages et les espaces naturels.

5.4 Wirtschaft und Beschäftigung

Insgesamt sollen für das Land Rheinland-Pfalz eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltiges Wirtschaften, regionale Wertschöpfung, und der Ausbau sich selbst tragender Wirtschaftsstrukturen erzielt werden.

Oberzentren sollen die wesentlichen Entwicklungsschwerpunkte zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen darstellen, sowie ein Beitrag zum Strukturwandel und zu höherer Wettbewerbsfähigkeit leisten. Industrie und Gewerbeflächen sollen im Innenbereich auf geeigneten Brach- und Konversionsflächen mit guter ÖPNV-Anbindung ausgewiesen werden. Großflächiger Einzelhandel soll bevorzugt in zentralen Orten ausgebaut werden, innenstadtrelevante Sortimente nur in Innenstädten und Stadt- und Stadtteilzentren angesiedelt werden. Darüber hinaus sollen zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen die Bildung von Wirtschaftsclustern sowie Wachstums- und Innovationsschwerpunkte gefördert werden.

Bildungseinrichtungen werden als Wirtschaftsfaktor und Standortfaktor betrachtet, der zur Erhöhung der Wirtschaftskraft der Region beiträgt.

Wirtschaftliche Herausforderungen, denen begegnet werden muss, sind der weitere Abzug amerikanischer Streitkräfte aus der Region sowie die Diversifizierung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen im ländlichen Raum. Hierzu soll auch die Förderung von Telearbeitsplätzen und anderen neuen mobilen Arbeitsformen beitragen, wozu ein flächendeckender Ausbau von Breitbandnetzen angestrebt wird. Ebenso soll die Wirtschaftsstruktur an die Anforderungen des demographischen Wandels angepasst werden, wozu der Ausbau von Gesundheitsökonomie und Pflege- sowie Gesundheitsdienstleistungen beitragen soll.

Wichtige Rohstoffstandorte sollen im Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und gesichert werden.

Dans le **contexte transfrontalier**, on doit utiliser l'interdépendance dans la zone économique de la Grande-Région. Un positionnement quadrilingue (allemand, luxembourgeois, français et anglais) est entre autre un objectif de la région de Trèves.

5.5 Enseignement, recherche et innovation

Les réseaux entre l'industrie, la science, l'administration publique et les chambres consulaires (chambres de commerce et d'industrie, chambres des métiers et de l'artisanat, chambres d'agriculture) doivent être développés. Les sites de recherche, de développement et d'enseignement doivent être renforcés. Par ailleurs, le **transfert de connaissances et de technologies** entre l'économie et la science doit contribuer au développement des sites. Les mesures portent sur les concepts technologiques, la création de réseaux d'innovation et la connexion des nouvelles zones industrielles aux infrastructures de recherche.

Les zones de développement importantes à l'échelle du Land, comme les centres internationaux pour les technologies de l'information ainsi que les sites de recherche, de développement et d'enseignement doivent être renforcés.

Le niveau de qualification de la main-d'œuvre doit être améliorée, afin d'obtenir une plus grande sécurité dans l'emploi avec un objectif de plein emploi. L'apprentissage tout au long de la vie doit être mis en œuvre.

Les zones de dynamisme doivent être renforcées et connectées en réseau, tout comme les initiatives régionales implantées localement, particulièrement les régions ILE ou régions LEADER.

Les coopérations universitaires de la Grande-Région doivent être développées. Le **transfert de savoir et de technologie** entre l'économie et la science doit être amélioré. L'accessibilité des établissements de l'éducation et de formation doit être assurée.

Im **grenzüberschreitenden Kontext** soll die Verflechtung im Wirtschaftsraum der Großregion genutzt werden. Eine viersprachige Positionierung (Deutsch, Luxemburgisch, Französisch und Englisch) ist u.a. in der Region Trier ein Ziel.

5.5 Ausbildung, Forschung und Innovation

Netzwerke zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Verwaltung und öffentlichen Kammern (Industrie- und Handelskammer, Handwerkskammer und Landwirtschaftskammer) sollen ausgebaut werden. Die Forschungs-, Entwicklungs- und Bildungsstandorte sollen gestärkt werden. Auch ein **Wissens- und Technologietransfer** zwischen Wirtschaft und Wissenschaft soll zur Stärkung der Standorte beitragen. Maßnahmen dazu sind Technologiekonzepte, Schaffung von Innovationsnetzwerken und die Verknüpfung neuer Gewerbeflächen mit Forschungsinfrastrukturen.

Landesweit bedeutsame Entwicklungsbereiche sollen als internationale Zentren für Informationstechnologien sowie als Forschungs-, Entwicklungs- und Aus-, Fort- und Weiterbildungsstandort gestärkt werden.

Qualifizierungsmöglichkeiten für Erwerbstätige sollen verbessert werden; Beschäftigungssicherung mit dem Ziel der Vollbeschäftigung soll erreicht werden; lebenslanges Lernen soll umgesetzt werden.

Impulsregionen sollen als vernetzte, lokal-basierte Regionalinitiativen, insb. der ILE-Regionen und der LEADER-Regionen gefördert werden.

Hochschulkooperationen in der Großregion sollen ausgebaut werden. Wissens- und Technologietransfer zwischen Wirtschaft und Wissenschaft soll ausgebaut werden. Die Erreichbarkeit von Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen soll gesichert werden.

5.6 Développement résidentiel et social

Le vieillissement de la population est considéré comme un problème. Le 4^{ème} Programme de Développement du Land de Rhénanie Palatinat (LEP IV) de 2008 prévoit que la population pourrait diminuer de plus de 128 000 habitants entre 2006 et 2020, soit une baisse de plus de 3% de la population. Plus précisément, alors que la population de plus de 75 ans devrait augmenter, le nombre de femmes en âge de procréer devrait diminuer, ainsi que le nombre d'enfants (sauf à augmenter le taux de natalité, qui ne permettrait toutefois que de maintenir le niveau des naissances de 2006).

Dans le domaine du vieillissement de la population, le maintien **des services d'intérêt général et des structures de soins** est très important et passe notamment par :

- L'adaptation des normes de soins à l'évolution démographique ;
- Une meilleure intégration des migrants ;
- L'égalité des sexes dans la planification ;
- La lutte contre la ségrégation socio-spatiale.

Dans les **espaces ruraux**, on doit parvenir à une amélioration des conditions de vie par la concentration, les nouvelles technologies et le développement des infrastructures mobiles. Des concepts intégrés pour la rénovation des villages doivent être élaborés dans les zones rurales. Une offre suffisante et l'égalité d'accès aux services d'intérêt général doivent être garanties.

Des seuils moyens pour délimiter **les espaces dédiés à la construction résidentielle** doivent permettre de contrôler la consommation des espaces et décider de la fonction « Logement »¹⁵ dans certaines communes. Le degré de développement résidentiel des communes est mesuré à l'aide du nombre d'habitants, de la structure interne et la durabilité des infrastructures. Une offre suffisante de logements décents doit être assurée. Des espaces de loisirs et de récréation à proximité des

¹⁵ Zone identifiée pour permettre un développement urbain ultérieur, à fonction résidentielle

5.6 Wohnraumentwicklung und Soziales

Der demographische Wandel wird als Problem gesehen. Im LEP IV von Rheinland-Pfalz (2008) wird von einem Rückgang der Bevölkerung von mehr als 128.000 Einwohnern zwischen 2006 und 2020 ausgegangen was etwa 3% der Bevölkerung entspricht. Der Anteil der Über-75-Jährigen soll zunehmen während die Zahl der Frauen im gebärfähigen Alter sinkt. Das Niveau der Geburten von 2006 kann nur beibehalten werden wenn die Geburtenrate gesteigert wird.

Mit dem demographischen Wandel im Zusammenhang steht die **Sicherung der Daseinsgrundfunktionen** und Versorgungsstrukturen von Bedeutung. Dazu gehört:

- die Anpassung der Versorgungsstandards an demographischen Wandel
- Stärkere Integration von Migranten
- Geschlechtergerechtigkeit in der Planung
- Entgegenwirkung sozialräumlicher Segregation.

Für **ländliche Räume** soll eine Verbesserung der Lebensbedingungen durch Konzentration sowie neue Technologien und den Ausbau mobiler Infrastruktureinrichtungen erreicht werden. Integrierte Dorferneuerungskonzepte sollen für ländliche Räume erstellt werden. Eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge, gleichwertige Zugangschancen soll erreicht werden.

Mittels Schwellenwerten für die **Wohnbauflächenausweisung** und der Ausweisung der „besondere Funktion Wohnen“ soll die Flächenneuanspruchnahme gesteuert werden. Das Maß der Eigenentwicklung (Wohnbauflächen) von Gemeinden soll anhand Bevölkerungszahl, innerer Struktur und Tragfähigkeit der Infrastruktur bemessen werden. Eine ausreichende Versorgung mit angemessenem Wohnraum soll gewährleistet werden. Wohnungsnahen Freizeit- und

zones résidentielles doivent être réalisés.

Les régions doivent être développées comme des **sociétés sociales**, impliquant une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie familiale, notamment par la création de structures d'accueil des enfants sur le lieu de travail, une meilleure intégration des migrants ; le bénévolat doit être encouragé. Les processus de développement du territoire doivent assurer l'égalité entre les sexes dans les structures spatiales. Les documents indiquent que les besoins des enfants et des adolescents en matière d'aménagements urbains (terrains de jeu, espaces de rencontre, etc.) doivent être pris en compte. L'égalité des conditions de vie doit être préservée. Toutes les infrastructures de base doivent être accessibles. La planification doit par ailleurs intégrer une large concertation, des acteurs locaux, qu'il s'agisse des enfants ou des jeunes dans la planification communale ou des acteurs transfrontaliers pour la mise en cohérence des orientations de développement du territoire.

5.7 Tourisme et loisirs

Les activités culturelles, considérées comme faisant **partie des services d'intérêt général à préserver**, doivent être développées, notamment par :

- La promotion des activités et des initiatives artistiques ;
- Exclusion des activités récréatives et touristiques des espaces de repos et d'expérimentation ;
- la planification et l'aménagement des zones récréatives et de loisirs ;
- Le paysage comme un point de connexion pour le tourisme ;
- Valorisation du patrimoine bâti et sauvegarde du patrimoine culturel ;
- Création d'un cadastre du paysage culturel ;
- Renaturer les futurs espaces délaissés en dehors des agglomérations sous l'effet du déclin démographique ;
- Promotion de loisirs actifs.

Erholungsmöglichkeiten sollen realisiert werden.

Die Regionen sollen als **soziale Gesellschaften** weiterentwickelt werden, dazu gehört die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowohl durch Betreuungsangebote als auch Familienfreundlichkeit am Arbeitsplatz sowie die Integration von MigrantInnen; ehrenamtliches Engagement soll gestärkt werden. Entwicklungsprozesse im Raum sollen bezüglich der Erzeugung geschlechtsgerechter Raumstrukturen gesteuert werden. Die Dokumente sehen vor, dass die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an den Raum beachtet werden sollen. Gleichwertige Lebensbedingungen sollen erhalten bleiben. Barrierefreiheit soll bei allen Grundversorgungseinrichtungen gewährleistet werden. In der Planung soll des Weiteren eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen bei welcher lokale Akteure, darunter auch Kinder und Jugendliche, beispielsweise bei der Gemeindeplanung und deren Eigenentwicklung, aber auch grenzüberschreitende Akteure zur Abstimmung von Vorhaben mit Entwicklungsimpulsen für den Raum beteiligt werden.

5.7 Tourismus und Freizeit

Kulturelle Aktivitäten sollen als **Bestandteil zur Sicherung der Daseinsvorsorge** entwickelt werden. Dazu gehören die folgenden Bereiche:

- Förderung künstlerischer Aktivitäten und Initiativen
- Ausweisung von Erholungs- und Erlebnisräumen sowie Bereichen für Erholung und Tourismus
- Planerische Ausweisung und Gestaltung von Freizeit-, Erholungs-, und Sportflächen
- Landschaft als Verknüpfungspunkt zum Tourismus
- Förderung von Denkmalschutz und -pflege sowie Erhalt der Kulturdenkmäler
- Erstellung eines landesweiten Kulturlandschaftskatasters
- Leerstände aufgrund des Bevölkerungsrückgangs sollen im Außenbereich von Siedlungen weitestgehend renaturiert werden
- Förderung der Aktiverholung.

L'agriculture, sylviculture et la viticulture doivent être préservées, au titre de leur contribution au **paysage culturel**. Le **paysage culturel** doit être organisé, protégé, rendu plus attractif et développé économiquement. En outre, un tourisme plus proche de la nature et plus respectueux du paysage doit être favorisé et des espaces de repos, proches de la nature doivent être créés.

Le **domaine de la culture doit être positionné au niveau transrégional**. L'offre culturelle doit être renforcée avec une combinaison de coopération et de compétition avec les régions voisines. Les infrastructures touristiques doivent être améliorées. L'offre touristique reliée au réseau ferroviaire doit être préservée et développée.

Le Land doit mieux positionner son héritage historique et culturel vis-à-vis de l'extérieur. Dans certaines régions, la proximité de la frontière est un atout et le tourisme transfrontalier doit être développé (parc national Eifel, parc naturel germano-luxembourgeois, utilisation des potentialités de la vallée du Haut Rhin Moyen et du Limes).

Landwirtschaft, Forstwirtschaft und der Weinbau sollen als Beitrag zur **Kulturlandschaft** gesichert werden. Die **Kulturlandschaft** soll erhalten und geschützt sowie zugleich attraktiver gestaltet und wirtschaftlich entwickelt werden. Darüber hinaus sollen natur- und landschaftsgebundener Tourismus gefördert sowie Erholungs- und Erlebnisräume für den naturnahen Tourismus gesichert werden.

Vallée du Haut-Rhin moyen



Source : Johannes Robalottoff CC BY-SA 3.0

Der **Bereich Kultur soll überregional positioniert** werden. Das kulturelle Angebot soll als Kombination von Kooperation und Wettbewerb mit angrenzenden Regionen gestärkt werden. Die touristische Infrastruktur soll attraktiver gestaltet werden. Das schienengebundene Tourismusangebot soll gesichert und ausgebaut werden.

Das Land soll sich nach außen profilieren (historisches und kulturelles Erbe). In bestimmten Regionen soll **grenzüberschreitender Tourismus** ausgebaut werden (Nationalpark Eifel, deutsch-luxemburgischer Naturpark, Nutzen der Potentiale des Welterbes Oberes Mittelrheintal und Limes) Für die jeweiligen Regionen kommt Grenznähe als Standortvorteil zu.

5.8 Environnement, climat et énergie

Ce domaine revêt une grande importance à cause de la transition énergétique (du niveau national au niveau local).

Selon le **Concept de Lutte contre le Réchauffement Climatique, les émissions de gaz à effet de serre** en Rhénanie-Palatinat doivent être réduites d'au moins 40% par rapport à 1990 et d'au moins 90% d'ici 2050. Trois scénarios de lutte contre le changement climatique ont été établis, en plus de nombreuses mesures (100 au total). Ces 3 scénarios s'appuient sur le système énergétique et sur les émissions de gaz à effet de serre et constituent un outil d'aide à la décision politique : un scénario tendanciel simplifié et deux scénarios ambitieux de lutte contre le changement climatique. Un objectif supplémentaire est d'obtenir une administration publique du Land climatiquement neutre, pour laquelle de nombreuses mesures sont proposées. Un suivi doit permettre de vérifier l'effet de ces mesures.

La protection de l'environnement joue un rôle très important dans l'aménagement du territoire. Des mesures d'exclusions et des zones de protection sont identifiées dans les programmes et plans d'aménagement du territoire et doivent être prises en compte dans le développement spatial. **Des zones et espaces de protection** ont été créées, portant notamment sur l'eau, le sol, la forêt, l'air, les biotopes, la faune et la flore. On attache une haute importance à l'environnement naturel. D'autres types de zones à dimension environnementale comme les zones de protection contre les inondations peuvent être définis. Le Parc régional (« Regionalpark ») constitue également un instrument d'aménagement du territoire pour la protection de l'environnement et le développement régional.

Afin de protéger les sols, **la consommation d'espace doit être réduite et l'imperméabilisation minimisée** dans le domaine de la construction. De plus, une grande importance est accordée aux **mesures contre le bruit**, en particulier celui lié au trafic aérien.

5.8 Umwelt, Klima und Energie

Diesem Bereich kommt durch die Energiewende ein hoher Stellenwert zu – von der Bundes- bis hin zur kommunalen Ebene.

Entsprechend dem **Klimaschutzkonzept** Rheinland-Pfalz soll die Gesamtsumme aller **Treibhausgasemissionen** in RLP bis 2020 um mind. 40% im Vergleich zum Basisjahr 1990 und bis zum Jahr 2050 auf mindestens 90% verringert werden; für das Konzept wurden neben den umfassenden Maßnahmen (insgesamt 100) drei Szenarien zum Klimaschutz erstellt, die sich auf das Energiesystem und die Treibhausgasemissionen stützen, und die der Politikberatung dienen sollen: ein vereinfachtes Trend-Szenario sowie zwei ambitionierte Klimaschutzszenarien; Ziel ist des Weiteren eine klimaneutrale Landesverwaltung zu erreichen, wofür umfassende Maßnahmen vorgeschlagen werden. Ein Monitoring soll die Wirkung der Maßnahmen überprüfen.

Der Umweltschutz nimmt eine sehr wichtige Stellung in der Raumordnung und Landesplanung ein. In den Programmen und Plänen der Raumordnung sowie in der Fachplanungen werden Ausweisungen sowie Schutzbereiche und Maßnahmen genannt die in der Raumentwicklung beachtet werden müssen. **Schutzbereiche und -gebiete** werden insbesondere für Gewässer, den Boden, Wald, Luft und Biotope erstellt. Diesen **natürlichen Lebensgrundlagen** wird hohe Bedeutung beigemessen. Weitere umweltrelevante Gebietstypen wie Hochwasserschutzbereiche können festgelegt werden. Auch der **Regionalpark** stellt ein raumplanerisches Instrument zum Umweltschutz und zur Regionalentwicklung dar.

Um den Boden zu schützen sollen im Bereich Bauen die **Flächeninanspruchnahme reduziert und die Versiegelung minimiert werden**. Außerdem kommt dem **Lärmschutz**, insbesondere in Bezug auf Fluglärm eine hohe Bedeutung zu.

Le paysage est considéré comme un élément très important, constitutif de l'identité d'un espace. Pour cette raison, il doit être protégé et sa particularité ainsi que sa valeur expérimentale et son caractère d'espace de détente doivent être préservés.

Les espaces libres sont très importants. Afin d'améliorer le climat des villes, des aires de compensation climatique et des couloirs de circulation de l'air doivent être créés.

Les documents de planification du Land de Rhénanie Palatinat prévoient que la protection de l'environnement, la protection et le développement des espaces naturels ne s'arrête pas aux frontières mais s'envisagent également dans une **dimension transfrontalière** pour être améliorées.

La question de la **gestion des déchets** est également abordée. L'aménagement du territoire doit faire en sorte de limiter la production de déchets et un système de gestion des flux de matières (importations/exportations) peut être mis en place.

Dans le **secteur de l'énergie**, il faut réduire les besoins (économies d'énergie et performance énergétique) et y répondre par le recours aux énergies renouvelables (par la production énergétique, le développement endogène du potentiel d'énergies renouvelables) ; le mélange énergétique doit être équilibré ; parfois on fixe un objectif de 100% d'énergies renouvelables.

Die **Landschaft** wird als sehr wichtiges, identitätsstiftendes Element des Raumes angesehen. Daher soll sie geschont werden und ihre Eigenart sowie ihr Erlebnis- und Erholungswert erhalten werden.

Freiräume sind sehr wichtig. Zur Verbesserung des Stadtklimas sollen in der Planung klimaökologische Ausgleichsflächen und Luftaustauschbahnen geschaffen werden. Auch die Umweltsituation in den ländlichen Räumen soll verbessert werden.



Source : Armin Kübelbeck CC BY-SA 3.0

Die rheinland-pfälzischen Planungsdokumente beinhalten für den Bereich des Umwelt- und Naturschutzes Aussagen zum Schutz, zur Sicherung und Entwicklung der Naturräume. Diese sind auch **grenzüberschreitend** zu sichern und weiterzuentwickeln.

Auch Bereiche der **Abfallwirtschaft** werden angesprochen. Die Raumentwicklung soll darauf hinwirken, dass Abfälle vermieden werden und ein Stoffstrommanagementsystem realisiert werden kann.

Im **Energiesektor** soll der Bedarf gesenkt werden (Energieeinsparung, effizientere Nutzung) und über regenerative Energien gedeckt werden (durch Produktion von Energieträgern, Nutzung von endogenen Potenzialen erneuerbarer Energien); der Energiemix ist ausgewogen; teilweise wird ein 100% Anteil an erneuerbaren Energien als Ziel genannt.

A partir des documents et plans analysés, notamment l'actualisation partielle du LEP IV portant sur les énergies renouvelables, les mesures suivantes peuvent être citées :

- réduction de la consommation d'énergie, et des émissions de CO₂ et de gaz à effet de serre ;
- L'efficacité énergétique dans la construction ;
- Renforcer les réseaux de chaleur urbains et de proximité ;
- Identification de zones prioritaires, de concentration, et zones d'exclusion de l'énergie éolienne ;
- La mise en commun de l'énergie (principalement souterraine) - et des routes ;
- La réduction de la dépendance énergétique des pays voisins ;
- Équipements photovoltaïques faiblement consommateurs d'espace (par exemple sur les zones de conversion) et prévision d'extension dans la planification régionale (Région de Trèves) ;
- Extension et optimisation de centrales hydroélectriques et de biomasse.

Beaucoup de documents, ainsi que les interlocuteurs rencontrés ont évoqué le **rôle de premier plan que joue le Land** dans le domaine de la protection du climat et de l'énergie. En particulier, la région de Trèves a fait des efforts importants et a participé à l'élaboration de la stratégie régionale de transition énergétique régionale à travers les instruments formels et informels de la planification régionale. Plus de 70% de la demande d'électricité régionale, suivant les bilans, est déjà couverte par les énergies renouvelables. La région a été récompensée pour ces efforts à plusieurs reprises tant au niveau national qu'international. Les personnes interrogées de Rhénanie-Palatinat considèrent les secteurs de l'énergie et de la protection du climat comme des domaines d'intervention futurs dans un contexte transfrontalier.

Les personnes interrogées de Rhénanie-Palatinat considèrent les secteurs de l'énergie et de la protection du climat comme **des domaines d'intervention** futurs dans un contexte transfrontalier.

Als Maßnahmen werden in den untersuchten Programmen und Plänen, insbesondere in der Teilfortschreibung ‚Erneuerbare Energien‘ des LEP IV, die folgenden genannt :

- Minimierung von Energieverbrauch, des CO₂ Ausstoßes und von Klimagasen;
- Energieeffizienz beim Bauen;
- Ausbau Fernwärme;
- Schaffung von Vorrang-, Vorbehalts-, u. Ausschlussflächen für Windenergie;
- Bündelung von Energie (vorrangig untererdig) - und Verkehrsstrassen;
- Reduzieren der Abhängigkeit von Energie aus Nachbarländern;
- Flächenschonende Photovoltaikanlagen (z.B. auf Konversionsflächen) und Flächenvorsorge für Freiflächenanlagen in der Bauleitplanung und teilräumlich (Region Trier) in der Regionalplanung ;
- Ausbau und Optimierung von Wasserkraft- und Biomasseanlagen.

In vielen Dokumenten sowie von Seiten der Interviewpartner wird im Bereich Klimaschutz und Energie von einer **Vorreiterrolle des Landes** gesprochen. Insbesondere die Region Trier hat große Anstrengungen unternommen und die regionale Energiewende über formale und informelle Instrumente der Raumordnung mitgestaltet. Mehr als 70% des regionalen Strombedarfs wird bilanziell bereits aus erneuerbaren Energien gedeckt. Die Region ist für diese Anstrengungen mehrfach national und international ausgezeichnet worden.

Die Rheinland-pfälzischen Interviewpartner sehen u.a. die Felder Energie und Klimaschutz als künftige Bereiche mit **Handlungsbedarf** im grenzüberschreitenden Kontext.

6. L'aménagement du territoire en Sarre

6.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

Les 10 documents analysés sont classés par ordre chronologique. Ainsi les documents plus récents reprennent, dans certains cas, des éléments de documents plus anciens.

1993	2004	2006	2009	2010	2012	2013	2014/15		
Doc. 1. Flächennutzungsplan (FNP) Saarbrücken Kurzbegründung (Plan d'Occupation des Sols (FNP) de Sarrebrück (synthèse des justifications))	Doc. 2. Landesentwicklungsplan (LEP) – Umwelt (Plan de Développement du Land (LEP) - partie environnement)	Doc. 3. Landesentwicklungsplan (LEP) – Siedlung (Plan de Développement du Land (LEP) - partie armature urbaine)	Doc. 4. Landschaftsprogramm Saarland (Programme Paysage de la Sarre)	Doc. 5. Projet INTERREG: Das Blaue Band Raumanalyse (Projet INTERREG "La Bande Bleue" - Analyse spatiale)	Doc. 6. Projet INTERREG: Der Warndt nach dem Bergbau Endbericht (Projet INTERREG : le Warndt après-mine : rapport final)	Doc. 7. Projet INTERREG : Das Blaue Band Raumvision+ Masterplan (Projet INTERREG "La Bande Bleue" - Vision spatiale + Masterplan)	Doc. 8. FNP Saarbrücken Teilfortschreibung Landschaftsplan (FNP Sarrebruck - actualisation partielle (plan paysage))	Doc. 9. Frankreich-Strategie (Stratégie France)	Doc. 10. FNP Saarbrücken Teilfortschreibung Windenergie (FNP Sarrebruck - actualisation partielle (énergie éolienne))

Concernant l'Allemagne et la Sarre, respectivement, les niveaux de planification pertinents sont les suivants : République fédérale (le niveau fédéral), le niveau du Land (Sarre) et les communes. En Sarre, en raison de la petite taille du Land, à la différence de la Rhénanie-Palatinat, il n'y a pas de niveau régional. Les niveaux restants sont liés au **principe de contre-courant** d'après le paragraphe 1 alinéa 3 de la loi fédérale d'aménagement du territoire (ROG – Raumordnungsgesetz), ce qui signifie que les niveaux

6. Raumordnung und Landesplanung im Saarland

6.1 Kontext und Akteursstrukturen

Die 10 analysierten Dokumente sind chronologisch organisiert. Neuere Dokumente haben in manchen Fällen Bestandteile aus älteren Plänen übernommen.

Für Deutschland bzw. das Saarland sind die folgenden Planungsebenen relevant: Bundesrepublik (föderale Ebene), Landesebene (Saarland) und Gemeinden. Im Saarland gibt es aufgrund der geringen Größe des Saarlandes im Unterschied zu Rheinland-Pfalz keine regionale Ebene. Die übrigen Ebenen sind im sogenannten **Gegenstromprinzip** nach §1 Abs. 3 Bundesraumordnungsgesetz miteinander verbunden, was bedeutet, dass die unteren Planungsebenen Mitspracherechte bei der Erstellung

inférieurs ont un droit de regard dans la création des plans supérieurs et, inversement, ils doivent se conformer aux règles/directives de l'aménagement supralocal. Aussi le principe de la **qualité équivalente de cadres de vie** est défini au niveau fédéral par celui-ci. Au niveau fédéral, la loi d'aménagement du territoire définit les missions, les concepts directeurs et les principes de l'aménagement du territoire. La conférence ministérielle pour l'aménagement du territoire au niveau national a adopté en 2016 **les principes directeurs et stratégies d'action pour le développement territorial de l'Allemagne**, qui sont cependant sans obligation pour les niveaux suivants.

Les contenus actuels du développement territorial, qui sont aussi discutés en lien avec le développement des principes, sont la garantie de disposer de services d'intérêt général dans le contexte de la qualité équivalente des conditions de vie, de la capacité concurrentielle par rapport aux types de territoires (entre autres espaces métropolitains et espaces ruraux), la gestion durable de l'utilisation du territoire, les effets spatiaux de la transition énergétique ainsi que la protection de climat. L'institut fédéral pour la recherche sur la construction, la ville et le développement territorial (BBSR) analyse dans le cadre de **l'observation territoriale** le développement spatial sur les différents niveaux en Allemagne et en Europe, en exploitant et en mettant à disposition des données spatiales. Dans le but de pouvoir faire une comparaison européenne, les conditions de vie sont présentées au niveau régional. En outre, des modèles d'aménagement du territoire (MORO) sont examinés afin de tester de nouvelles démarches d'action et instruments.

La Sarre, et plus généralement les Länder et les cités-Etats¹⁶ en Allemagne, est l'autorité compétente de l'aménagement du territoire au niveau du Land de Sarre. Il existe une loi sarroise propre sur l'aménagement du territoire. A côté des instruments formels, le **'Landesentwicklungsplan' (LEP – « Plan de développement du Land »)**, le **'Flächennutzungsplan' (FNP – « Plan d'occupation des sols »)** et le **'Bebauungsplan' (BPl – « Plan de construction »)**, il existe d'autres instruments de planification technique comme le **'Landschaftsprogramm'** ainsi que des instruments

¹⁶ Brême, Hambourg, Berlin

¹⁷ Bremen, Hamburg, Berlin

überörtlicher Pläne haben umgekehrt sich die unteren Planungsebenen an die Vorgaben der überörtlichen Planung halten müssen. Das Prinzip der **Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen** ist im Bundesraumordnungsgesetz (ROG) festgeschrieben. Auf der Bundesebene legt das ROG die Aufgaben, Leitvorstellungen und die Grundsätze der Raumordnung fest. Die Ministerkonferenz für Raumordnung auf nationaler Ebene hat im Jahr 2016 **Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland** verabschiedet die allerdings unverbindlich für die nachfolgenden Ebenen sind.

Derzeitige inhaltliche Felder der Raumentwicklung, die auch in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Leitbilder diskutiert werden, sind die Sicherung der Daseinsvorsorge im Kontext der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, Wettbewerbsfähigkeit in Zusammenhang mit Raumkategorien (u.a. Metropolräume und ländliche Räume), nachhaltige Steuerung der Flächeninanspruchnahme, die räumlichen Auswirkungen der Energiewende sowie Klimaschutz. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung analysiert im Rahmen der **Raumb Beobachtung** die räumliche Entwicklung auf verschiedenen Ebenen in Deutschland und Europa indem es räumliche Daten auswertet und bereitstellt. Im europäischen Vergleich werden die Lebensverhältnisse auf regionaler Ebene dargestellt. Außerdem werden Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) betreut um neue Handlungsansätze und Instrumente zu testen.

Das Saarland hat wie generell in Deutschland die Länder bzw. Stadtstaaten¹⁷ die Raumplanungskompetenz auf Landesebene inne und besitzt ein eigenes Landesplanungsgesetz. Neben den formellen Instrumenten, Landesentwicklungs-plan, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan, gibt es weitere Fachplanungen, wie das **Landschaftsprogramm** und informelle Instrumente wie die **Frankreichstrategie** sowie zwei grenzüberschreitende Entwicklungskonzepte die die Raumplanung im Saarland und die

informels comme la ‚**Frankreichstrategie**‘ et deux concepts de développement transfrontalier qui influencent l'aménagement du territoire de la Sarre et le développement transfrontalier.

Le **Landesentwicklungsplan (LEP)** de la Sarre règlemente le développement spatial du territoire de la Sarre et est un instrument formel de planification spatiale. Le plan est réalisé par le Ministère sarrois de l'Intérieur, instance suprême de planification du Land, et s'applique pour tout le Land. Il contient des définitions de la structure spatiale dans les domaines de l'urbanisation, de l'espace libre et des infrastructures. Le LEP coordonne et planifie les besoins fonciers au niveau supralocal. Il détermine des objectifs obligatoires et des principes à prendre en compte. Ceux-ci doivent être mis en place ou évalués par le prochain niveau de planification, dit « Bauleitplanung ». Cela donne au plan un caractère normatif et planificateur.

Le LEP, actuellement en cours de révision et d'actualisation, est élaboré pour une période d'aménagement de 10 ans et reste en vigueur jusqu'à la mise en œuvre d'un nouveau plan. Les deux parties « Siedlung » (urbanisme) de 2006 et « Umwelt » (environnement) de 2004 ont été analysées. L'élaboration du plan se fait avec la participation du grand public et les pays voisins. Le LEP fait référence à des conceptions transfrontalières de la Grande Région. En plus, on réalise une évaluation de l'impact sur l'environnement lors de l'élaboration du plan. Les travaux d'actualisation sont particulièrement importants dans le domaine du changement démographique car celui-ci est plus important en Sarre que dans les autres territoires de l'ex-RFA. De plus, la question du foncier à vocation industrielle et commerciale doit être réinvestiguée, car les espaces dédiés n'ont pas été utilisés.

Les zones industrielles et commerciales transfrontalières ne doivent plus être créées. En outre, le nouveau « **Landschaftsprogramm** » de la Sarre – une planification technique - de 2009 devrait être intégré dans le LEP. Le Landschaftsprogramm a une importance particulière dans les domaines des ceintures vertes dans les réseaux d'espaces libres et du changement climatique. Actuellement, il n'est pas prévu d'actualiser le programme.

Comme évoqué précédemment, en Sarre il n'existe pas de niveau régional car le Land a une surface réduite. Donc de manière hiérarchique, après

grenzüberschreitende Entwicklung beeinflussen.

Der **Landesentwicklungsplan (LEP)** des Saarlandes regelt die landesweite räumliche Entwicklung und zählt zu den formellen Raumordnungsplänen. Der Plan wird von der obersten Landesplanungsbehörde, derzeit das Innenministerium, erstellt und gilt für das gesamte Land. Er enthält Festlegungen zur Raumstruktur in den Bereichen Siedlung, Freiraum und Infrastruktur. Der LEP koordiniert und plant Flächenansprüche und Raumnutzungen auf überörtlicher Ebene. In ihm werden verpflichtende Ziele und zu berücksichtigende Grundsätze festgelegt. Diese müssen von der nächsten Planungsebene (Bauleitplanung) umgesetzt beziehungsweise abgewogen werden. Damit enthält der Plan normativen und planerischen Charakter.

Der LEP wird für einen Planungshorizont von 10 Jahren erstellt, gilt jedoch so lange bis ein Nachfolgedokument in Kraft tritt. Es wurden die zwei Teilbereiche ‚Siedlung‘ von 2006 und ‚Umwelt‘ von 2004 untersucht. Der LEP wird derzeit überarbeitet und aktualisiert. Die Aufstellung des LEPs erfolgt unter Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Nachbarländer. In ihm wird auf grenzüberschreitende Konzepte der Großregion Bezug genommen. Bei der Aufstellung wird außerdem eine Umweltprüfung durchgeführt. Aktualisierungsbedarf besteht vor allem im Bereich Demographischer Wandel da er das Land stärker getroffen hat als die übrigen westdeutschen Flächenländer. Auch im Bereich Gewerbeflächenausweisung sollte nachgesteuert werden, da sie in der Vergangenheit nicht wie geplant umgesetzt worden sind.

Grenzüberschreitende Gewerbegebiete sollen nicht mehr ausgewiesen werden. Außerdem wird das neue **Landschaftsprogramm** des Saarlandes – eine Fachplanung - von 2009 in den LEP integriert. Dem Landschaftsprogramm kommt insbesondere bei den Themen Grünzüge im Freiflächenverbund und Klimawandel Bedeutung zu. Aktuelle ist keine Fortschreibung des Landschaftsprogrammes geplant.

Im Saarland gibt es wie schon erwähnt aufgrund der geringen Flächengröße des Landes keine regionale Ebene, nach dem

l'instrument LEP suit le « **Flächennutzungsplan (FNP)** ». Il détermine les gestions d'espace et l'occupation des sols au niveau communal. Le FNP analysé représente néanmoins une forme particulière de FNP parce qu'il comprend un plus grand territoire. Le « Regionalverband Saarbrücken » élabore ce plan pour un groupement de 10 villes et municipalités dans la conurbation de Sarrebruck. Le plan original a été élaboré en 1993, mais il a été actualisé dans les parties nécessaires au cours des dernières années. Actuellement, une nouvelle élaboration complète du plan n'est pas à l'ordre du jour.

A partir du FNP est développé le « **Bebauungsplan (BPI)** ». Les deux plans font partie du niveau de planification dit « Bauleitplanung » et sont soumis à la « souveraineté de gestion » des municipalités (« Kommunale Selbstverwaltungshoheit »). Le BPI comprend normalement une partie seulement de la municipalité et contient des définitions qui sont juridiquement contraignantes pour l'ordre urbain, comme la nature et la dimension de l'utilisation des constructions, la grandeur des parcelles etc. Les BPIs et autres FNPs ne sont pas traités dans cette analyse.

L'instrument informel **Frankreichstrategie** est un instrument politique et stratégique qui a été élaboré par le gouvernement de la Sarre. La stratégie est très nouvelle et à l'horizon temporel de 30 ans. Pour les années 2015 et 2016, un programme de mesures de court terme a été élaboré.

En complément, deux conceptions issues de **projets INTERREG** ont été analysées et concernaient certaines parties de la Sarre et de la Lorraine. Le plan-guide du projet « Das blaue Band – Die Saarachse' (« La Bande Bleue – Axe Sarre ») a été mis en place partiellement dans un projet subséquent. La réalisation d'autres mesures est prévue. Le concept de développement du projet « Der Warndt nach dem Bergbau » (« Le Warndt après l'activité minière ») n'a pour l'instant pas été mis en place et il n'existe pas de stratégie ou projets subséquents.

En résumé, tous les documents analysés ont une dimension transfrontalière.

Landesentwicklungsplan folgt hierarchisch das Instrument des **Flächennutzungsplans (FNP)**. Er stellt die Flächennutzung auf Gemeindeebene dar. Der hier untersuchte FNP ist jedoch eine Sonderform des FNPs, da er ein größeres Gebiet umfasst. Der Regionalverband Saarbrücken erstellt den Plan für einen Zusammenschluss aus 10 Städten und Gemeinden im Ballungsraum Saarbrücken. Der ursprüngliche Plan wurde 1993 aufgestellt und wurde in erforderlichen Teilbereichen in den letzten Jahren fortgeschrieben. Aktuell ist keine komplette Neuaufstellung geplant.

Aus dem Flächennutzungsplan wird der **Bebauungsplan (BPI)** entwickelt. Beide Pläne zählen zur Ebene der Bauleitplanung und unterstehen der kommunalen Selbstverwaltungshoheit. Der Bebauungsplan umfasst in der Regel nur ein Teilgebiet der Gemeinde und enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung, wie Art und das Maß der baulichen Nutzungen, Größe der Baugrundstücke etc. Bebauungspläne sowie weitere Flächennutzungspläne sind in dieser Untersuchung nicht einbezogen.

Das informelle Instrument **Frankreichstrategie**, ein politisches und strategisches Instrument welches von der Landesregierung des Saarlandes erstellt wurde, ist noch sehr neu und verfolgt einen Zeithorizont von 30 Jahren. Für die Jahre 2015 und 2016 wurde ein kurzfristiges Maßnahmen- und Arbeitsprogramm erstellt.

Zudem wurden Konzeptionen von zwei **INTERREG Projekten** untersucht, welche Teile des Saarlandes und Lothringens umfassten. Der Masterplan des Projektes ‚DAS BLAUE BAND – Die Saarachse‘ wurde in einem Nachfolgeprojekt teilweise umgesetzt. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen ist in Planung. Das Entwicklungskonzept des Projektes ‚Der Warndt nach dem Bergbau‘ wurde bisher nicht umgesetzt und es gibt keine nachfolgenden Strategien oder Projekte.

Insgesamt weisen alle untersuchten Dokumente einen grenzüberschreitenden Bezug auf jedoch werden die planerischen Aussagen vor allem in den zwei Entwicklungskonzepten der INTERREG-Projekte konkreter.

6.2 Développement territorial

La Sarre est très concernée par le **changement démographique**, ce qu'on peut voir dans les documents analysés. Dans le LEP 2006, on prévoit une baisse de population de 130 500 habitants d'ici 2030 ce qui correspond à environ un huitième de la population. En outre, on prévoit que la part des personnes de 20 à 40 ans va diminuer et la proportion des plus de 65 ans va augmenter, ce qui réduit la proportion de la population active. Les entretiens ont confirmé que le changement est venu encore plus fort que prévu et que les documents doivent être adaptés à cela. Le développement du territoire par la planification du Land doit aborder davantage cette nouvelle situation pour pouvoir assurer **l'équivalence des conditions de vie**. Les **mutations économiques** constituent un autre défi considérable. L'exploitation minière a marqué la région de façon économique et spatiale. Plusieurs anciennes mines restent en friche et influencent le développement territorial futur.

Le territoire doit être développé de manière **durable et selon le principe de « concentration décentralisée »**. Ainsi, le développement de la Sarre est organisé par le **concept des lieux centraux** (« Centrale-Orte-Prinzip »). Les lieux centraux existent sur chaque niveau (centre supérieur, centre urbain moyen et centre de base) et ont un surplus d'importance envers leurs périphéries. Ils disposent de fonctions centrales. Les niveaux « inférieurs », particulièrement dans l'espace rural, et les lieux centraux peuvent coopérer afin d'offrir conjointement des fonctions.

Le long des lieux centraux il y a des axes d'urbanisations spatiales qui sont liés par des axes de transport et structurés par les espaces libres.

Le territoire de la Sarre est divisé en **zone de conurbations** et **espaces ruraux**. Cette classification a permis de fixer des objectifs spécifiques adaptés à la diversité des territoires.

6.2 Raumentwicklung

Das Saarland ist stark vom **demographischen Wandel** betroffen, was sich in den analysierten Dokumenten widerspiegelt. Im LEP von 2006 wird von einer Bevölkerungsabnahme von 130.500 Einwohnern bis 2030 ausgegangen was in etwa einem Achtel der Bevölkerung entspricht. Zusätzlich soll der Anteil der zwischen 20 und 40-jährigen zurückgehen und der Anteil der über 65-jährigen zunehmen was den Anteil der Erwerbstätigen verringert. In Interviews wurde bestätigt, dass sich der Wandel sogar noch stärker vollzogen hat als erwartet und die Dokumente darauf angepasst werden müssen. Die Entwicklung des Raumes durch die Landesplanung soll verstärkt auf die veränderten Verhältnisse eingehen um weiterhin **gleichwertige Lebensverhältnisse** zu gewährleisten. Eine weitere Herausforderung ist der wirtschaftliche **Strukturwandel**. Der Bergbau hat die Region wirtschaftlich und räumlich stark geprägt. Viele ehemalige Bergbauanlagen liegen brach und beeinflussen die zukünftige Raumentwicklung.

Der Raum soll **nachhaltig** und nach dem Prinzip der **dezentralen Konzentration** entwickelt werden. Daher wird die Raumentwicklung im Saarland durch das **Zentrale-Orte-Konzept** gegliedert. Zentrale Orte bestehen auf verschiedenen Ebenen (Ober-, Mittel- und Unterzentrum) und verfügen über einen Bedeutungsüberschuss gegenüber ihrem Umland. Sie erfüllen zentrale Funktionen. Auf niedrigeren Ebenen und gerade in ländlichen Räumen können die zentralen Orte kooperieren um die Funktionen gemeinsam anzubieten.

Entlang der Zentralen Orte bestehen Siedlungsachsen welche durch Verkehrsachsen miteinander verbunden werden und von Freiräumen gegliedert werden.

Der Raum des Saarlandes wird in **Verdichtungsraum** und **ländlicher Raum** unterteilt. Durch diese Raumkategorien wird den unterschiedlich strukturierten Teilräumen mit spezifischen Zielsetzungen Rechnung getragen.

La structure urbaine doit être gardée le plus compacte possible et densifiée pour minimiser l'**occupation des surfaces** et **éviter** un étalement urbain des municipalités. En plus, les différentes fonctions spatiales devront être liées afin de permettre des **distances réduites**.

Les espaces de reconversion ou les anciens sites miniers doivent être utilisés ou reconvertis prioritairement avant que de nouveaux espaces libres soient occupés.

Pour assurer certaines gestions d'espaces, des **zones prioritaires** sont définies, par exemple pour l'agriculture, les espaces naturels à protéger, l'industrie ou le commerce. Des règlements supplémentaires d'utilisation et de constructibilité peuvent être inscrits dans les plans d'occupation des sols (FNP).

Les espaces libres remplissent d'importantes fonctions et doivent être conservés si possible comme des **paysages culturels**.

En outre **la qualité de vie** et l'attractivité de la Sarre doivent être améliorées.

L'**environnement** ne doit pas être affecté inutilement par le développement urbain mais doit être intégré dans le développement (ex. La Sarre comme élément reliant).

Le développement territorial doit être coordonné avec les régions voisines, la Rhénanie-Palatinat, la Lorraine, la Belgique et le Luxembourg. Pour cela sont définis des champs d'actions spéciales qui poursuivent des **objectifs transfrontaliers**.

Die Siedlungsstruktur sollte möglichst kompakt gehalten und nachverdichtet werden um eine weitere **Flächeninanspruchnahme** und Ausweitung der Orte zu **vermeiden**. Außerdem sollten die verschiedenen Raumfunktionen verknüpft werden um **kurze Wege** zu ermöglichen.

Konversions-, bzw. ehemalige Bergbauflächen sollen vorrangig vor der Neuinanspruchnahme von Freiflächen (um)genutzt werden.

Zur Sicherung von bestimmten Nutzungen werden **Vorranggebiete**, z.B. für Landwirtschaft, Naturschutz, Gewerbe und Industrie ausgewiesen. Außerdem werden in Flächennutzungsplänen (FNP) weitere Nutzungszuweisungen und Aussagen zur Bebaubarkeit festgelegt.

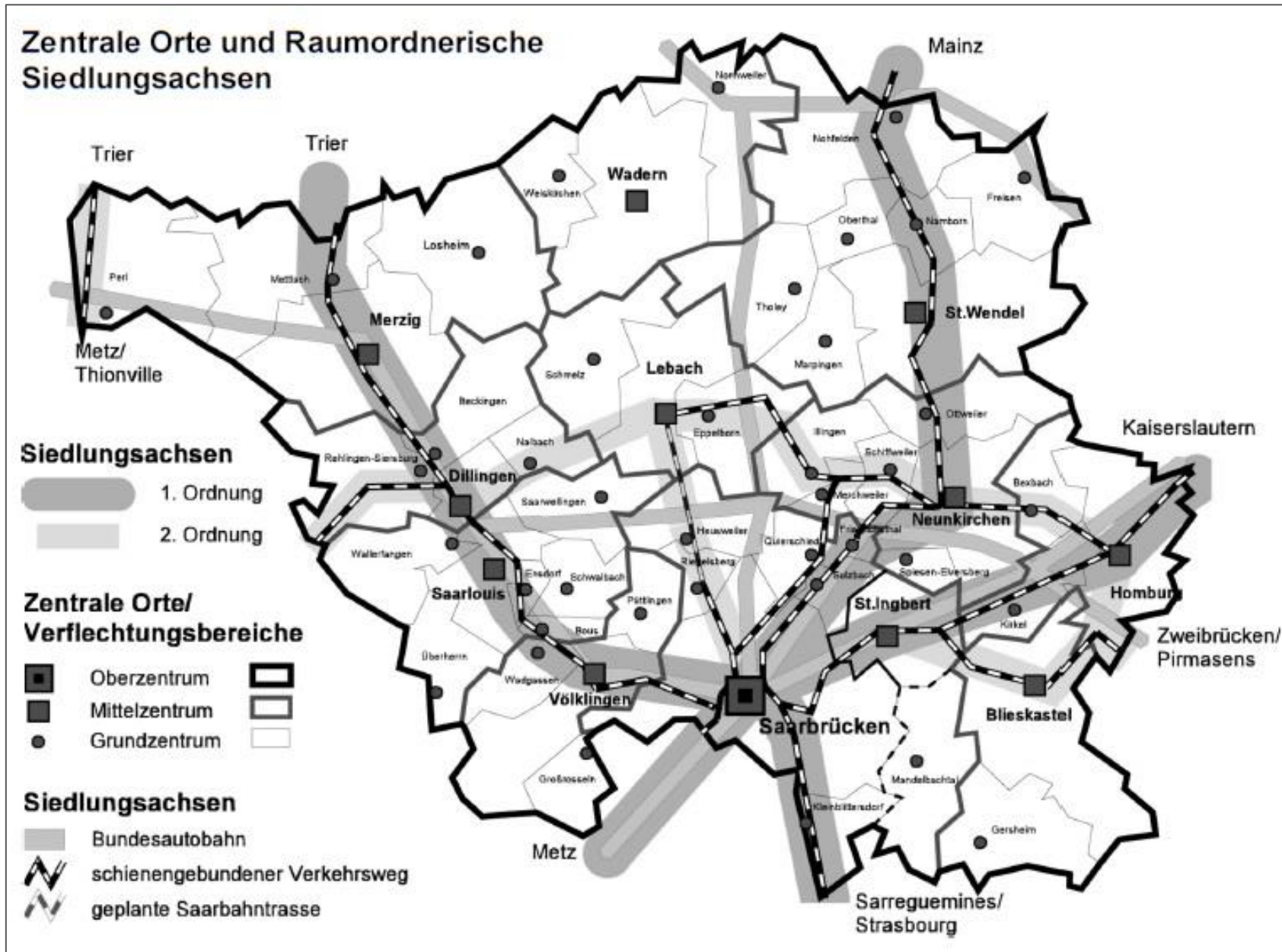
Freiflächen erfüllen wichtige Funktionen und sollen möglichst genauso wie **Kulturlandschaften** erhalten werden.

Weiterhin sollen die **Lebensqualität** und die Attraktivität des Saarlandes gesteigert werden.

Die **Umwelt** soll nicht unnötig durch die Siedlungsentwicklung beeinträchtigt werden sondern in die Entwicklung einbezogen werden (Bsp. Die Saar als verbindendes Element).

Die Raumentwicklung soll mit den angrenzenden Nachbarregionen Rheinland-Pfalz, Lothringen, Belgien und Luxemburg abgestimmt werden. Dazu wurden besondere Handlungsräume definiert die besondere **grenzüberschreitende Ziele** verfolgen.

Anlage 3: Karte Zentrale Orte und Raumordnerische Siedlungsachsen
(ohne Maßstab)



Source : Plan de Développement du Land (LEP) - partie armature urbaine

Quelle : Landesentwicklungsplan (LEP) - Siedlung

6.3 Mobilité et transports

L'infrastructure de transport doit connecter les lieux centraux de la Sarre entre eux et assurer leur **accessibilité**. Les espaces libres, les paysages culturels et les offres de loisirs doivent être facilement accessibles. Le développement urbain doit être aligné le long des axes transports existants pour mieux exploiter l'infrastructure et les **transports publics** et **minimiser l'occupation** supplémentaire **des surfaces**.

L'infrastructure doit être **développée** davantage et **modernisée**. Il s'agit de non seulement assurer l'infrastructure de transport intérieure mais également de connecter la Sarre au **réseau de transport européen**. Particulièrement la connexion avec les régions voisines doit être assurée. **La connexion ICE entre Francfort (Main) et Paris par Sarrebruck est jugée très importante.**

Les voies navigables, les routes ferroviaires et les liaisons aériennes ont une importance primordiale pour **transférer le transport routier (de personnes et de marchandises)** vers les autres modes.

En plus, les transports individuels motorisés doivent être réduits en mettant en place une **offre** généralisée et facilement accessible en matière de **transports publics** afin de **limiter le trafic**.

En outre, la circulation doit être limitée dans certains secteurs.

La **prévention du bruit** est très importante à travers toute la Sarre. Dans ce domaine, des mesures appropriées doivent être mises en place. De plus, l'effet séparatif des axes de transports sur le territoire doit être diminué. Au niveau inférieur, on voit les surfaces de reconversion comme un potentiel pour le déplacement de ces corridors de transports, afin de réduire les émissions polluantes. En plus, les plans montrent les tracés de trafic projetés pour éviter les **conflits d'usage** avec d'autres futures utilisations d'espace.

6.3 Mobilität, Verkehr

Die Verkehrsinfrastruktur soll die zentralen Orte des Saarlandes untereinander verbinden und die **Erreichbarkeit** dieser sichern. Freiräume, Kulturlandschaften und Freizeitangebote sollten gut erreichbar sein. Die Siedlungsentwicklung soll an den bestehenden Verkehrsachsen ausgerichtet werden um die Infrastruktur und den **ÖPNV** besser auszulasten und eine weitere **Flächeninanspruchnahme** zu **verringern**.

ICE Paris-Francfort en gare de Sarrebruck



Source : Flodur44 CC-BY-SA-3.0

Die Infrastruktur soll weiter **ausgebaut** und **modernisiert** werden. Dabei soll nicht nur die innere Erschließung gesichert werden sondern auch das Saarland an das **europäische Verkehrsnetz** angeschlossen werden. Hier soll insbesondere die Anbindung an die Nachbarregionen sichergestellt werden. Der ICE Verbindung zwischen Frankfurt a.M. und Paris über Saarbrücken wird eine hohe Bedeutung zuteil.

Die Wasserstraßen, Schienen und Luftverkehrsverbindungen sind von hoher Bedeutung um den motorisierten Personen- sowie Frachtverkehr **von der Straße** auf andere Bereiche zu **verlagern**.

Außerdem soll der motorisierte Individualverkehr verringert werden indem ein **flächendeckendes** mit dem **ÖPNV** gut zu erreichendes **Angebot** bereitgestellt wird welches nur kurze Wege erforderlich macht und zur **Verkehrsvermeidung** beiträgt.

Außerdem soll der Verkehr in einigen Bereichen beruhigt werden.

Der **Lärmschutz** spielt saarlandweit eine wichtige Rolle. Hier sollen geeignete Maßnahmen umgesetzt werden. Auch sollen die trennende Wirkung des Raumes durch Verkehrskorridore verringert werden. Auf kleinräumlicher Ebene werden Konversionsflächen als Potenziale zur Umlegung solcher Korridore gesehen sodass Emissionsbelastungen verringert werden könnten. Außerdem werden geplante Verkehrsstrassen in den Plänen dargestellt um **Nutzungskonflikte** mit anderen zukünftigen

De même, l'offre du **transport public transfrontalier de proximité** et **l'infrastructure** transfrontalière doivent être renforcés/développés, particulièrement pour améliorer l'accessibilité des **destinations touristiques** et la liaison entre elles.

Nutzungen zu vermeiden.

Außerdem soll das **grenzüberschreitende Nahverkehrsangebot** und die grenzüberschreitende **Infrastruktur** ausgebaut werden insbesondere um **touristische Ziele** besser erreichbar zu machen und miteinander zu verknüpfen.

6.4 Développement économique

Dans les domaines de l'économie et de l'emploi, **la zone transfrontalière est très importante parce que c'est là où les lieux centraux existants se complètent mutuellement au-delà des frontières** et où il existe d'importants **flux de frontaliers**. Dans ce contexte les zones industrielles et commerciales qui se trouvent dans les zones frontalières étrangères sont prises en compte dans la planification. De plus, le **marché de l'emploi franco-allemand** doit être davantage intégré. Une amélioration des conditions cadres pour les entreprises et établissements français et allemands est espérée.

Selon la « Frankreichstrategie », la Sarre doit faire usage de sa connaissance approfondie de la France (« Frankreich-Kompetenz ») et la valoriser. Globalement, **l'image de marque** de ce lieu économique doit être améliorée. Des incitations pour attirer les travailleurs les plus qualifiés doivent être mises en place.

Particulièrement à Sarrebruck on attribue un très haut effet transfrontalier dans le domaine de l'emploi et dans l'offre de biens et services. Dans le Land de Sarre, l'offre commerciale est définie selon le niveau du **lieu central** en fonction des besoins. Il y a une réglementation complète sur le domaine de **l'offre commerciale sur des vastes espaces**, autorisée seulement dans les lieux centraux.

Dans la définition de la **localisation** des surfaces pour l'extraction des matières premières ou pour l'industrie et les entreprises, les **incidences écologiques** doivent être prises en compte. Ces surfaces doivent être assurées le plus tôt possible. Dans ce contexte les **surfaces de reconversion** sont un potentiel et doivent être réutilisées.

6.4 Wirtschaft und Beschäftigung

Im Bereich Wirtschaft und Beschäftigung ist im Saarland der Grenzraum sehr relevant da sich die dort vorhandenen Zentralen Orte grenzüberschreitend gegenseitig ergänzen und es starke **Berufspendlerströme** gibt. In diesem Zusammenhang werden im ausländischen Grenzraum liegende Industrie- und Gewerbeflächen bei den Planungen beachtet. Außerdem soll der **deutsch-französische Arbeitsmarkt** weiter integriert werden. Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für französische und deutsche Unternehmen und Einrichtungen wird angestrebt.

Laut Frankreichstrategie soll das Saarland seine Frankreich-Kompetenz nutzen und vermarkten. Insgesamt soll das **Image** des Wirtschaftsstandortes verbessert werden. Anreize für hoch qualifizierte Arbeitskräfte sollen geschaffen werden. Für die Zukunft wird die **Neuansiedelung** von Unternehmen im Saarland angestrebt.

Insbesondere Saarbrücken wird eine hohe grenzüberschreitende Wirkung im Bereich Arbeitsplätze und Angebot von Waren und Dienstleistungen zugeschrieben. Im Saarland wird das Angebot des **Einzelhandels** nach der Ebene der **Zentralen Orte** bedarfsgerecht gesteuert. Es gibt umfassende Regelungen zum **großflächigen Einzelhandel** welcher nur in den Zentralen Orten verortet werden darf.

Bei der Ausweisung von wirtschaftlich relevanten Flächen wie zur Rohstoffgewinnung oder für Gewerbe und Betriebe sollen **ökologische Gesichtspunkte** bei der **Standortwahl** berücksichtigt werden. Die Flächen sollen frühzeitig gesichert werden. **Konversionsflächen** stellen in diesem Zusammenhang ein Potenzial dar und sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Dans le Land de Sarre les **surfaces forestières et agricoles** sont toujours très importantes et des surfaces correspondantes doivent être assurées à cet effet. En plus, la commercialisation des **produits locaux (écologiques)** doit être stimulée.

6.5 Enseignement, recherche et innovation

Les domaines de l'enseignement, de la recherche et de l'innovation doivent être stimulés. Entre autres les surfaces pour le domaine de la recherche et développement doivent être assurées. Une possibilité évoquée est d'utiliser les **surfaces de reconversion** qui ont été importantes dans le passé pour des développements et entreprises innovants et pour attirer des **milieux créatifs**.

Selon la « Frankreichstrategie » des **coopérations** dans le domaine de la **formation scolaire et professionnelle** doivent être créées en Sarre, en raison de la proximité avec la France. Pour supprimer un obstacle important, le **multilinguisme** de la population doit être encouragé. La Sarre doit stimuler davantage la concentration des établissements bilingues et français.

Des musées et des visites guidées communs sur le **passé historique minier** régional doivent informer les intéressés.

Im Saarland sind die **Wald- und Landwirtschaft** nach wie vor sehr wichtig und entsprechende Flächen sollen dafür gesichert werden. Außerdem soll die Vermarktung von **lokalen (ökologischen) Produkten** gefördert werden.

6.5 Ausbildung, Forschung und Innovation

Der Bereich Ausbildung, Forschung und Innovation soll gefördert werden. Unter anderen sollen Flächen zur Forschung und Entwicklung gesichert werden. Es wird die Möglichkeit gesehen, ehemals wichtige **Konversions-Standorte** für innovative Entwicklungen und Unternehmen zu nutzen und **kreative Milieus** anzuziehen.

Campus de l'Université de Sarre



Source : Hugo / Public domain

Gemäß der Frankreichstrategie sollen im Saarland aufgrund der Nähe zu Frankreich **Kooperationen** im Bereich der **schulischen und beruflichen Ausbildung** geschaffen werden. Um eine wichtige Hürde abzubauen soll die **Mehrsprachigkeit** der Bevölkerung gefördert werden. Im Saarland soll die weitere Konzentration von bilingualen und französischen Einrichtungen gefördert werden.

Gemeinsame Museen und Führungen zur **Bergbaugeschichte** der Region sollen Interessierte informieren.

6.6 Développement résidentiel et social

En matière de développement résidentiel, les principes du **développement « interne »** (« en les murs ») **avant tout développement externe**, ainsi que d'un développement urbain respectueux de l'environnement et des ressources, sont très importants.

L'occupation des surfaces doit être minimisée en **densifiant** les urbanisations existantes. Des nouvelles surfaces doivent notamment être créées dans les lieux centraux et le long des axes d'urbanisation. Pour cela les **besoins résidentiels** sont définis selon le niveau du lieu central.

L'espace libre et le **paysage** doivent être préservés. Pour cela, des concepts de préservation, de développement et d'organisation ont été créés.

La **qualité de vie et de l'habitat** doit être améliorée. Pour éviter **des conflits de gestions d'espaces** on sépare des surfaces urbaines des installations et activités présentant un danger pour la santé et dommageables. Dans ce contexte, on différencie entre des habitats purs, des usages particuliers, des surfaces industrielles et commerciales, et des surfaces mixtes. Par ailleurs, les sites bioclimatiquement favorables et les espaces ouverts à vocation de loisir doivent être facilement accessibles depuis les zones résidentielles. Les facteurs de localisation extra-économiques doivent être augmentés pour que la région devienne plus attractive.

Dans le développement résidentiel on doit réagir sur le **changement démographique**. On doit développer des mesures pour composer avec les surfaces inoccupées et le déclin démographique.

Dans le domaine social, les systèmes fiscaux, sociaux et de soins de santé doivent être adaptés entre l'Allemagne et la France. En plus, le multilinguisme et la **connaissance approfondie de la France** doivent être encouragés.

6.6 Wohnraumentwicklung und Soziales

Bei der Wohnraumentwicklung sind die Prinzipien **Innen- vor Außenentwicklung** sowie **umwelt- und ressourcenschonende** Baulandentwicklung sehr zentral.

Die weitere Flächeninanspruchnahme soll minimiert werden indem im bereits bestehenden Siedlungsgefüge **nachverdichtet** wird. Neuausweisungen von Flächen sollen vor allem in den Zentralen Orten und entlang bestehender Siedlungsachsen erfolgen. Dazu werden **Zielgrößen für den Wohnungsbedarf** je nach Ebene des Zentralen Ortes festgelegt.

Der **Freiraum und die Landschaft sollen entlastet** und erhalten werden. Dazu werden Erhaltungs-, Entwicklungs- und Gestaltungskonzepte erstellt.

Die **Wohn- und Lebensqualität** sollen erhöht werden. Um **Nutzungskonflikte** zu vermeiden sollen Wohnbauflächen von gesundheitsgefährdenden oder störenden Anlagen und Nutzungen getrennt werden. In diesem Zusammenhang wird differenziert zwischen reinen Wohnbauflächen, sowie Sondernutzungen, Gewerbe, und gemischten Gebieten. Zudem sollten **bioklimatisch günstige Standorte** und Freiräume zur Erholung von den Wohngebieten gut erreichbar sein. Die weichen Standortfaktoren sollten erhöht werden um die Attraktivität des Raumes zu steigern.

Bei der Wohnraumentwicklung muss auf den **demographischen Wandel** reagiert werden. Es müssen Maßnahmen entwickelt werden um mit Leerständen und Bevölkerungsrückgang umzugehen.

Im Bereich Soziales sollen Steuer-, Sozial- und Gesundheitssysteme von Deutschland und Frankreich aneinander angepasst werden und die Mehrsprachigkeit sowie **Frankreichkompetenz** in der Bevölkerung gefördert werden.

6.7 Tourisme et loisirs

L'héritage culturel et naturel de la Sarre est très important pour le tourisme. Pour cela il doit être protégé et davantage mis en valeur. On doit créer des centres touristiques. En outre l'attractivité des **espaces verts dédiés aux loisirs** doit être développée davantage.

Des chemins et pistes cyclables thématiques ainsi que des centres touristiques doivent être construits et développés dans les réserves naturelles, ainsi que des activités de loisirs aquatiques.

Les **structures transfrontalières** doivent être davantage mises en avant. La proximité frontalière avec la France et avec des activités culturelles françaises doit être davantage mise à profit selon la « Frankreichstrategie ». Dans ce contexte **l'offre bilingue** doit être améliorée et on doit développer des **stratégies conjointes de commercialisation**.

6.8 Environnement, climat et énergie

La nature doit être protégée et préservée dans toutes les interventions sur le territoire. Les constructions doivent être respectueuses de l'environnement et durables. L'occupation des surfaces doit être limitée au strict nécessaire et les espaces libres préservés.

Les espaces importants pour l'écologie et pour le climat doivent être protégés et gardés libres de constructions. Le **climat urbain** doit être amélioré. Particulièrement des grandes surfaces de paysages (transfrontaliers) qui ne sont pas fragmentées doivent être préservées. Pour contrôler les gestions d'espace, des **zones prioritaires et zones protégées** peuvent être définies dans le LEP, mais également dans le « Programme Paysage » (Landschaftsprogramm).

6.7 Tourismus und Freizeit

Das **kulturelle und natürliche Erbe** des Saarlandes spielt eine hohe Bedeutung für den Tourismus. Daher soll es geschützt und weiter in Wert gesetzt werden. Es sollen touristische Zentren geschaffen werden. Außerdem soll die Attraktivität der **Naherholungsflächen** ausgebaut werden.

Thematische Rad- und Wanderwege sowie Besucherzentren in Naturschutzgebieten und wassergebundene Freizeitaktivitäten sollen geschaffen bzw. ausgebaut werden.

Auch **grenzüberschreitende Strukturen** sollen stärker beworben werden. Die Grenzlage zu Frankreich und frankreichspezifische kulturelle Aktivitäten sollen laut Frankreichstrategie stärker vermarktet werden. Dazu sollen das **bilinguale Angebot** ausgebaut und **gemeinsame Vermarktungsstrategien** entwickelt werden.

6.8 Umwelt, Klima und Energie

Bei allen Eingriffen in den Raum soll die **Natur geschützt** und geschont werden. Bautätigkeiten sollen umweltverträglich und nachhaltig sein. Die Bodeninanspruchnahme soll auf das nötigste beschränkt sein und Freiräume entlastet werden.

Ökologisch und klimatisch bedeutsame Räume sollen geschützt und von der Bebauung freigehalten werden. Das **Siedlungsklima** soll verbessert werden. Insbesondere große (grenzüberschreitend) nicht-zerschnittene Landschaftsteile sollen erhalten bleiben. Zur Steuerung der Nutzung des Raumes können im LEP **Vorranggebiete** sowie im Landschaftsprogramm zusätzlich **Schutzgebiete** ausgewiesen werden.

Les **paysages culturels** et **espaces verts dédiés aux loisirs** doivent être protégés et rendus utilisables.

La réserve de biosphère en Bliesgau doit être étendue de manière transfrontalière.

Les **anciennes régions minières** doivent être recultivées, **renaturées** et réintégrées dans la paysage.

Une protection et un soin particulier des domaines de **l'eau** (en surface ou sous terre), **du sol, du relief, des biotopes, de la flore et la faune** sont envisagés pour conserver la capacité d'utilisation du paysage et ces éléments.

Les énergies renouvelables doivent être renforcées, afin d'atteindre l'objectif de 20% d'ici 2020. Dans ce contexte on peut définir des zones de concentration pour l'usage de l'énergie éolienne à l'échelle communale. La création d'un cluster transfrontalier de l'énergie, avec des échanges d'expériences dans le domaine des énergies renouvelables, est à ce titre envisagée.

De plus, des efforts pour assurer une **protection de l'environnement en transfrontalier** sont engrangés.

Kulturlandschaften und Naherholungsflächen sollen erhalten und nutzbar gemacht werden.

Das Biosphärenreservat im Bliesgau soll grenzüberschreitend erweitert werden.

Ehemalig genutzte **Bergbaugebiete** sollen rekultiviert und **renaturiert** und in das Landschaftsgefüge integriert werden.

Es ist ein besonderer Schutz und Pflege der Bereiche **Wasser** (ober- und unterirdisch), **Boden, Relief, Biotop, Flora und Fauna** vorgesehen um die Nutzungsfähigkeit der Landschaft und seiner Elemente zu erhalten.

Regenerative Energien sollen mit dem Ziel 20% in 2020 ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang können Konzentrationszonen für die Windenergienutzung durch die Kommunen festgelegt werden. Es wird die Schaffung eines grenzüberschreitenden Energiecluster angestrebt und es sollen Erfahrungen im Bereich erneuerbare Energien ausgetauscht werden.

Außerdem gibt es Bestrebungen den **Umweltschutz grenzüberschreitend** zu verzahnen.

7. L'aménagement du territoire transfrontalier à l'échelon local

7.1 Analyse du contexte et schéma des acteurs

2001-2006	2009	2010	2012	2014	2015
Doc 1 Schéma de Développement du Pôle Européen de Développement (PED) (Entwicklungsplan des Pôle Européen de Développement (Europäisches Entwicklungszentrum, PED))	Doc 2 Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT) Luxembourg-Lorraine (Schéma de Mobilité Transfrontalière (Strategieplan für grenzüberschreitende Mobilität, SMOT) Luxemburg-Lothringen)	Doc 3 Vision d'Avenir pour la région SaarMoselle (Zukunftsbild für die Region SaarMoselle)	Doc 4 Contribution des 8 villes de la RMPT à la construction d'un programme d'action 2014-2020 de la Grande Région (Beitrag der acht Städte der GPMR zur Erstellung eines Aktions-programms 2014-2020 der Großregion)	Doc 5 Orientations stratégiques du GECT Alzette-Belval (Strategische Ausrichtungen des EVTZ Alzette-Belval)	Doc 6 SMOT Luxembourg-Wallonie (SMOT Luxemburg-Wallonie)
					Doc 7 Feuille de route Mobilité + (Tonicités) (Fahrplan Mobilität + (Tonicités))

Dans le cadre des coopérations transfrontalières, trois types de territoires transfrontaliers ont été analysés :

- **Des agglomérations transfrontalières** : Territoire du Pôle Européen de Développement (PED) autour de l'agglomération franco-belgo-luxembourgeoise Longwy-Aubange-Pétange, GECT Alzette-Belval autour de l'agglomération transfrontalière franco-luxembourgeoise Esch sur Alzette-Villerupt-Audun le Tiche et l'agglomération franco-allemande Saarbrücken-Moselle Est ;
- **Des réseaux de villes transfrontaliers** : réseau Tonicités (Luxembourg-Esch sur Alzette-Longwy-Arlon-Thionville-Metz) et réseau Quattropole (Luxembourg-Trèves-Sarrebruck-Metz) ;

7. Die grenzüberschreitende Raumordnung auf lokaler Ebene

7.1 Analyse des Kontextes und Übersicht über die Akteure

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wurden drei Formen von grenzüberschreitenden Gebieten analysiert:

- **Grenzüberschreitende Verflechtungsräume**: das Gebiet des Europäischen Entwicklungszentrums (PED) rund um den französisch-belgisch-luxemburgischen Ballungsraum Longwy-Aubange-Pétange, der EVTZ Alzette-Belval rund um den grenzüberschreitenden luxemburgisch-französischen Ballungsraum Esch-sur-Alzette/Villerupt/Audun-le-Tiche und der deutsch-französische Ballungsraum Saarbrücken-Moselle Est;
- **Grenzüberschreitende Städtetze**: das Städtetz Tonicités (Luxemburg/Esch-sur-Alzette/Longwy/Arlon/Thionville/Metz) und das Städtetz QuattroPole (Luxemburg-Trier-Saarbrücken-Metz);

- **Des territoires à échelle plus large**, correspondant aux réflexions transfrontalières en matière de mobilité entre le Luxembourg et les territoires voisins dans le cadre de Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT).

A l'exception du schéma de développement du PED, les documents analysés sont très récents, élaborés entre 2009 et 2015. Un SMOT est également en cours d'élaboration entre le Luxembourg et les Länder allemands de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, ainsi qu'un schéma de développement entre la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Luxembourg.

Ces documents, de par leur caractère transfrontalier, ont **une portée qui demeure essentiellement stratégique et ne comportent pas de dispositions prescriptives**, à l'exception de celles figurant dans d'autres documents réglementaires. Par exemple, les SMOT s'appuient en partie sur les dispositions figurant dans le projet de Plan sectoriel « Transport » luxembourgeois. L'analyse des documents montrent que les coopérations transfrontalières analysées s'organisent autour de trois espaces :

- **L'aire métropolitaine de Sarrebruck**, avec l'Eurodistrict SaarMoselle ;
- **L'aire métropolitaine de Luxembourg**, avec l'agglomération du Pôle Européen de Développement, le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) Alzette-Belval, les différents SMOT entre le Luxembourg et les régions voisines, le réseau de villes Tonicités ;
- **Un espace à l'interface des deux aires métropolitaines**, matérialisé par le réseau de villes QuattroPole (Luxembourg, Trèves, Metz, Sarrebruck).

A signaler que les orientations et dispositions inscrites au Schéma de Développement du PED sont à nuancer très largement. En effet, d'une part le document est assez ancien, son élaboration ayant débuté il y a une

- **Gebiete mit einem größeren Radius**, wie sie in die grenzüberschreitenden Überlegungen zur Mobilität zwischen Luxemburg und den benachbarten Gebieten im Rahmen der Strategiepläne für grenzüberschreitende Mobilität (SMOT) einfließen.

Mit Ausnahme des Entwicklungsplans für das PED sind die analysierten Dokumente alle jüngeren Datums und wurden zwischen 2009 und 2015 erstellt. Darüber hinaus wird derzeit ein SMOT zwischen Luxemburg und den deutschen Ländern Saarland und Rheinland-Pfalz sowie ein grenzüberschreitende Entwicklungskonzept zwischen dem Saarland, Rheinland-Pfalz und Luxemburg erarbeitet.

Diese Dokumente haben aufgrund ihres grenzüberschreitenden Charakters **eine im Wesentlichen strategische Funktion und enthalten keine verbindlichen Bestimmungen**, abgesehen von jenen Bestimmungen, die aus anderen Dokumenten hervorgehen, die Vorschriften aufstellen. So stützen sich die SMOT beispielsweise in Teilen auf die im sektoriellen Leitplanprojekt „Verkehr“ für Luxemburg enthaltenen Bestimmungen. Die Analyse der Dokumente zeigt, dass sich die untersuchten grenzüberschreitenden Kooperationen auf drei Räume konzentrieren :

- auf den **Metropolraum Saarbrücken** mit dem Eurodistrict SaarMoselle;
- auf den **Metropolraum Luxemburg** mit dem Verflechtungsraum des Europäischen Entwicklungszentrums (PED), dem Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) Alzette-Belval, den verschiedenen SMOT für Luxemburg und die benachbarten Regionen sowie mit dem Städtenetz Tonicités;
- auf **einen Raum an der Schnittstelle der beiden Metropolräume**, der durch das Städtenetz QuattroPole (Luxemburg, Trier, Metz, Saarbrücken) Gestalt annimmt.

Es sei darauf hingewiesen, dass die im Entwicklungsplan des PED enthaltenen Ausrichtungen und Bestimmungen unter Vorbehalt gestellt werden müssen. Zum einen ist das Dokument bereits relativ alt, da mit

quinzaine d'années, et d'autre part, le projet politique n'est plus partagé, l'Association Transfrontalière du PED, structure qui a porté l'élaboration du projet, étant aujourd'hui en sommeil.

7.2 Développement territorial

L'analyse des documents relatifs aux espaces de coopération transfrontalière à l'échelle locale (agglomérations transfrontalières, réseaux de villes, schéma de mobilité transfrontalière), montre que **ces espaces de coopération transfrontalière ont une vision claire de leur développement territorial**, l'appréhension des enjeux auxquels ils font face **s'affranchissant plus facilement de la frontière**, que **les réflexions nationales portant sur le fait transfrontalier**.

La question du développement territorial dans ces espaces s'organise selon **deux logiques : une logique d'agglomération et une logique de réseau**.

7.2.1 Une logique d'agglomération dans les territoires de proximité

Trois territoires correspondent à ce cas de figure : l'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement, au carrefour des frontières belge, luxembourgeoise et française, le GECT Alzette-Belval à la frontière franco-luxembourgeoise et l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck, qui s'étend de part et d'autre de la frontière franco-allemande.

Ces territoires fonctionnent selon une logique de proximité, les documents stratégiques analysés montrent que les stratégies de développement territorial visent principalement **le renforcement des potentialités de développement à l'échelle d'agglomérations à dimension transfrontalière** : sur ces espaces, il s'agit davantage de « faire territoire »

seiner Erarbeitung bereits vor rund 15 Jahren begonnen wurde, und zum anderen herrscht über das Projekt kein politisches Einvernehmen mehr, wobei noch hinzu kommt, dass auch die für die Ausarbeitung des Projekts zuständige Struktur, die Association Transfrontalière du PED, ihre Tätigkeit derzeit eingestellt hat.

7.2 Raumentwicklung

Die Analyse der Dokumente zu den grenzüberschreitenden Kooperationsräumen auf lokaler Ebene (grenzüberschreitende Ballungsräume, Städtennetze, Konzept für die grenzüberschreitende Mobilität) zeigt, dass **diese grenzüberschreitenden Kooperationsräume eine klare Vorstellung von ihrer räumlichen Entwicklung haben**, da dort das Thema Grenze leichter angegangen werden kann als dies bei **Überlegungen zu grenzüberschreitenden Fragen auf nationaler Ebene möglich ist**.

Die Frage der räumlichen Entwicklung in diesen Gebieten umfasst **zwei Aspekte: einerseits die Ausrichtung auf den einzelnen Verflechtungsraum und andererseits die Ausrichtung auf die Vernetzung**.

7.2.1 Ausrichtung auf den Verflechtungsraum in den nahegelegenen Gebieten

Diese Ausrichtung gilt für drei Gebiete: den grenzüberschreitenden Ballungsraum des Europäischen Entwicklungszentrums PED im Dreiländereck Belgien-Luxemburg-Frankreich, den EVTZ Alzette-Belval an der französisch-luxemburgischen Grenze und den grenzüberschreitenden Ballungsraum Saarbrücken, der sich über die deutsch-französische Grenze hinweg erstreckt.

Diese Gebiete funktionieren nach dem Prinzip der räumlichen Nähe, und die analysierten Strategiepapiere zeigen, dass die Strategien für die Raumentwicklung hauptsächlich auf **eine Stärkung der Entwicklungspotenziale auf der Ebene der Verflechtungsräume mit grenzüberschreitendem Charakter** ausgerichtet sind: In diesen Gebieten

que de « faire réseau ».

7.2.1 Une logique d'agglomération dans les territoires de proximité

Trois territoires correspondent à ce cas de figure : l'agglomération transfrontalière du Pôle Européen de Développement, au carrefour des frontières belge, luxembourgeoise et française, le GECT Alzette-Belval à la frontière franco-luxembourgeoise et l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck, qui s'étend de part et d'autre de la frontière franco-allemande.

Ces territoires fonctionnent selon une logique de proximité, les documents stratégiques analysés montrent que les stratégies de développement territorial visent principalement **le renforcement des potentialités de développement à l'échelle d'agglomérations à dimension transfrontalière** : sur ces espaces, il s'agit davantage de « faire territoire » que de « faire réseau ».

7.2.2 Une logique de réseaux à une échelle territoriale plus large

Les documents analysés sur les autres périmètres de coopération (Tonicités, QuattroPole, SMOT) s'inscrivent dans une échelle territoriale plus large.

geht es mehr um die Betonung der räumlichen Zusammengehörigkeit als um die Vernetzung.

7.2.1 Ausrichtung auf den Verflechtungsraum in den nahegelegenen Gebieten

Diese Ausrichtung gilt für drei Gebiete: den grenzüberschreitenden Ballungsraum des Europäischen Entwicklungszentrums PED im Dreiländereck Belgien-Luxemburg-Frankreich, den EVTZ Alzette-Belval an der französisch-luxemburgischen Grenze und den grenzüberschreitenden Ballungsraum Saarbrücken, der sich über die deutsch-französische Grenze hinweg erstreckt.

Diese Gebiete funktionieren nach dem Prinzip der räumlichen Nähe, und die analysierten Strategiepapiere zeigen, dass die Strategien für die Raumentwicklung hauptsächlich auf **eine Stärkung der Entwicklungspotenziale auf der Ebene der Verflechtungsräume mit grenzüberschreitendem Charakter** ausgerichtet sind: In diesen Gebieten geht es mehr um die Betonung der räumlichen Zusammengehörigkeit als um die Vernetzung.

7.2.2 Ausrichtung auf die Vernetzung in einem größeren räumlichen Maßstab

In den analysierten Dokumenten, die sich mit den anderen Ebenen der Kooperation befassen (Tonicités, QuattroPole, SMOT), geht es um einen größeren räumlichen Maßstab.

Ici, l'enjeu n'est pas de structurer un territoire vécu au quotidien, mais de **s'inscrire plutôt dans une démarche métropolitaine où l'enjeu est de « faire réseau », selon une logique « gagnant-gagnant »**. C'est notamment le cas pour les coopérations structurées en réseaux de villes comme Quattropole ou Tonicités, qui construisent leur stratégie en s'appuyant sur la stratégie RMPT.

7.3 Mobilité et transports

7.3.1 L'amélioration de l'accès au Grand-Duché

Compte tenu du dynamisme de l'économie luxembourgeoise, une partie des orientations en matière de mobilité et transports porte sur l'amélioration des infrastructures et des dessertes entre le Luxembourg et les territoires directement limitrophes.

Les 2 SMOT en vigueur visent notamment un **renforcement des couloirs existants** :

- **Le Sillon Lorrain** entre la Lorraine et le Luxembourg, par l'augmentation des capacités du réseau ferroviaire et le développement complémentaire des transports collectifs routiers, dans une logique de rabattement vers les gares ;
- **Le triangle Arlon-Luxembourg-Aubange** entre la Wallonie et le Luxembourg, par l'amélioration des liaisons avec Luxembourg-Ville, la création d'une liaison vers Belval depuis Arlon et la création d'une liaison directe Virton-Luxembourg.

Hier besteht die Herausforderung nicht darin, ein Gebiet zu entwickeln, das im Alltag als solches erlebt wird, sondern es geht vielmehr darum, **sich an einem metropolitanen Ansatz zu beteiligen, bei dem die Herausforderung darin besteht, sich zu vernetzen und „win-win“-Aspekte zu definieren**. Dieser Ansatz zeigt sich vor allem in den in Form von Städtenetzen strukturierten Kooperationen wie Quattropole oder Tonicités, die sich bei ihrer Strategie an den strategischen Grundsätzen der GPMR ausrichten.

7.3 Mobilität und Verkehr

7.3.1 Die Verbesserung des Zugangs zum Großherzogtum Luxemburg

In Anbetracht der Dynamik der luxemburgischen Wirtschaft richten sich einige der Überlegungen zum Thema Mobilität und Verkehr auf die Verbesserung der Infrastrukturen und der Anbindungen Luxemburgs an die direkt angrenzenden Gebiete.

Die beiden geltenden SMOT sehen insbesondere eine **Verstärkung der bestehenden Korridore** vor:

- Zwischen Lothringen und Luxemburg im lothringischen Siedlungsband **Sillon Lorrain** durch eine Steigerung der Kapazitäten des Schienennetzes und einen ergänzenden Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs auf der Straße mit einer Ausrichtung auf die Zubringer zu den Bahnhöfen;
- Zwischen der Wallonie und Luxemburg im **Dreieck Arlon-Luxembourg-Aubange** durch eine Verbesserung der Verbindungen in Richtung Luxemburg-Stadt, die Einrichtung einer Verbindung von Arlon nach Belval und die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen Virton und Luxemburg.

Le GECT Alzette-Belval quant à lui fait le constat d'un **manque de connexion entre les réseaux de transport en commun français et luxembourgeois**, hormis les bus transfrontaliers permettant le rabattement des frontaliers vers les pôles d'emploi luxembourgeois. L'action du GECT porte davantage sur une amélioration de la mobilité de proximité (optimisation de l'existant et tarification permettant un usage de proximité).

7.3.2 L'amélioration de l'accessibilité entre les villes du « noyau central »

L'autre aspect principal de la mobilité, tel qu'elle est abordée dans les différents documents transfrontaliers porte sur **l'amélioration de l'accessibilité entre les principales villes de l'espace transfrontalier polycentrique fonctionnel à dimension métropolitaine situé dans la partie centrale de la Grande Région.**

Cette question apparaît **particulièrement prégnante dans l'espace de coopération Sarrebruck-Moselle Est.** En effet, si le territoire de l'Eurodistrict SaarMoselle est facilement accessible depuis le réseau autoroutier transnational et que Forbach et Sarrebruck sont connectées au réseau à grande vitesse européen, **ce territoire reste handicapé par une accessibilité moins bonne que des agglomérations concurrentes**, en partie liée à un manque de liaisons Nord-Sud, notamment vers Cologne.

Cette préoccupation est également relayée par le réseau des villes Quattropole, à travers la contribution des 8 villes au programme d'action de la Grande Région, qui rappelle le soutien conjoint de l'Eurodistrict et du réseau de villes Quattropole au projet Q-Intracity, reposant sur une **optimisation des transports transfrontaliers à horaire cadencé** notamment entre les villes de Trèves, Luxembourg, Metz et Sarrebruck.

Der EVTZ Alzette-Belval seinerseits beklagt eine **fehlende Verbindung zwischen den französischen und luxemburgischen Netzen des öffentlichen Personennahverkehrs**, mit Ausnahme der grenzüberschreitenden Buslinien, die für die Grenzgänger als Zubringer zu den luxemburgischen Beschäftigungsregionen fungieren. Der EVTZ setzt sich vor allem für eine Verbesserung der Mobilität in der näheren Umgebung ein (Optimierung des bestehenden Angebots und eine Preisgestaltung, die eine Nutzung auf kurzen Strecken ermöglicht).

7.3.2 Die Verbesserung der Zugänglichkeit der Städte des zentralen grenzüberschreitenden Verflechtungsraumes von metropolitaner Dimension der Großregion

Ein weiterer Hauptaspekt der Mobilität, der in den verschiedenen grenzüberschreitenden Dokumenten behandelt wird, betrifft **die Verbesserung der Zugänglichkeit der größten Städte des grenzüberschreitenden Verflechtungsraums von metropolitaner Dimension.**

Dieses Thema scheint **im Kooperationsraum Saarbrücken-Moselle Est besonders drängend** zu sein. So ist der Eurodistrict SaarMoselle zwar über das transnationale Autobahnnetz leicht zu erreichen, und darüber hinaus sind Saarbrücken und Forbach auch an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen, **das Gebiet ist jedoch schlechter zugänglich als die konkurrierenden Ballungsräume und daher gegenüber diesen benachteiligt**, was zum Teil darauf zurückzuführen ist, dass es zu wenige Nord-Süd-Verbindungen (insbesondere Richtung Köln) gibt.

Dieses Anliegen teilt auch das Städtetz Quattropole, und zwar im Rahmen des Beitrags der acht Städte der GPMR zum Aktionsprogramm der Großregion, in dem darauf hingewiesen wird, dass das Projekt Q-Intracity, das auf einer **Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs durch Einführung eines Taktfahrplans** insbesondere zwischen den Städten Trier, Luxemburg, Metz und Saarbrücken beruht, vom Eurodistrict und vom Städtetz Quattropole gemeinschaftlich unterstützt wird.

7.4 Développement économique

A l'exception de la Vision d'Avenir pour la région SaarMoselle, l'ensemble des documents analysés aborde peu la question des stratégies économiques transfrontalières, qui s'articulent différemment selon que l'on examine l'aire métropolitaine luxembourgeoise ou sarrebruckoise.

7.4.1 Des stratégies qui s'organisent en fonction du dynamisme économique luxembourgeois

Sur l'aire métropolitaine luxembourgeoise, les stratégies économiques des espaces de coopération analysés, quand elles existent, s'organisent toutes en fonction des prévisions de développement du Grand-Duché. Ainsi, à horizon 2035, le Luxembourg pourrait compter 150 000 emplois supplémentaires par rapport à 2010¹⁸. Les seuls projets de développement des sites du Kirchberg, de Belval et de Gasperich pourraient permettre la création de 65 000 emplois d'ici 2030.

Concomitamment à ces projets de développement urbain, il existe de fortes perspectives de développement des grandes surfaces commerciales (+80%)¹⁹ et des capacités de la plateforme logistique de Bettembourg²⁰.

Les espaces de coopération liés à l'aire métropolitaine de Luxembourg sont donc particulièrement préoccupés et attentifs aux impacts de la dynamique luxembourgeoise sur leurs propres territoires, tant positifs que négatifs, sans que cette aire métropolitaine ne soit précisément définie.

¹⁸ Source : projections socioéconomiques 2010-2060 du STATEC

¹⁹ En 2015, l'AGAPE a réalisé un inventaire des grandes surfaces commerciales sur l'espace couvert par le réseau Tonicités (Arlon-Luxembourg-Longwy-Thionville-Metz). Concernant le Luxembourg, ce recensement a permis d'identifier une offre existante de 171 000 m² et des projets de création/extension pour près de 140 000 m²

²⁰ Les capacités de la plateforme devraient passer de 47 500 containers/an à 470 000 d'ici 2025

²¹ Quelle : Sozioökonomische Prognosen 2010-2060 des STATEC

²² 2015 erstellte die AGAPE ein Verzeichnis der Gewerbeflächen von Einkaufszentren auf dem Gebiet des Städteneetzes Tonicités (Arlon-Luxemburg-Longwy-Thionville-Metz). Auf luxemburgischer Seite ergaben sich bei dieser Erfassung ein Bestand von 171.000 m² und rund 140.000 m² geplante Flächen (Neubau- und Erweiterungsprojekte).

²³ Die Kapazitäten der Plattform dürften bis 2025 von 47.500 auf 470.000 Container/Jahr steigen.

7.4 Wirtschaftliche Entwicklung

Mit Ausnahme des Zukunftsbilds für die Region SaarMoselle beschäftigen sich die analysierten Dokumente eher selten mit der Frage nach grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Strategien. Je nachdem ob man den Metropolraum Luxemburg oder den Metropolraum Saarbrücken betrachtet, haben diese Strategien unterschiedliche Schwerpunkte.

7.4.1 Strategien, die auf der Dynamik der luxemburgischen Wirtschaft beruhen

Im Metropolraum Luxemburg beruhen die wirtschaftlichen Strategien für die analysierten Kooperationsräume, sofern sie existieren, allesamt auf den Entwicklungsprognosen des Großherzogtums. So könnten verglichen mit den Zahlen des Jahres 2010 in Luxemburg bis 2035 insgesamt 150.000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen²¹. Allein die Projekte für die Entwicklung der Standorte Kirchberg, Belval und Gasperich könnten bis 2030 die Schaffung von 65.000 Arbeitsplätzen ermöglichen.

Neben diesen Stadtentwicklungsplänen gibt es auch umfangreiche Pläne für die Schaffung großer Gewerbeflächen für Einkaufszentren (+ 80 %)²² und den Ausbau der Kapazitäten der Logistikplattform in Bettembourg²³.

Die Kooperationsräume, die mit dem Metropolraum Luxemburg verbunden sind, beobachten daher mit größter Aufmerksamkeit die für sie deutlich spürbaren sowohl positiven als auch negativen Auswirkungen der dynamischen Wirtschaftsentwicklung Luxemburgs auf ihr eigenes Gebiet, wobei sich dieser Metropolraum nicht eindeutig eingrenzen lässt.

7.4.2 Des perspectives de développement endogène sur l'espace SaarMoselle

L'espace SaarMoselle, structuré autour de l'agglomération transfrontalière de Sarrebruck **construit une stratégie davantage basée sur un développement endogène**, son périmètre étant bien plus précisément défini.

Dans son constat, la Vision d'Avenir note que la localisation du territoire SaarMoselle est attractive et appréciée par les entreprises des secteurs de l'industrie, de la logistique, de l'automobile et de la plasturgie. Mais ces activités, tournées largement vers l'export, génèrent un important trafic poids-lourd.

Partant de ce constat, la Vision d'Avenir SaarMoselle s'est donné comme objectif d'arriver à une meilleure localisation des activités en privilégiant l'installation des activités génératrices de flux importants à proximité des grandes infrastructures de transport (autoroutes, rail, voie d'eau).

7.4.2 Perspektiven für eine endogene Entwicklung im Raum SaarMoselle

Der Raum SaarMoselle, der sich rund um den grenzüberschreitenden Ballungsraum der Stadt Saarbrücken erstreckt, **verfolgt eine Strategie, die mehr auf einer endogenen Entwicklung beruht**, da sich sein Gebiet sehr viel genauer eingrenzen lässt.

So kommt das Zukunftsbild der Region SaarMoselle zu der Feststellung, dass die Lage dieses Raums attraktiv ist und von den Unternehmen aus der Industrie, dem Logistiksektor und der Automobilbranche sowie von den kunststoffverarbeitenden Betrieben sehr geschätzt wird. Diese weitgehend auf den Export ausgerichteten Wirtschaftsaktivitäten generieren jedoch ein hohes Aufkommen beim Lkw-Verkehr.

Ausgehend von dieser Feststellung hat es sich das Zukunftsbild SaarMoselle zum Ziel gesetzt, die Standorte der Unternehmen dahingehend zu verbessern, dass die Ansiedlung von Aktivitäten, die umfangreiche Warenströme verursachen, in der Nähe der großen Verkehrsinfrastrukturen (Autobahnen, Schiene, Wasserwege) erfolgen soll.

7.5 Enseignement, recherche et innovation

7.5.1 Un objectif partagé de mise en réseau...

Qu'il s'agisse de la formation professionnelle, de l'éducation, de l'enseignement supérieur ou de la recherche, **le même constat est partagé** par les documents analysés et traitant de cette thématique : **la mise en réseau des structures** de formation, d'enseignement et de recherche est insuffisamment développée.

La question de la maîtrise de la langue et de la connaissance de la culture du voisin est régulièrement citée comme l'un des leviers à mobiliser pour améliorer cette mise en réseau.

Par exemple, dans sa Vision d'Avenir, l'Eurodistrict SaarMoselle s'est donné pour objectif la mise en réseau transfrontalière de certaines thématiques de recherche (nanobiotechnologie, technique médicale, biologie, plasturgie,...) afin de faire émerger des centres de recherche d'envergure régionale et de faire du bilinguisme, de la biculturalité et de l'orientation européenne l'un des points forts des structures de recherche et de formation.

7.5.2 ... qui nécessite des infrastructures de qualité

Si la mise en réseau transfrontalière est une opportunité largement partagée, elle nécessite d'être accompagnée par des infrastructures permettant la réalisation effective de cette mise en réseau.

Ainsi, dans les domaines des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC), la contribution des 8 villes de la RMPT montre que dans ce domaine, la mise en réseau des centres hospitaliers, culturels, de recherche et d'enseignement est incomplète.

7.5 Bildung, Forschung und Innovation

7.5.1 Die Vernetzung als gemeinsames Ziel ...

Ob es sich um die Berufsausbildung, den schulischen Bildungsbereich, die Hochschulbildung oder die Forschung handelt – in allen analysierten Dokumenten, die sich mit dieser Thematik befassen, **wird dieselbe Feststellung getroffen: Die Vernetzung der Strukturen** in den Bereichen allgemeine/berufliche Bildung und Forschung ist unzureichend.

Die Frage der Beherrschung der Sprache und der Kenntnisse der Kultur des Nachbarn wird regelmäßig als einer der Handlungsansätze genannt, die für eine Verbesserung der Vernetzung verfolgt werden sollten.

In seinem Zukunftsbild hat sich beispielsweise der Eurodistrict SaarMoselle zum Ziel gesetzt, einige Forschungsbereiche (Nanobiotechnologie, Medizintechnik, Biologie, Kunststoffverarbeitung usw.) grenzüberschreitend zu vernetzen, um Forschungszentren von regionaler Bedeutung zu schaffen und die Zweisprachigkeit und Koexistenz zweier Kulturen sowie die europäische Ausrichtung zu einer der Stärken dieser Forschungs- und Bildungsstrukturen zu machen.

7.5.2 ... das nur mit qualitativ guten Infrastrukturen erreicht werden kann

Die grenzüberschreitende Vernetzung wird zwar nahezu einhellig als Chance gesehen, sie erfordert jedoch die Einrichtung von Infrastrukturen, die eine effektive Vernetzung auch ermöglichen.

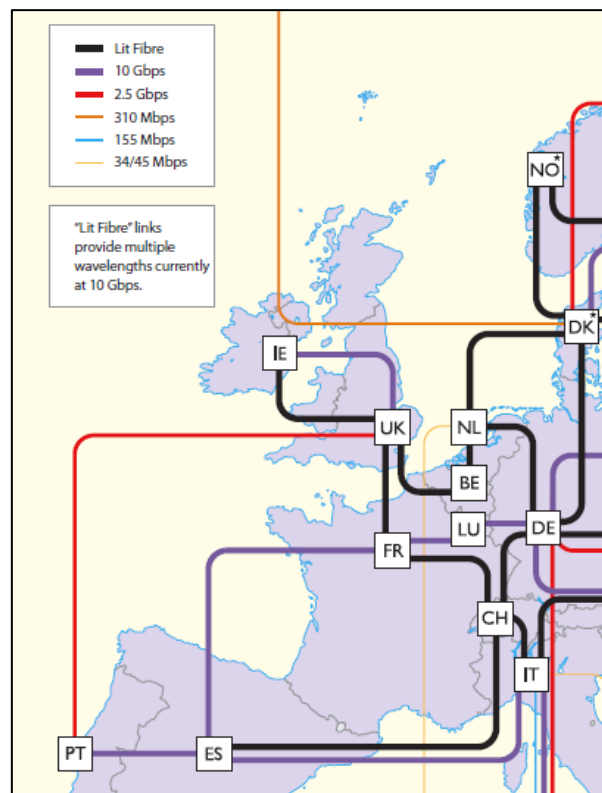
So zeigt der Beitrag der acht Städte der GPMR, dass im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) die Vernetzung der Krankenhäuser sowie der Kultur-, Forschungs- und Bildungszentren lückenhaft ist.

Cette mise en réseau incomplète est liée notamment à l'absence d'interconnexions entre certains versants nationaux ou par une connexion insuffisante. Le réseau GEANT, qui permet la mise en réseau à très haut débit de plusieurs centres de recherche en Europe, ne permet pas de lien direct entre la Belgique et le Luxembourg, entre l'Allemagne et la France et entre l'Allemagne et la Belgique et les liens directs existants (France-Luxembourg et Luxembourg-Allemagne) ne sont pas en « fibre noire », permettant l'accès à des débits très élevés (10 Gb/sec.).

La réalisation du projet *iot@* (Infrastructure Optique d'Interconnexion Transfrontalière) en interconnectant les infrastructures nationales existantes a toutefois permis de réduire cet écueil et d'offrir aux universités de la Grande Région un accès au très haut débit en créant une infrastructure complémentaire au réseau européen GEANT.

Pour autant, la mise en réseau doit se doubler d'une accessibilité « physique » des lieux de recherche : le réseau Tonicités reste vigilant dans la desserte des villes universitaires, notamment de Metz vers les villes allemandes (Trèves, Perl) et depuis Belval, qui accueille l'Université du Luxembourg mais qui va voir disparaître les liaisons directes vers Thionville et Longwy.

Réseau GEANT en Europe (extrait)



Source : www.geant2.net

Cette lückenhafte Vernetzung ist insbesondere auf fehlende Verbindungen zwischen bestimmten Teilgebieten einzelner Länder oder auf eine unzureichende Verbindung zurückzuführen. Das Netz GEANT, das für die Vernetzung mehrerer Forschungszentren in Europa über ein Hochgeschwindigkeitsnetz sorgt, bietet keine direkte Verbindung zwischen Belgien und Luxemburg, zwischen Deutschland und Frankreich sowie zwischen Deutschland und Belgien, und auch die bereits bestehenden Verbindungen (Frankreich-Luxemburg und Luxemburg-Deutschland) laufen nicht über Glasfaser, was eine Hochgeschwindigkeitsverbindung (10 GB/Sek.) überhaupt erst ermöglichen würde.

Mit der Umsetzung des Projekts *iot@* (Glasfaserinfrastruktur für die grenzüberschreitende Vernetzung) wurde durch eine Verbindung der in den verschiedenen Ländern vorhandenen Infrastrukturen zumindest eine Entschärfung dieser problematischen Situation erreicht. Die Universitäten in der Großregion erhielten Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz, in dem eine das Europäische Forschungsnetz GEANT ergänzende Infrastruktur eingerichtet wurde.

Allerdings muss die Vernetzung auch mit der Schaffung einer „physischen“ Zugänglichkeit der Forschungsstandorte einhergehen: Das Städtenetz Tonicités wird ein besonderes Augenmerk auf die Anbindung der Universitätsstädte legen, was insbesondere für Metz und seine Verbindung zu den deutschen Städten Trier und Perl aber auch für die Verbindungen von Belval aus gilt, wo sich die Universität Luxemburg befindet, aber demnächst keine direkten Verbindungen mehr nach Thionville und Longwy zur Verfügung stehen werden.

7.6 Développement résidentiel et social

Dans les documents analysés relatifs aux espaces de coopération transfrontalière, la question du développement résidentiel et social est principalement abordée sous le prisme du **vieillessement de la population**, de la **maîtrise de l'étalement urbain**, de la **santé** (accès aux soins, gestion des risques et gestion de l'urgence) et de la cohésion sociale.

Ces questions, qui dépassent largement le seul cadre de ces espaces transfrontaliers, semblent partagées à l'échelle de la Grande Région et pourraient faire l'objet d'une réponse grand-régionale, notamment dans le domaine de la santé, comme le suggère la contribution des 8 villes de la RMPT : concertation autour de l'élargissement de la politique sanitaire globale à l'échelle de la Grande Région, schéma de prise en charge grand-régional.

7.7 Tourisme et loisirs

En matière de développement touristique, culturel et de loisirs, les différents documents analysés présentent des **stratégies variées** selon les territoires.

7.7.1 L'inscription dans les démarches d'envergure supérieures

Pour le GECT Alzette-Belval, le développement touristique du territoire transfrontalier passe par l'inscription dans des démarches d'envergure supérieure. Les orientations stratégiques du GECT ciblent notamment les travaux actuellement menés par le groupe de travail de la Commission Inter-Gouvernementale franco-luxembourgeoise portant sur la création d'un circuit dédié au tourisme et portant sur les « Grandes Guerres » (1870, 1914-1918, 1939-1945).

La CIG franco-luxembourgeoise, mais aussi la Grande Région, sont perçues par le GECT Alzette-Belval comme des relais transfrontaliers pertinents en matière de promotion touristique et culturelle.

7.6 Wohnungsbau und soziale Entwicklung

In den analysierten, die grenzüberschreitenden Kooperationsräume betreffenden Dokumenten wird die Frage des Wohnungsbaus und der sozialen Entwicklung hauptsächlich unter dem Blickwinkel der **Bevölkerungsentwicklung**, der **Reduzierung des Flächenverbrauchs**, der **Gesundheit** (Zugang zur medizinischen Versorgung, Management von Risiken und Notfällen) und des sozialen Zusammenhalts behandelt.

Diese Themen, deren Tragweite weit über den Rahmen der einzelnen grenzüberschreitenden Gebiete hinausgeht, scheinen in der gesamten Großregion von Interesse zu sein und könnten insbesondere im Bereich Gesundheit auf der Ebene der Großregion behandelt werden. Eine dementsprechende Empfehlung geht auch aus dem Beitrag der acht Städte der GPMR hervor: Abstimmung bezüglich einer Ausweitung der allgemeinen Gesundheitspolitik auf die Ebene der Großregion, großregionales Konzept für die Versorgung.

7.7 Tourismus und Freizeit

In Bezug auf die Entwicklung der Bereiche Tourismus, Kultur und Freizeit werden in den verschiedenen analysierten Dokumenten je nach Gebiet **unterschiedliche Strategien** aufgezeigt.

7.7.1 Einbindung in Konzepte größeren Maßstabs

Nach Ansicht des EVTZ Alzette-Belval erfolgt die touristische Entwicklung in dem grenzüberschreitenden Gebiet im Rahmen von Konzepten größeren Maßstabs. Der EVTZ richtet seine Strategie vor allem an den derzeit von einer Arbeitsgruppe der französisch-luxemburgischen Regierungskommission durchgeführten Arbeiten aus, die auf die Einrichtung eines touristischen Rundwegs zu den „Großen Kriegen“ (1870, 1914-1918, 1939-1945) abzielen.

Die französisch-luxemburgische Regierungskommission und auch die Großregion werden vom EVTZ Alzette-Belval als geeignete Anlaufstellen für die grenzüberschreitende Tourismus- und Kulturförderung gesehen.

7.7.2 Un « effet Bilbao » pour Sarrebruck ?

Dans sa Vision d'Avenir, l'Eurodistrict SaarMoselle fait le constat d'une forte concurrence sur le tourisme de masse et d'un rayonnement moindre de Sarrebruck par rapport aux villes voisines (Luxembourg, Metz, Nancy, Trèves).

Dans sa vision prospective, l'Eurodistrict identifie l'absence d'un projet moderne d'envergure internationale, qui pourrait devenir un symbole mondialement connu de l'agglomération Sarrebruck-Moselle-Est, à l'instar du musée Guggenheim à Bilbao, qui avait entraîné un important développement urbain de la ville espagnole.

Si la forme et le contenu du projet restent à construire, la Vision d'Avenir propose une localisation à Sarrebruck, ville centrale de l'agglomération, afin d'associer le projet avec le cœur de l'agglomération.

7.7.3 Proposer une offre culturelle et touristique conjointe

A l'échelle des 8 villes de l'espace transfrontalier polycentrique fonctionnel à dimension métropolitaine situé dans la partie centrale de la Grande Région, la stratégie touristique et culturelle repose sur une meilleure mise en réseau, qui pourrait notamment passer par :

- des offres culturelles et touristiques conjointes participant à l'attractivité de la Grande Région (par exemple sur le modèle du pass'musées du Sillon Lorrain ou du ticket-pass de l'Eurodistrict SaarMoselle) ;
- une meilleure concertation entre les villes concernant l'offre culturelle et touristique globale.

7.8 Environnement, climat et énergie

Cette thématique est abordée de manière **très variable** dans les différents documents transfrontaliers : elle est absente des documents analysés dans

7.7.2 Ein „Bilbao-Effekt“ für Saarbrücken?

In seinem Zukunftsbild trifft der Eurodistrict SaarMoselle die Feststellung, dass es beim Massentourismus einen starken Wettbewerb gibt und Saarbrücken eine geringere Außenwirkung hat als seine Nachbarstädte (Luxemburg, Metz, Nancy, Trier).

In seiner Vision der Zukunft stellt der Eurodistrict fest, dass es kein modernes Projekt von internationaler Tragweite gibt, das zu einem weltweit bekannten Symbol für den Ballungsraum Saarbrücken-Moselle Est werden könnte, wie dies beim Guggenheim-Museum in Bilbao der Fall war, dessen Bau eine umfangreiche städtebauliche Entwicklung dieser spanischen Stadt nach sich zog.

Auch wenn Form und Inhalt eines solchen Projekts noch festzulegen sind, schlägt das Zukunftsbild SaarMoselle als Standort Saarbrücken vor, das als Kernstadt des Ballungsraums dafür sorgen könnte, dass das Projekt durch seine Lage im Zentrum des Ballungsraums auch mit diesem assoziiert wird.

7.7.3 Ein gemeinsames kulturelles und touristisches Angebot konzipieren

Auf der Ebene der acht Städte des grenzüberschreitenden Verflechtungsraums von metropolitanen Dimension beruht die Strategie in den Bereichen Tourismus und Kultur auf einer besseren Vernetzung, die insbesondere Folgendes beinhalten könnte :

- gemeinsame kulturelle und touristische Angebote, die zur Attraktivität der Großregion beitragen (beispielsweise nach dem Vorbild des Museumspasses für das lothringische Siedlungsband Sillon lorrain oder des Tickets des Eurodistricts SaarMoselle);
- eine bessere Abstimmung zwischen den Städten hinsichtlich des gesamten kulturellen und touristischen Angebots.

7.8 Umwelt, Klima und Energie

Die Beschäftigung mit diesem Themenbereich fällt in den verschiedenen grenzüberschreitenden Dokumenten **sehr unterschiedlich** aus: In den

le cadre des réseaux de ville et n'est abordée que sous le prisme de la mobilité douce dans les Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT).

En revanche, **cette question est davantage développée dans les documents stratégiques des agglomérations transfrontalières** (schéma de développement du PED, orientations stratégiques du GECT Alzette-Belval et Vision d'Avenir de l'Eurodistrict Saar-Moselle). Si ces territoires ont en commun de partager les héritages des activités minières et sidérurgiques, pour autant, les aspects environnementaux abordés varient d'un territoire à l'autre.

7.8.1 Le concept de « Parc SaarMoselle »

Le « Parc SaarMoselle » est une approche conceptuelle de l'environnement dans l'espace Sarrebruck-Moselle Est, en intégrant la dimension esthétique et environnementale des paysages, dans le but de valoriser l'image globale de l'agglomération transfrontalière Sarrebruck-Moselle Est. Ce concept repose sur deux éléments essentiels :

- **La valorisation du patrimoine naturel** : le territoire bénéficie d'une grande variété de paysages, où les paysages artificiels hérités de l'industrialisation (carrières, puits, terrils) se superposent aux paysages originels (vallée de la Sarre, forêts, coteaux). La Vision d'Avenir fait état d'une bonne qualité du cadre naturel malgré l'industrie et la densité démographique, comme en témoigne l'amélioration des eaux de la Rosselle, autrefois rivière la plus polluée d'Europe ;



Source : Extrait de la Vision d'Avenir SaarMoselle

analysierten Dokumenten findet dieser Bereich im Zusammenhang mit den Städtenetzen keine Erwähnung und wird auch in den Strategieplänen für grenzüberschreitende Mobilität (SMOT) nur unter dem Blickwinkel der sanften Mobilität thematisiert.

In den Strategiepapieren der grenzüberschreitenden Ballungsräume wird auf diesen Themenbereich hingegen umfassender eingegangen (Entwicklungsplan des PED, Strategische Ausrichtungen des EVTZ Alzette-Belval und Zukunftsbild des Eurodistricts SaarMoselle). Die Gebiete haben zwar durch Bergbau und Stahlindustrie ein gemeinsames Erbe, die behandelten ökologischen Aspekte unterscheiden sich jedoch von Teilgebiet zu Teilgebiet.

7.8.1 Das Konzept „SaarMoselle-Park“

Beim „SaarMoselle-Park“ handelt es sich um einen konzeptionellen Ansatz zum Thema Umwelt im Raum Saarbrücken-Moselle Est, der die ästhetischen und ökologischen Aspekte der Landschaften einbezieht, um das Gesamtbild des grenzüberschreitenden Ballungsraums Saarbrücken-Moselle Est aufzuwerten. Das Konzept beruht auf zwei wesentlichen Elementen:

- **Dem Bestreben, das Naturerbe zur Geltung zu bringen**: Das Gebiet hat eine große Vielfalt von Landschaften zu bieten, wobei sich die im Zuge der Industrialisierung entstandenen Kulturlandschaften (Steinbrüche, Gruben, Halden) mit den Naturlandschaften (Saartal, Wälder, Hügel) mischen. Im Zukunftsbild der Region SaarMoselle wird festgestellt, dass es trotz der Industrie und der Bevölkerungsdichte eine qualitativ gute Naturumgebung gibt, wovon unter anderem die Verbesserung der Wasserqualität der Rosselle zeugt, die früher als der schmutzigste Fluss Europas galt.

- **Une stratégie autour des énergies renouvelables** : la Lorraine et la Sarre partagent une image commune, celle de « régions énergétiques ». Encore très présent, le secteur énergétique est soumis à un changement structurel et représente un défi pour le territoire. A horizon 2025, celui-ci pourrait devenir une « région-pilote » dans le domaine des énergies alternatives, passant du statut de « région énergétique » à celui de « région des *nouvelles* énergies ».

7.8.2 Une gestion transfrontalière du risque environnemental sur le PED

Sur le territoire du PED, la prise en compte de la thématique environnementale dans le schéma de développement repose principalement sur la gestion des risques : les coopérations transfrontalières en matière d'environnement réalisées sur ce territoire, marqué par la présence de nombreux risques, aussi bien naturels (glissements de terrain, inondations) que liés aux activités humaines (affaissements miniers, risques industriels), ont notamment concerné la gestion des crues de la Chiers et l'entraide entre les services d'incendie et de secours.

7.8.3 Vers une agglomération Alzette-Belval plus responsable

Sur le territoire Alzette-Belval, la stratégie environnementale porte essentiellement sur deux aspects :

- L'utilisation plus raisonnée de l'énergie : le GECT entend valoriser les initiatives réalisées sur son territoire afin de favoriser l'échange de bonnes pratiques générer une émulation en matière d'énergies durables ;
- La promotion d'une société plus vertueuse, en développant notamment les aspects liés aux filières courtes et en promouvant les mobilités douces.

- **Einer Strategie rund um die erneuerbaren Energien**: Lothringen und das Saarland sind durch ihre Vergangenheit gleichermaßen als „Energierregionen“ bekannt. Heute befindet sich der noch immer sehr stark vertretene Energiesektor in einem Strukturwandel und stellt eine Herausforderung für das gesamte Gebiet dar. Bis 2025 könnte das Gebiet zu einer „Pilotregion“ im Bereich der alternativen Energien werden, sodass aus der „Energierregion“ eine „Region der *neuen* Energien“ werden könnte.

7.8.2 Ein grenzüberschreitendes Management des Umweltrisikos auf dem Gebiet des PED

Im Entwicklungsplan des PED geht es bei der Berücksichtigung des Umweltthemas auf dem Gebiet des PED im Wesentlichen um das Risikomanagement: Bei der bisherigen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in diesem Gebiet, in dem es zahlreiche Risiken – sowohl Naturrisiken (Erdrutsche, Überschwemmungen) als auch Risiken durch menschliches Handeln (bergbauliche Bodenabsenkungen, Risiken durch die Industrie) – gibt, ging es insbesondere um das Hochwassermanagement für den Fluss Chiers und die gegenseitige Hilfe zwischen den Rettungsdiensten und Feuerwehren.

7.8.3 Auf dem Weg zu einem Ballungsraum Alzette-Belval mit mehr Verantwortung

Für das Gebiet Alzette-Belval betrifft die Umweltstrategie hauptsächlich zwei Aspekte:

- Eine vernünftigeren Nutzung der Energie: Der EVTZ möchte die Initiativen, die auf seinem Gebiet durchgeführt werden, zur Geltung bringen, um den Austausch von Best Practices zu fördern und zu einem Wettbewerb um die besten Leistungen im Bereich der nachhaltigen Energie anzuregen.
- Förderung einer bewussteren Gesellschaft, indem insbesondere mehr Wert auf kurze Produktionswege gelegt und die sanfte Mobilität gefördert wird.

TROISIEME PARTIE :

ANALYSE COMPAREE DES STRATEGIES : CONVERGENCES, DIVERGENCES ET OPPORTUNITES POUR L'ELABORATION DU SDT-GR

L'analyse des différentes stratégies d'aménagement du territoire réalisée dans le chapitre précédent a permis de mettre en lumière plusieurs « traits saillants » qui structurent l'analyse comparée.

Ainsi, il ressort de l'analyse de l'ensemble des documents stratégiques que **la question du développement économique**, si elle est incontournable, est également particulière, car elle apparaît de plus en plus déconnectée des logiques territoriales. C'est pourquoi, dans le cadre de l'analyse comparée qui suit, cette thématique est traitée à part.

La question du développement territorial, qui finalement constitue le cœur de la démarche « Schéma de **Développement Territorial** de la Grande Région (SDT-GR) » est ici abordée sous deux aspects :

- Le premier aborde le développement territorial en s'attardant sur des concepts, tantôt convergents, tantôt sources de divergences, et qui fondent les stratégies de développement territorial des différentes entités composant la Grande Région ;

TEIL DREI:

VERGLEICHENDE ANALYSE DER STRATEGIEN: GEMEINSAMKEITEN, UNTERSCHIEDE UND CHANCEN FÜR DIE ERARBEITUNG DES RAUMENTWICKLUNGSKONZEPTS DER GROSSREGION

Die Analyse der verschiedenen Raumentwicklungsstrategien im vorangegangenen Kapitel hat auf mehrere Schwerpunkte hingewiesen, welche die Gliederung für die vergleichende Analyse bilden.

So ergibt sich aus der Analyse sämtlicher Strategiepapiere, dass **die Frage der wirtschaftlichen Entwicklung** einerseits unumgänglich, andererseits auch spezifisch ist, da sie sich als immer unabhängiger von den gebietsbezogenen Ansätzen erweist. Deshalb wird sie im Rahmen der nun folgenden vergleichenden Analyse gesondert behandelt.

Die Frage der Raumentwicklung, die schließlich im Zentrum der Initiative „Raumentwicklungskonzept der Großregion“ steht, wird an dieser Stelle unter zwei Gesichtspunkten betrachtet:

- Der erste behandelt die Raumentwicklung eingehender unter einmal übereinstimmenden, einmal voneinander abweichenden Konzepten, die den Raumentwicklungsstrategien der verschiedenen Teilgebiete der Großregion zugrunde liegen.

Le second angle d'analyse de la question du développement territorial porte sur une dimension davantage thématique, l'analyse des différents documents ayant permis d'identifier **des sujets particulièrement prénants à l'échelle de la Grande Région**, portant sur **la mobilité**, thématique absolument essentielle et largement abordée dans les documents stratégiques, mais aussi **l'amélioration des conditions de vie de la population de la Grande Région**, afin de contribuer à renforcer l'attractivité du territoire grand-régional en vue de répondre au défi démographique qui attend la Grande Région.

1. Le développement économique, un sujet à part (entière) ?

1.1 Un développement économique qui s'envisage en réseau

Dans une économie mondialisée de plus en plus concurrentielle, les stratégies de développement économique visent à favoriser l'émergence, la structuration des milieux entrepreneuriaux et une mobilisation du système de l'Enseignement et de la Recherche & Développement comme facteur clef de la compétitivité des entreprises pour développer la croissance et l'emploi sur des marchés porteurs et/ou stratégiques.

Si les terminologies peuvent différer et si les concepts peuvent recouvrir des réalités différentes, les clusters, grappes d'entreprises et autres réseaux d'entreprises sont avant tout des espaces collaboratifs. Ils visent tous à créer les conditions d'une coopération concrète entre les acteurs d'une filière, d'un domaine avec le soutien de partenaires publics pour favoriser l'innovation, les transferts de technologie et de savoir-faire. Les dispositifs de soutien à la création ou au développement des entreprises, au transfert de technologie, la mise en œuvre de plateformes de

- Der zweite bezieht sich auf eine stärker thematische Dimension, da bei der Analyse der verschiedenen Papiere **besonders prägnante Themen für die gesamte Großregion** herausgearbeitet werden konnten. Dazu gehört die **Mobilität**, ein Thema von grundlegender Bedeutung, auf das die Strategiepapiere ausführlich eingehen. Dazu gehört aber auch **die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung in der Großregion** mit dem Ziel, einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität der Großregion zu leisten, damit diese die demografische Herausforderung, die sie erwartet, bewältigen kann.

1. Wirtschaftliche Entwicklung: ein eigen(ständig)es Thema?

1.1 Eine wirtschaftliche Entwicklung unter dem Aspekt der Vernetzung

In einer immer wettbewerbsträchtigeren Weltwirtschaft richten sich die Strategien für die wirtschaftliche Entwicklung zum einen auf die Förderung des Entstehens und der Strukturierung unternehmerischer Umfeldler, zum anderen auf eine Nutzung von Bildungswesen, Forschung und Entwicklung als Instrumente und Schlüsselfaktoren im Wettbewerb der Unternehmen, um Wachstum und Beschäftigung in vielversprechenden und/oder strategischen Märkten zu entwickeln.

Die Begriffe mögen sich unterscheiden und die Konzepte unterschiedliche Wirklichkeiten beschreiben. Unternehmensnetze oder -cluster sind aber in erster Linie Räume der Zusammenarbeit. Sie alle zielen darauf ab, die Weichen zu stellen für eine konkrete Zusammenarbeit zwischen den Akteuren einer Branche, eines Bereichs, mit der Unterstützung öffentlicher Partner, um Innovation, Technologie- und Wissenstransfer zu fördern. Die Fördermaßnahmen für Unternehmensgründungen oder -entwicklungen und Wissenstransfer, die Einrichtung von Technologie- und

technologies et de recherche viennent compléter les dispositifs mis en œuvre.

Les pôles de compétitivité en sont, aujourd'hui, la forme la plus aboutie. Ils sont, au vu des documents analysés, au cœur des stratégies en matière de développement économique, de recherche et d'innovation.

La Grande Région rassemble sur son territoire 41 pôles de compétitivité²⁴ pour 11,5 millions d'habitants. A titre de comparaison, l'ensemble de la France métropolitaine compte 71 pôles pour presque 6 fois plus d'habitants. **La Grande Région dispose donc d'une forte densité de pôles de compétitivité** sur son territoire, qui représente **un important potentiel de croissance et d'innovation**.

En outre, la Grande Région, par sa composante wallonne, se situe à **proximité immédiate d'un important potentiel d'innovation à l'échelle européenne**, le triangle Eindhoven-Louvain-Aix la Chapelle (ELAt) et, par sa composante allemande, à proximité des pôles scientifiques et technologiques de Darmstadt (« Wissenschaftstadt Darmstadt »), de Karlsruhe voire de Stuttgart. Avec Kaiserslautern, la Grande Région dispose également sur son territoire d'un important centre technologique.

La question de la collaboration et de la mise en réseau des pôles de compétitivité sur son territoire constitue donc un enjeu fort pour la Grande Région et pose la question d'une stratégie de développement économique déconnectée des logiques territoriales, comme en témoigne la constitution, en 2010, du « méta-cluster » Intermat, regroupant les pôles Materialia (Lorraine), Mecatech (Wallonie) et Surfmat (Luxembourg). Il s'agit là du premier « méta-cluster » transfrontalier sur les matériaux.

²⁴ Source : recensement groupement

²⁵ Quelle : Zählung des Konsortiums

Forschungsplattformen ergänzen das bestehende Instrumentarium.

Die am weitesten entwickelte Variante sind heute die Wettbewerbszentren. Die Analyse der Papiere ergibt, dass sie im Zentrum der Strategien für wirtschaftliche Entwicklung, Forschung und Innovation stehen.

Auf 11,5 Millionen Einwohner in der Großregion kommen 41 solcher Wettbewerbszentren²⁵. Zum Vergleich: Ganz Frankreich (Festland) kommt bei rund der sechsfachen Einwohnerzahl auf gerade einmal 71 Wettbewerbszentren. **Die Großregion verfügt also über eine hohe Dichte an Wettbewerbszentren** in ihrem Gebiet, was **ein großes Wachstums- und Innovationspotential** darstellt.

Dank ihres wallonischen Teilgebiets befindet sich die Großregion zudem **in unmittelbarer Nähe zum Dreieck Eindhoven-Löwen-Aachen (ELAt) mit europaweit beträchtlichem Innovationspotential**, und dank ihrer deutschen Teilgebiete in der Nähe der Wissenschafts- und Technologiezentren Darmstadt („Wissenschaftsstadt Darmstadt“), Karlsruhe und sogar Stuttgart. Mit Kaiserslautern ist ein weiterer technologisch starker Standort in der Großregion vertreten.

Die Zusammenarbeit und Vernetzung der Wettbewerbszentren in der Großregion ist für letztere also ein wichtiges Anliegen und wirft die Frage nach einer von den gebietsbezogenen Ansätzen unabhängigen Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung auf. Dies zeigt die Bildung von Intermat im Jahr 2010, erstes grenzüberschreitendes „Meta-Cluster“ für Werkstoffe, unter dessen Dach sich die Cluster Materialia (Lothringen), Mecatech (Wallonien) und Surfmat (Luxemburg) versammelt haben.

1.2 La « coopération », une opportunité de développement dans certains secteurs

La **coopétition** se définit comme une stratégie reposant sur la **collaboration entre plusieurs acteurs économiques en compétition, en vue d'en retirer un bénéfice commun**. Cette pratique est relativement courante dans les entreprises, notamment dans le secteur spatial ou en matière de recherche et développement.

Il est donc tout à fait envisageable qu'en matière de développement économique, les différentes entités de la Grande Région, bien que concurrentes, puissent avoir un intérêt à collaborer ensemble.

Au regard des différents documents analysés, 2 secteurs pourraient notamment bénéficier d'une telle stratégie : la **logistique** et les **activités récréatives** (tourisme/loisirs/culture).

1.2.1 Logistique : éviter la « cannibalisation » des infrastructures

En matière de logistique, les différents documents de la Grande Région insistent sur le développement du secteur et le développement des axes fluviaux pour le transport de marchandises. Le secteur de la logistique est identifié sur l'ensemble du territoire de la Grande Région comme un secteur porteur :

- **La Wallonie souhaite renforcer la « dorsale wallonne »**, corridor quadrimodal et au-delà, renforcer sa connectivité avec les ports de la Mer du Nord, notamment Rotterdam ;
- Dans son plan sectoriel « Zones d'Activités Economiques », **le Luxembourg a dédié la moitié de ses zones d'intérêt national à la logistique**, dont la future plateforme de Bettembourg ;
- Du fait de sa localisation, **l'espace SaarMoselle est attractif pour de nombreuses activités fortement génératrices de flux, dont la logistique** ;
- **La Rhénanie-Palatinat**, si elle ne mentionne pas spécifiquement la

1.2 Coopetition als Entwicklungschance in bestimmten Branchen

Als **Coopetition** wird eine Strategie bezeichnet, die auf der **Zusammenarbeit zwischen verschiedenen miteinander konkurrierenden Wirtschaftsakteuren mit dem Ziel eines gemeinsamen Vorteils** beruht. Diese Praxis ist insbesondere in den Raumfahrt-, Forschungs- und Entwicklungsunternehmen relativ weit verbreitet.

Es ist deshalb durchaus denkbar, dass die einzelnen Teilgebiete der Großregion im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung ein Interesse an der Zusammenarbeit haben, obwohl sie miteinander im Wettbewerb stehen.

Im Hinblick auf die verschiedenen analysierten Papiere könnten insbesondere die Branchen **Logistik** und **Erholung** (Tourismus/Freizeitaktivitäten/Kultur) von der Coopetition profitieren.

1.2.1 Logistik: Vermeidung der „Kannibalisierung“ der Infrastrukturen

Im Bereich Logistik legen die verschiedenen Papiere der Großregion den Akzent auf die Weiterentwicklung der Branche und den Ausbau der großen Wasserwege für den Güterverkehr. Die Logistikbranche wird für die Großregion als Branche mit hohen Wachstumsraten erkannt :

- **Die Wallonie möchte ihre Hauptverkehrsachse („Dorsale“) stärken**, einen quadrimodalen Korridor, und darüber hinaus die Anbindung an die Nordseehäfen, insbesondere Rotterdam, stärken.
- **Luxemburg hat** in seinem Sektorischen Plan „Gewerbegebiete“ **die Hälfte seiner Gebiete von nationaler Bedeutung für die Logistik ausgewiesen**, darunter die künftige Plattform Bettembourg.
- Aufgrund seiner geografischen Lage ist **der Raum SaarMoselle für eine Vielzahl von Aktivitäten attraktiv, die Ströme verschiedener Art generieren, darunter die Logistik**.
- **Rheinland-Pfalz** erwähnt die Logistik zwar nicht ausdrücklich, liegt

logistique, est située en partie sur **le Rhin, corridor de transport d'envergure européenne** ;

- **En Lorraine**, la logistique est une **filère identifiée comme stratégique et porteuse d'avenir**.

Cependant, si **le développement de la logistique constitue une forte convergence** entre les composantes territoriales de la Grande Région, elle n'en demeure pas moins une **activité fortement concurrentielle**, où la compétition entre les territoires est forte.

La situation à la frontière belgo-luxembourgeoise illustre parfaitement l'intérêt d'une stratégie basée sur la « coopétition » : à 25 km de distance sont localisées deux plateformes logistiques d'importance stratégique : le Terminal Container d'Athus (TCA) pour la région wallonne et l'Eurohub à Bettembourg pour le Grand-Duché. Les projets de développement envisagés (raccordement du TCA au réseau français et agrandissement du site luxembourgeois) montrent qu'**en l'absence de stratégie grand-régionale, la Grande Région va se retrouver avec deux plateformes logistiques importantes, géographiquement très proches, connectées à la fois à Anvers et au Sud de l'Europe et susceptibles de se « cannibaliser »**.

aber teilweise **am Rhein, einem Verkehrskorridor von europäischer Bedeutung**.

- **In Lothringen** gilt die Logistik als **strategisch wichtige und zukunftssträchtige Branche**.

Obwohl **die Weiterentwicklung der Logistik eine große Gemeinsamkeit** zwischen den Teilgebieten der Großregion bildet, bleibt sie eine **sehr konkurrenzorientierte Aktivität**, in der der Wettbewerb zwischen den einzelnen Gebieten groß ist.

Terminal Container d'Athus



Source : IDELUX

Die Situation an der luxemburgisch-belgischen Grenze veranschaulicht sehr gut den Vorteil der Coopetition: In einem Abstand von 25 km gibt es zwei Logistikplattformen von strategischer Bedeutung: das wallonische Containerterminal Athus (TCA) und den Eurohub im luxemburgischen Bettembourg. Die geplanten Entwicklungsprojekte (Anbindung des TCA an das französische Netz und Erweiterung des luxemburgischen Eurohubs) zeigen, dass **die Großregion in Ermangelung einer gemeinsamen Strategie zwei große, nah beieinander liegende, an Antwerpen und Südeuropa angebundene Logistikplattformen haben wird, die sich möglicherweise „gegenseitig auffressen könnten“**.

1.2.2 Tourisme : renforcer l'attractivité de la Grande Région

Concernant les activités récréatives, une stratégie basée sur la coopération peut également s'envisager à l'échelle de la Grande Région. En effet, en matière de développement touristique et culturel, les documents grand-régionaux font le constat d'un **manque d'image et d'attractivité de la Grande Région** et ce, malgré un **fort potentiel culturel et touristique**.

Dans les stratégies régionales, l'accent est mis régulièrement sur **la nécessité de mettre en réseau** ce potentiel et de développer des offres conjointes.

Malgré la concurrence entre les territoires, une stratégie commune, notamment autour d'un marketing territorial ou d'une offre touristique et culturelle conjointe, permettrait de **renforcer l'attractivité de la Grande Région**, à l'instar de la démarche « Villes fortifiées de la Grande Région », association française de droit local (Alsace-Moselle) regroupant, autour du patrimoine Vauban, des collectivités françaises, luxembourgeoises et allemandes, et peut-être rejointes, demain, par la ville de Namur. Une telle stratégie sur les activités récréatives, si elle venait à voir le jour, devra également tenir compte de certaines spécificités locales, comme la spécificité forte de la province du Luxembourg belge sur la question du tourisme ou l'ambition de l'espace SaarMoselle de stimuler son développement urbain par l'implantation d'un projet moderne d'envergure internationale.

1.2.2 Tourismus: Stärkung der Attraktivität der Großregion

Auch für den Freizeitbereich kommt eine flächendeckende, auf der Kooperation beruhende Strategie in Frage. Im Bereich touristische und kulturelle Erschließung stellen die Papiere aus der Großregion nämlich fest, dass es der **Großregion** trotz eines **großen kulturellen und touristischen Potenzials an Image und Attraktivität mangelt**.

In den Strategien der einzelnen Regionen wird regelmäßig **die Notwendigkeit der Vernetzung** dieses Potenzials und der Entwicklung gemeinsamer Angebote hervorgehoben.

Trotz des Wettbewerbs zwischen den Teilgebieten würde eine gemeinsame Strategie insbesondere mit einem Fokus auf Standortmarketing oder einem gemeinsamen Tourismus- und Kulturangebot **die Attraktivität der Großregion stärken**. Vorbild hierfür könnte das Netzwerk der Festungsstädte der Großregion sein, ein nach lokalem Recht (Elsass-Moselle) gegründeter französischer Verein, in dem sich unter dem Dach des Vauban-Erbes französische, luxemburgische und deutsche Gebietskörperschaften zusammengeschlossen haben und dem eventuell in naher Zukunft die Stadt Namur beitreten wird. Sollte eine derartige Strategie für den Freizeitbereich ins Leben gerufen werden, müsste sie auch gewisse lokale Besonderheiten berücksichtigen, wie z.B. diejenige der belgischen Provinz Luxemburg im Tourismusbereich oder den Anspruch des Raums SaarMoselle, seine städtische Entwicklung durch die Umsetzung eines modernen Projekts von internationaler Tragweite zu fördern.

1.3 Une mise en réseau à élargir au système de formation

1.3.1 La nécessité d'améliorer le système de formation en Grande Région

L'analyse des différents documents fait ressortir, en Grande Région, l'importance d'améliorer le système éducatif. Les différents documents stratégiques abordent cette question sous différents angles :

- **Le multilinguisme** : la maîtrise de la langue du voisin est vue comme un vecteur de développement, en élargissant le marché de l'emploi accessible aux habitants de la Grande Région. Si le multilinguisme est un principe acquis au Luxembourg et dans la Communauté Germanophone de Belgique, il constitue un enjeu particulièrement important sur la frontière franco-sarroise, la question de la maîtrise de la langue du voisin étant intégrée à la fois dans les stratégies lorraine et sarroise.
- **L'amélioration du niveau de qualification de la population** : Sur cette question, l'enjeu pour la Grande Région vise, d'une part à développer une offre d'enseignement de haute qualité et, d'autre part, en facilitant la reconnaissance des diplômes obtenus dans les différents territoires de la Grande Région.

1.3 Intégration des Ausbildungssystems ins Netzwerk

1.3.1 Die erforderliche Verbesserung des Ausbildungssystems in der Großregion

Die Analyse der einzelnen Papiere zeigt auf, wie wichtig die Verbesserung des Bildungssystems ist. Die verschiedenen Strategiepapiere nähern sich diesem Thema aus verschiedenen Blickwinkeln :

- **Mehrsprachigkeit**: Die Beherrschung der Sprache des Nachbarn wird als ein Entwicklungsmotor betrachtet, da sie für die Menschen in der Großregion Zugang zu einem größeren Arbeitsmarkt eröffnet. Zwar ist die Mehrsprachigkeit in Luxemburg und der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens ein unbestrittenes Prinzip, an der saarländisch-französischen Grenze stellt sie aber eine große Herausforderung dar. So hat die Frage der Beherrschung der Sprache des Nachbarn sowohl in die Strategie Lothringens als auch in die des Saarlandes Eingang gefunden.
- **Verbesserung des Qualifikationsniveaus der Bevölkerung**: Bei diesem Thema geht es für die Großregion darum, einestteils ein Bildungsangebot von hoher Qualität zu entwickeln, andernteils die wechselseitige Anerkennung von Abschlüssen aus den einzelnen Teilgebieten der Großregion zu erleichtern.

1.3.2 La mise en réseau des universités de la Grande Région

La question de la coopération et de l'ouverture à l'international, en particulier à l'échelle de l'espace grand-régional est un enjeu identifié dans l'ensemble des documents traitant de la question universitaire et constitue, à l'échelle de la Grande Région, un point de convergence particulièrement fort.

Cette forte convergence des enjeux en matière de coopération universitaire a déjà permis plusieurs réalisations à l'échelle de la Grande Région :

- **La création du groupement « Université de la Grande Région »** rassemblant les universités de Trèves, Kaiserslautern, Sarre, Lorraine, Liège et du Luxembourg autour de trois orientations : faciliter la mobilité des étudiants et des chercheurs, renforcer l'offre de formation et renforcer la recherche transfrontalière ;
- **La réalisation du projet *iot@***, qui a permis la réalisation d'un réseau transfrontalier de fibre optique, reliant les différentes universités.

L'ensemble des documents analysés pointe la nécessité de renforcer la coopération et la mise en réseau en Grande Région des universités et des structures de recherche.

Université du Luxembourg à Belval



Source : Fonds Belval

1.3.2 Die Vernetzung der Universitäten in der Großregion

Sämtliche Papiere, in denen die Universitäten thematisiert werden, definieren die Kooperation und Internationalisierung der Universitäten, insbesondere auf der Ebene der Großregion, als großes Anliegen. In diesem Punkt laufen die Bestrebungen der einzelnen Großregionsteilgebiete besonders stark zusammen.

Dank dieses hohen Maßes an Übereinstimmung bei den Zielen im Bereich der Hochschulkooperation konnten bereits mehrere Projekte in der Großregion konkretisiert werden:

- **Die Entstehung des Verbundes „Universität der Großregion“** unter Beteiligung der Universitäten des Saarlandes, Lüttich, Luxemburg, Lothringen, Trier sowie der TU Kaiserslautern. Der Verbund möchte die Mobilität der Studierenden, WissenschaftlerInnen und DozentInnen erhöhen, die Lehrangebote bereichern und grenzüberschreitende Forschung stärken.
- **Die Umsetzung des Projekts *iot@***, mit dem ein grenzüberschreitendes Glasfasernetz zwischen den einzelnen Universitäten gelegt werden konnte.

Sämtliche analysierten Dokumente weisen auf die Notwendigkeit hin, die Zusammenarbeit und Vernetzung der Universitäten und Forschungseinrichtungen in der Großregion zu stärken.

1.4 Une stratégie économique à déterritorialiser ?

L'analyse des documents stratégiques sur l'ensemble du territoire de la Grande Région montre la difficulté de lier une stratégie de développement économique à une logique de spatialisation : dans la très grande majorité des cas, **la dimension territoriale du développement économique est abordée uniquement sous l'angle de l'offre foncière à vocation économique**. La conclusion que l'on pourrait formuler, c'est qu'il n'existe pas de divergence manifeste sur ce point dans les territoires de la Grande Région. Plutôt qu'une convergence, il s'agit plutôt d'une « non-divergence » qui pose la question de la déterritorialisation du développement économique.

D'ailleurs, l'analyse des stratégies des différents versants montre que les stratégies de développement économique font l'objet de documents stratégiques spécifiques : tel est le cas de la Wallonie, qui dispose du Plan Marshall 4.0, construit selon une logique déterritorialisée, et demain, du versant lorrain qui disposera d'un Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I), distinct de la stratégie territoriale, qui sera portée par le SRADDET.

Au vu de ce constat, **il appartient à la Grande Région**, à ce stade de l'élaboration de son SDT, **de s'interroger sur la forme qu'elle donnera à sa stratégie de développement économique** : doit-elle être **intégrée au SDT** ? Ou bien faut-il d'ores et déjà **envisager l'élaboration de ce que l'on pourrait appeler un « SDE », un « Schéma de Développement Economique »** ?

1.4 Eine künftig gebietsunabhängige Wirtschaftsstrategie?

Die Analyse der Strategiepapiere für das gesamte Großregionsgebiet zeigt die Schwierigkeit auf, eine Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung mit einem gebietsbezogenen Ansatz zu verknüpfen: In der überwiegenden Zahl der Fälle wird **die gebietsbezogene Dimension der wirtschaftlichen Entwicklung ausschließlich unter dem Gesichtspunkt des Flächenangebots für gewerbliche Nutzung behandelt**. Daraus könnte man folgern, dass es keinen offensichtlichen Unterschied zwischen den einzelnen Teilgebieten der Großregion in diesem Punkt gibt. Es handelt sich jedoch eher um eine „Nicht-Verschiedenheit“ als um eine Übereinstimmung, welche die Frage nach der gebietsunabhängigen wirtschaftlichen Entwicklung aufwirft.

Im Übrigen zeigt die Analyse der Strategien der einzelnen Teilgebiete, dass die Strategien für die wirtschaftliche Entwicklung Gegenstand gesonderter Strategiepapiere sind: Dies gilt für die Wallonie mit ihrem Marshallplan 4.0, der auf einem gebietsunabhängigen Ansatz aufbaut, und in Zukunft für Lothringen, das über einen Regionalplan für wirtschaftliche Entwicklung, Innovation und Internationalisierung (SRDE2I) verfügen wird, der sich von der Regionalstrategie unterscheiden wird, die Inhalt des Regionalplans für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete (SRADDET) ist.

Vor diesem Hintergrund ist es **Aufgabe der Großregion**, sich in dieser Phase der Erstellung ihres Raumentwicklungskonzepts **zu fragen, wie sie ihre Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung gestalten soll**: Soll diese **in das Raumentwicklungskonzept integriert** werden? Oder soll bereits jetzt **die Erstellung eines „Wirtschaftsentwicklungskonzepts“ in Betracht gezogen** werden?

2. Le développement territorial, une notion complexe en Grande Région

2.1 Une Grande Région qui peine à s'affirmer

Le rapport final SDE-SLL+ pointe **la difficulté, pour un grand nombre d'acteurs, de s'identifier à un grand ensemble transfrontalier**. Depuis la rédaction de ce schéma en 2002, ce constat semble encore d'actualité. Cette difficulté transparaît dans l'analyse des documents stratégiques grand-régionaux, la plupart faisant ressortir un **déficit de cohérence de la Grande Région** vis-à-vis des régions voisines. De plus, l'analyse des documents par versants nationaux ne permet pas de faire ressortir une appartenance claire de ces territoires à l'espace grand-régional. Ces documents n'abordent que ponctuellement l'existence de la Grande Région alors même que « les autorités de la Grande Région ont décidé en 2008 de faire du développement et de la planification territoriale leur thème principal, avec comme objectif à long terme la mise en place d'une région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT) » (cf. SCoT Nord 54)

Au final, il ressort de ce constat une convergence « de fait » : il est difficile pour les différentes entités de la Grande Région de se mettre d'accord sur un concept de développement territorial commun. L'analyse des différents documents stratégiques montre que cette difficulté repose en partie sur des concepts appréhendés différemment de part et d'autre des frontières.

2. Raumentwicklung, ein vielschichtiges Konzept in der Großregion

2.1 Eine Großregion mit Schwierigkeiten, sichtbar zu werden

Im Abschlussbericht zum Raumentwicklungskonzept SaarLorLux-Plus wird auf **die Schwierigkeit zahlreicher Akteure hingewiesen, sich mit einem großen grenzüberschreitenden Ganzen zu identifizieren**. Seit der Erstellung 2002 scheint diese Feststellung nichts von ihrer Aktualität verloren zu haben. Diese Schwierigkeit kommt in der Analyse der Strategiepapiere aus der Großregion zum Vorschein, da die meisten eine **mangelnde Kohärenz der Großregion** gegenüber den Nachbarregionen hervorheben. Zudem arbeiten die Papiere der nationalen Teilgebiete keine klare Zugehörigkeit dieser Gebiete zum Raum der Großregion heraus. Vielmehr sprechen sie nur punktuell das Bestehen der Großregion an, obwohl „die Präsidentschaft des Gipfels der Großregion 2008 die Raumentwicklung und -planung zu ihrem Leitthema gemacht hatte, mit dem langfristigen Ziel der Schaffung einer Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolregion (GPMR)“ (s. Konzept für die territoriale Kohärenz für den Norden des Departements 54).

Letztlich ergibt sich aus dieser Feststellung eine „de facto“-Gemeinsamkeit: Es ist für die einzelnen Teilgebiete der Großregion schwierig, sich auf ein gemeinsames Raumentwicklungskonzept zu einigen. Die Analyse der verschiedenen Strategiepapiere macht deutlich, dass diese Schwierigkeit zum Teil darauf beruht, dass gewisse Begriffe nicht in allen Teilgebieten gleich definiert werden.

2.2 Une divergence dans l'appréhension de l'aménagement du territoire

La façon dont s'envisage l'aménagement du territoire, de part et d'autre des frontières à l'intérieur de la Grande Région, constitue une vraie divergence et une vraie difficulté pour l'élaboration d'un document de référence à l'échelle de la Grande Région.

En effet, si **les approches sont relativement proches entre le versant luxembourgeois et allemand**, avec des documents-cadres prescriptifs qui régissent les stratégies au niveau national pour le Luxembourg et au niveau du Land pour la Sarre et la Rhénanie-Palatinat, **l'approche est fondamentalement différente en Wallonie**, avec un document-cadre qui reste avant tout stratégique, non contraignant et surtout sectoriel, l'aménagement du territoire n'ayant pas la dimension intégrative qu'il peut avoir au Luxembourg par exemple.

La Lorraine est dans une situation que l'on peut qualifier de transitoire : hier, les documents élaborés à l'échelle régionale n'avaient pas de portée prescriptive autre qu'une simple prise en compte, les documents à portée réglementaire étant élaborés à une échelle infrarégionale et couvrant partiellement le territoire lorrain (Schémas de Cohérence Territoriale, Directive Territoriale d'Aménagement). Mais demain, avec l'élaboration du SRADDET, la situation va radicalement changer puisque les documents infrarégionaux devront être compatibles avec le SRADDET qui sera le document de référence en matière d'aménagement du territoire à l'échelle régionale côté français.

2.2 Unterschiedliches Verständnis von Raumordnung

Diesseits und jenseits der Grenzen innerhalb der Großregion wird unter Raumordnung nicht das gleiche verstanden. Dies stellt eine echte Schwierigkeit für die Erstellung eines Basisdokuments für die gesamte Großregion dar.

In der Tat sind zwar **der luxemburgische und der deutsche Ansatz relativ ähnlich**. Hier bestimmen präskriptive Rahmenpapiere die nationale Strategie für Luxemburg bzw. die Landesstrategien für Rheinland-Pfalz und das Saarland. **Die Wallonie hingegen verfolgt einen ganz anderen Ansatz**. Hier ist das Rahmenpapier in erster Linie strategisch, nicht rechtsverbindlich und vor allem sektoriell, da die Raumordnung nicht die integrative Bedeutung hat, die sie z.B. in Luxemburg hat.

Lothringen befindet sich in einer als Übergang zu bezeichnenden Phase: In der Vergangenheit hatten die auf regionaler Ebene erstellten Papiere keine über eine einfache Kenntnisnahme hinausgehende präskriptive Bedeutung. Die verbindlichen Papiere wurden auf subregionaler Ebene erstellt und deckten teilweise das Gebiet Lothringens ab (Konzepte für die territoriale Kohärenz, regionale Raumordnungsrichtlinie). Mit der Erstellung des Regionalplans für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete wird sich dies in Zukunft grundlegend ändern, da die subregionalen Papiere dann mit diesem kompatibel sein müssen. Er wird in Frankreich den Bezugspunkt für den gesamten Bereich der Raumordnung auf regionaler Ebene bilden.

2.3 Les aires métropolitaines, « brique » de convergence territoriale

Si la conception de l'aménagement du territoire peut être fondamentalement différente d'un versant à l'autre, l'analyse des différentes stratégies révèle cependant qu'il existe un point de convergence sur la question des aires métropolitaines et de leur place dans les différentes stratégies de développement territorial.

2.3.1 Les aires métropolitaines, un concept largement partagé

L'ensemble des documents stratégiques élaborés à l'échelle de chacun des versants montre que les aires métropolitaines constituent le point d'ancrage des stratégies de développement territorial :

- En Wallonie, la stratégie de développement territorial repose sur une structure spatiale **polycentrique** (Mons, Charleroi, Namur, Liège) ;
- En Sarre et en Rhénanie-Palatinat, le développement territorial repose sur le concept de la **concentration décentralisée**, dans laquelle les « **centres supérieurs** » accueillent l'essentiel du développement, où la notion de « centralité » est cruciale dans l'attribution de fonctions spécifiques ;
- Au Luxembourg, couvert par l'aire métropolitaine de la capitale, la stratégie territoriale est similaire à la vision allemande et repose sur la **décentralisation concentrée** autour des **centres de développement et d'attraction (CDA)** ;
- En Lorraine, il n'existe pas de document-cadre comparable aux autres versants (SDER en Wallonie, PDAT au Luxembourg, LEP en Sarre et Rhénanie-Palatinat). Pour autant, plusieurs documents stratégiques font directement référence à la démarche visant à mettre en œuvre une **Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT)**.

2.3 Die Metropolräume, „Baustein“ des regionalen Zusammenhalts

Zwar kann sich das Verständnis von Raumordnung von Teilgebiet zu Teilgebiet erheblich unterscheiden, die Analyse der verschiedenen Strategien ergibt aber eine Übereinstimmung bei den Metropolräumen und ihrem Stellenwert in den verschiedenen Raumentwicklungsstrategien.

2.3.1 Die Metropolräume, ein weitgehend gemeinsames Konzept

Die Strategiepapiere aller Teilgebiete zeigen, dass die Metropolräume den Anknüpfungspunkt für die Raumentwicklungsstrategien bilden :

- In der Wallonie stützt sich die Raumentwicklungsstrategie auf einer polyzentrischen Raumstruktur (Mons, Charleroi, Namur, Lüttich) ;
- In Rheinland-Pfalz und im Saarland beruht die Raumentwicklung auf dem Konzept der **dezentralen Konzentration**, bei dem der Großteil der Entwicklung in den „**Oberzentren**“ erfolgt, bzw. die „Zentralität“ maßgeblich ist für die Zuweisung spezifischer Funktionen.
- In Luxemburg, das von der Metropolregion der Hauptstadt abgedeckt wird, ist die Raumentwicklungsstrategie vergleichbar mit dem deutschen Ansatz und beruht auf der **gezielten Dekonzentration** im Umkreis der **Entwicklungs- und Attraktionszentren**.
- In Lothringen gibt es kein mit den anderen Teilgebieten vergleichbares Rahmenpapier (Entwicklungsplan für den regionalen Raum in der Wallonie, Leitprogramm für die Raumordnung in Luxemburg, LEP in Rheinland-Pfalz und im Saarland). Eine Reihe von Strategiepapieren jedoch bezieht sich unmittelbar auf das Vorgehen zur Schaffung einer **Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolregion (GPMR)**.

Si les espaces métropolitains, tels qu'ils sont définis ci-dessus, forment l'ossature des stratégies de développement territorial, les autres types d'espaces ne sont pas pour autant oubliés, notamment les espaces ruraux, qui sont le plus souvent considérés comme des espaces de développement appelant des stratégies spécifiques (aires rurales transfrontalières wallonnes, par exemple).

2.3.2 Un consensus autour du concept des eurocorridors

Outre les divergences dans la façon de concevoir l'aménagement du territoire, l'analyse des différentes stratégies de développement territorial permet de mettre en lumière des divergences.

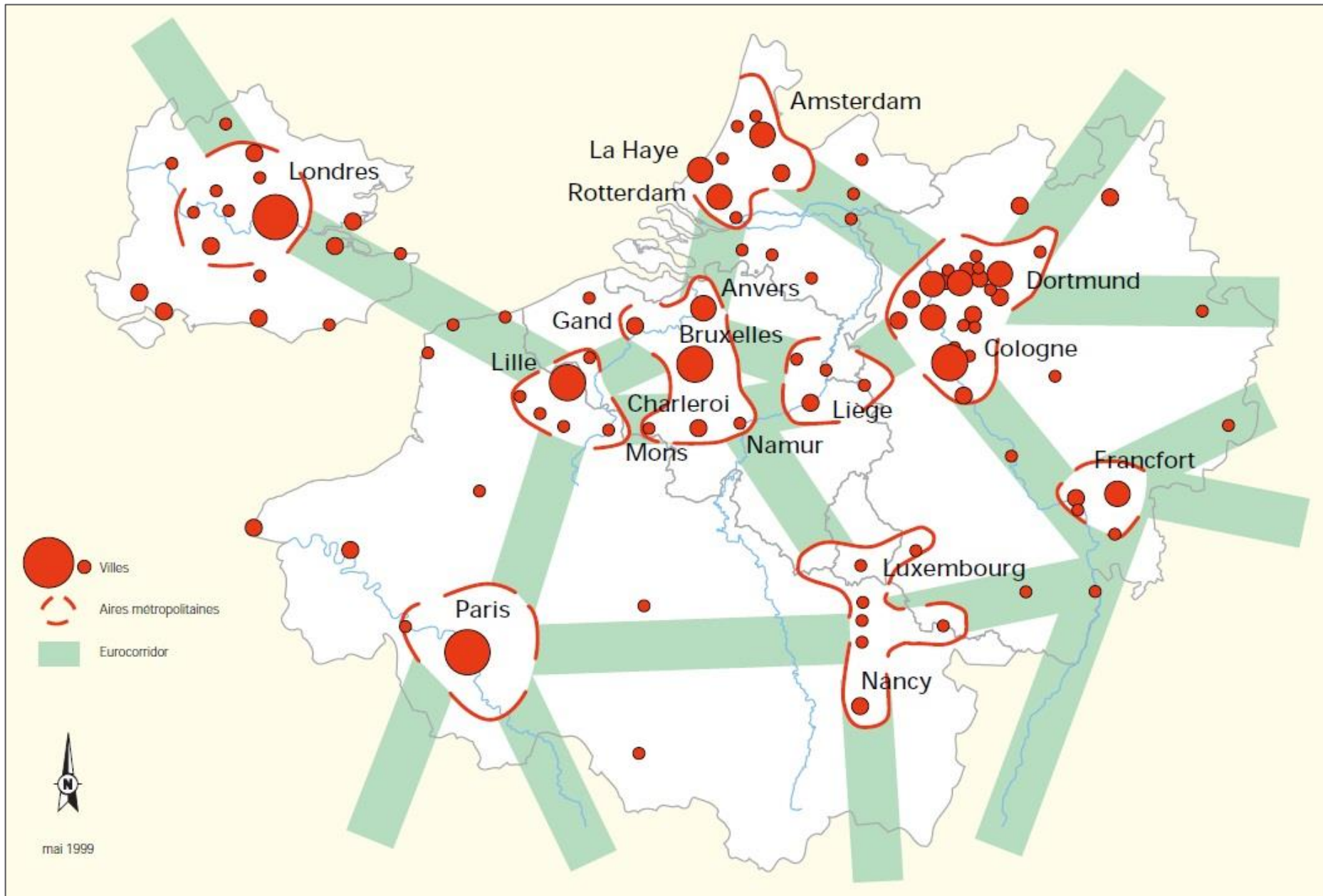
L'analyse croisée des différentes stratégies montrent une **forte convergence entre les stratégies wallonnes et luxembourgeoises**, fondées en grande partie sur le concept des **eurocorridors**, d'où l'inscription, des deux côtés, du renforcement de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg. En revanche, **les stratégies de développement territorial côté allemand ne semblent pas leur accorder la même importance** : si la Wallonie et le Luxembourg conçoivent des stratégies basées sur la captation des flux de transit, cet aspect n'est pas clairement affirmé dans les stratégies allemandes. Bien au contraire, **une partie des documents allemands et luxembourgeois fait même ressortir une volonté de limiter le volume des flux** et la distance, en privilégiant une localisation des services, des activités au plus près de la population, afin de réduire l'empreinte écologique des transports.

Die Metropolräume in ihrer weiter oben gegebenen Definition bilden zwar das Gerüst der Raumentwicklungsstrategien, sie drängen aber mitnichten die anderen Räume, insbesondere die ländlichen Räume, in den Hintergrund. Letztere werden meistens als Entwicklungsräume betrachtet, die gesonderte Strategien erfordern (z.B. die grenzüberschreitenden ländlichen Gebiete der Wallonie).

2.3.2 Konsens beim Konzept der Eurokorridore

Neben den unterschiedlichen Auffassungen von Raumordnung weist die Analyse der verschiedenen Raumentwicklungsstrategien auch auf Unterschiede.

Der Vergleich der verschiedenen Strategien zeigt eine **hohe Übereinstimmung zwischen der wallonischen und luxemburgischen Strategie**. Da beide zum großen Teil auf dem Konzept der **Eurokorridore** beruhen, findet sich in beiden das Ziel der Stärkung der Achse Brüssel-Namur-Luxembourg. Dagegen **scheinen die deutschen Raumentwicklungsstrategien den Eurokorridoren nicht den gleichen Stellenwert beizumessen**: Während die Wallonie und Luxemburg Strategien entwickeln, die auf der Anziehung von Transitströmen beruhen, wird dies in den deutschen Strategien nicht deutlich bekräftigt. Ganz im Gegenteil, **ein Teil der deutschen und luxemburgische Papiere unterstreicht sogar den Willen, deren Volumen zu begrenzen**, indem auf ein möglichst bevölkerungsnahes Angebot an Dienstleistungen und Aktivitäten gesetzt wird mit dem Ziel, den verkehrsbedingten ökologischen Fußabdruck zu verbessern.



Source : Schéma de Développement de l'Espace Régional 1999
 Quelle : Entwicklungsplan für den regionalen Raum 1999

2.4 Une dimension métropolitaine transfrontalière soumise à divergences

Si la question des aires métropolitaines constitue un point de convergence entre les différentes stratégies, il est apparu que leur dimension transfrontalière n'est pas toujours bien appréhendée, notamment concernant celle de Luxembourg, au croisement de plusieurs stratégies régionales ou nationales. Si la prise en compte de la dimension métropolitaine transfrontalière ne semble pas toujours bien appréhendée à une échelle territoriale plus large, il en va différemment à l'échelle locale, posant de fait la question du périmètre du futur SDT-GR.

2.4.1 Un ancrage grand-régional au Luxembourg et en Rhénanie-Palatinat

De par sa situation « enclavée » au cœur de la Grande Région, **le Luxembourg possède des limites communes avec l'ensemble des autorités composant la Grande Région** (Lorraine, Wallonie, Rhénanie-Palatinat, Sarre), **mais il est surtout la seule composante territoriale dont les limites sont intégralement transfrontalières**. Au Luxembourg, la prise en compte de la dimension transfrontalière prend donc très vite une dimension grand-régionale et représente une opportunité majeure pour l'élaboration du SDT-GR. En témoignent les SMOT élaborés entre le Luxembourg et chacun de ses voisins, qui, bien qu'ils ne couvrent pas l'intégralité du territoire grand-régional, représentent le premier pas vers une **harmonisation des stratégies de mobilité entre les différents versants de la Grande Région**.

En Rhénanie-Palatinat, l'analyse des documents montre que sur certaines thématiques, notamment en matière de **mobilité** ou de **climat**, **la Rhénanie-Palatinat intègre très en amont la dimension transfrontalière**. C'est notamment le cas concernant la planification des grandes infrastructures de transport, pour lesquelles la dimension transfrontalière doit être prise en compte dès le départ ou sur les

2.4 Eine grenzüberschreitende Metropoldimension mit Abweichungen

In puncto Metropolräume laufen die verschiedenen Strategien zwar zusammen, es hat sich aber gezeigt, dass ihre grenzüberschreitende Dimension nicht immer richtig erfasst wird, insbesondere hinsichtlich des Metropolraums Luxemburg, der sich an der Schnittstelle mehrerer regionaler oder nationaler Strategien befindet. Die Herangehensweise an die grenzüberschreitende Metropoldimension ist zwar auf einer breiteren regionalen Ebene nicht immer adäquat, anders verhält es sich aber auf lokaler Ebene, was de facto die Frage des Geltungsbereichs des künftigen Raumentwicklungskonzepts der Großregion aufwirft.

2.4.1 Eine Einbindung der Großregion in Luxemburg und Rheinland-Pfalz

Da Luxemburg im Zentrum der Großregion „eingeschlossen“ ist, **hat es gemeinsame Grenzen zu allen anderen Teilgebieten der Großregion** (Lothringen, Wallonie, Rheinland-Pfalz, Saarland), **aber es ist vor allem das einzige Teilgebiet**, dessen Grenzen alle im grenzüberschreitenden Raum der Großregion liegen. In Luxemburg wird die grenzüberschreitende Dimension deshalb sehr rasch zur großregionalen Dimension. Ihre Einbeziehung stellt ein großes Potenzial für die Erstellung des Raumentwicklungskonzepts der Großregion dar. Davon zeugen die Strategiepläne für grenzüberschreitende Mobilität, die Luxemburg mit jedem seiner Nachbarn ausgearbeitet hat. Sie decken zwar nicht das gesamte Großregionsgebiet ab, sind aber doch der erste Schritt in Richtung einer **Abstimmung zwischen den Teilgebieten der Großregion über ihre Mobilitätsstrategien**.

Für Rheinland-Pfalz zeigt die Analyse der Papiere, dass das Land bei einer Reihe von Themen, insbesondere **Mobilität** oder **Klima**, **die grenzüberschreitende Dimension frühzeitig einbezieht**. Dies gilt insbesondere für die Planung der großen Verkehrsinfrastrukturen, bei der die grenzüberschreitende Dimension von Anfang an zu berücksichtigen ist, oder auch für Fragen im Zusammenhang mit der Energie und der

questions liées à l'énergie et à la **lutte contre le réchauffement climatique**, pour lesquelles la Rhénanie-Palatinat est le seul versant à l'identifier comme un **vecteur potentiel de coopération transfrontalière à l'échelle de la Grande Région**.

2.4.2 Un ancrage basé sur le « noyau central » en Lorraine

Côté lorrain, la dimension transfrontalière est largement prise en compte, aussi bien dans les documents de planification locale, notamment la DTA et les SCoT frontaliers du Luxembourg et de la Sarre, que dans les documents régionaux à portée plus stratégique et s'appuyant **notamment sur la stratégie « RMPT »** élaborée par la Grande Région. La dimension transfrontalière est également présente dans la stratégie « Lorraine 2020 » qui présente la Lorraine comme un « moteur métropolitain au sein de la Grande Région ».

2.4.3 Une dimension particulière en Wallonie

En Wallonie, la prise en compte de la dimension transfrontalière est spécifique et liée à l'organisation spatiale du territoire wallon : la dorsale wallonne, orientée Ouest-Est et reliant les principales villes de Wallonie, conditionne largement la prise en compte de la dimension transfrontalière, à laquelle on peut ajouter la dimension transrégionale : **les relations avec les aires métropolitaines de Lille, Bruxelles et l'aire métropolitaine Maastricht-Aix-la-Chapelle-Hasselt-Liège sont privilégiées**, alors que la prise en compte de **la réalité de l'attraction de l'aire métropolitaine luxembourgeoise demeure mal appréhendée côté wallon**.

A noter que la dimension transfrontalière avec les autres entités territoriales limitrophes (Rhénanie-Palatinat et Lorraine) est quasiment absente des documents stratégiques wallons analysés.

Bekämpfung des Klimawandels, die Rheinland-Pfalz als einziges Teilgebiet als **potenziellen Motor der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf Großregionsebene** definiert.

2.4.2 Eine auf dem „Kerngebiet“ basierende Einbindung in Lothringen

In Lothringen wird die grenzüberschreitende Dimension weitgehend berücksichtigt. Dies gilt sowohl für die lokalen Planungspapiere, insbesondere die regionale Raumordnungsrichtlinie und die grenzüberschreitenden Konzepte für die territoriale Kohärenz mit Luxemburg und dem Saarland, als auch für die eher strategisch ausgerichteten regionalen Planungspapiere. Grundlage ist insbesondere die von der Großregion erarbeitete **„GPMR-Strategie“**. Zudem ist die grenzüberschreitende Dimension in der Strategie „Lothringen 2020“ spürbar, die Lothringen als einen „Metropolmotor innerhalb der Großregion“ präsentiert.

2.4.3 Eine besondere Dimension in der Wallonie

In der Wallonie ist die Einbeziehung der grenzüberschreitenden Dimension von besonderer Natur und mit der räumlichen Organisation des wallonischen Gebiets verbunden: Die wallonische Hauptverkehrsachse als Ost-West-Verbindung zwischen den wichtigsten wallonischen Städten beeinflusst wesentlich die Einbeziehung der grenzüberschreitenden Dimension, zu der noch die transregionale Dimension hinzukommt: **die Beziehungen zu den Metropolräumen Lille, Brüssel und Maastricht-Aachen-Hasselt-Lüttich werden privilegiert**, während die **tatsächliche Attraktivität des Metropolraums Luxemburg von der Wallonie nur unzureichend berücksichtigt wird**.

Es ist festzuhalten, dass die grenzüberschreitende Dimension zu Rheinland-Pfalz und Lothringen als weitere angrenzende Teilgebiete in den analysierten wallonischen Planungspapieren praktisch fehlt.

Si l'ensemble des composantes territoriales prennent en compte la dimension transfrontalière dans leurs stratégies, force est de constater que **la Wallonie est la seule composante sur laquelle la dimension transfrontalière n'est pas orientée vers l'intérieur de la Grande Région**, mais davantage vers les espaces limitrophes extérieurs à la Grande Région (Lille, Maastricht-Aix-la-Chapelle). La réussite du SDT-GR semble passer par une meilleure prise en compte, côté wallon, des enjeux transfrontaliers à l'intérieur de la Grande Région.

2.4.4 Une réponse apportée par le niveau local

A l'échelle locale, celle des coopérations transfrontalières de proximité, la compréhension du fait frontalier ne se pose pas, celui-ci fait partie du quotidien des habitants et les différentes stratégies l'intègrent très largement, que ce soit dans une logique territoriale pour les agglomérations transfrontalières ou dans une logique de réseau pour les structures organisées en réseaux de ville. Ces stratégies s'inscrivent, pour les plus récentes, largement dans les démarches grand-régionales, notamment en intégrant la stratégie « RMPT ».

Cette bonne compréhension est liée à un consensus transfrontalier que ces espaces de coopération ont su trouver et qui contraste avec les divergences relevées à l'échelon supérieur (national/régional).

Sämtliche Teilgebiete beziehen zwar die grenzüberschreitende Dimension in ihre Strategien ein. Es muss jedoch festgestellt werden, dass **die Wallonie als einziges Teilgebiet bei der grenzüberschreitenden Dimension nicht auf das Innere der Großregion abzielt**, sondern auf die benachbarten Räume außerhalb der Großregion (Lille, Maastricht, Aachen). Der Erfolg des Raumentwicklungskonzepts der Großregion scheint von einer besseren Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Anliegen im Innern der Großregion seitens der Wallonie abzuhängen.

2.4.4 Eine Lösung, die von der lokalen Ebene kommt

Auf der lokalen Ebene, auf der die nachbarschaftliche grenzüberschreitende Zusammenarbeit erfolgt, gehört das Verständnis der Grenzwirklichkeit vielmehr zum Alltag der Menschen. Sie wird von den verschiedenen Strategien beim gebietsbezogenen Ansatz für die grenzüberschreitenden Ballungsräume berücksichtigt oder beim Vernetzungsansatz für die in Städtenetzen organisierten Strukturen. Die jüngsten dieser Strategien stehen weitgehend im Zusammenhang mit den Initiativen der Großregion, indem sie insbesondere die „GPMR-Strategie“ einbeziehen.

Diese adäquate Herangehensweise ist mit einem grenzüberschreitenden Konsens verbunden, den diese Kooperationsräume gefunden haben und der im Gegensatz zu den auf der höheren (nationalen/regionalen) Ebene festgestellten, voneinander abweichenden Auffassungen steht.

2.5 Des priorités à déterminer, des opportunités à saisir

Si la Grande Région a une **identité institutionnelle**, une de ses faiblesses réside dans son **manque de cohésion territoriale** et surtout **l'absence d'une identité commune pour les habitants**.

Au regard de l'analyse des documents, on note une cohérence entre les documents internes à chaque versant, la Wallonie s'organise autour de la « dorsale wallonne » et fonctionne sans la Grande Région, idem au niveau des Länder allemands, notamment la Rhénanie-Palatinat, structurée par le Rhin autour de trois régions métropolitaines d'envergure européenne (Rhin-Ruhr, Rhin-Main, Rhin-Neckar).

En fait, la question de la **définition d'une stratégie d'ensemble**, intégrant une dimension transfrontalière et nécessitant l'articulation de différentes logiques est **un enjeu qui concerne avant tout** la structuration d'un territoire autour **des espaces métropolitains de Luxembourg et Sarrebruck**. Dès lors, on peut légitimement s'interroger sur la portée du SDT-GR :

- **Le SDT-GR doit-il rester un document-cadre à l'échelle de la Grande Région** avec la difficulté de mettre en cohérence des concepts différents et tenter de concilier des stratégies régionales/nationales parfois divergentes ?
- **Ou bien le SDT-GR doit-il se concentrer sur le périmètre du « réseau métropolitain polycentrique transfrontalier (rMPT) » tel que le porte le réseau de villes Quattropole et constitué autour du « noyau central » de la RMPT**, afin de permettre une mise en cohérence des stratégies sur un espace plus restreint mais d'importance stratégique pour la Grande Région ?

2.5 Festzulegende Schwerpunkte, zu ergreifende Chancen

Besitzt die Großregion auch eine **Corporate Identity**, so ist eine ihrer Schwächen doch ihr **fehlender regionaler Zusammenhalt** und vor allem eine **fehlende gemeinsame Identität für die Menschen**.

Die Analyse hat ergeben, dass die Papiere eines Teilgebiets untereinander stimmig sind. Die Wallonie strukturiert sich um ihre Hauptverkehrsachse (Dorsale wallonne) unter Auslassung der Großregion, ebenso wie die deutschen Länder, insbesondere Rheinland-Pfalz, dessen Struktur der Rhein bildet, bzw. das an drei nationale Europäische Metropolregionen (Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar) grenzt.

In der Tat ist die Frage der **Festlegung einer Gesamtstrategie**, die eine grenzüberschreitende Dimension einbezieht und die Verbindung verschiedener Ansätze erfordert, **ein Anliegen, das in erster Linie** die Strukturierung eines Gebiets rund um **die Räume Luxemburg und Saarbrücken** betrifft. Ausgehend davon ist die Frage nach der räumlichen Tragweite des REK-GR berechtigt:

- **Soll es ein Rahmenpapier auf der Ebene der Großregion bleiben** mit der Schwierigkeit, unterschiedliche Konzepte miteinander in Einklang zu bringen und zu versuchen, die teilweise voneinander abweichenden regionalen/nationalen Strategien miteinander zu vereinbaren?
- **Oder soll er sich auf das Gebiet des „Grenzüberschreitenden Polyzentrischen Metropolnetzes“ konzentrieren, so wie es vom Städtenetz Quattropole getragen wird und um das „Kerngebiet“ des grenzüberschreitenden Verflechtungsraumes metropolitaner Dimension herum gebildet wird**, mit dem Ziel, die Strategien für einen Raum miteinander in Einklang zu bringen, der zwar kleiner ist, aber von strategischer Bedeutung für die Großregion?

Cette seconde question est d'autant plus pertinente qu'une opportunité, une fenêtre de tir, se dessine pour la Grande Région. En effet, **la plupart des stratégies territoriales seront prochainement redéfinies** :

- En Wallonie, le SDER 2013, non approuvé, est en cours de refonte et évolue vers un Schéma de Développement Territorial (SDT) wallon, dont l'adoption est prévue courant 2017 ;
- Au Luxembourg, une refonte du PDAT est envisagée à partir de 2017 ;
- Sur le versant lorrain, la nouvelle région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine a en charge la réalisation d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) d'ici 2019 ;
- En Sarre, une actualisation du Programme d'Aménagement du Land (LEP) est envisagée, mais l'échéance n'est pas encore prévue ;
- Seule la Rhénanie-Palatinat n'envisage pas, à l'heure actuelle, de révision de sa stratégie, le LEP ayant fait l'objet de deux mises à jour partielles en 2014 et 2015.

Au final, **d'ici 2020, l'ensemble des versants disposeront de stratégies territoriales récentes**, au sein desquelles l'enjeu transfrontalier sera posé avec encore plus d'acuité, et devra enfin trouver des réponses partagées, et non unilatérales. **La définition de la nature** (schéma formel, programme de travail, contribution stratégique) **et de la portée** (périmètre élargi, périmètre restreint) **du SDT-GR sera dans ce cadre déterminante.**

Cette seconde question est d'autant plus pertinente qu'une opportunité, une fenêtre de tir, se dessine pour la Grande Région. En effet, **la plupart des stratégies territoriales seront prochainement redéfinies** :

- In der Wallonie wird derzeit der nicht verabschiedete Entwicklungsplan für den regionalen Raum 2013 überarbeitet. Er entwickelt sich hin zu einem wallonischen Raumentwicklungskonzept, das 2017 verabschiedet werden soll.
- In Luxemburg soll das Leitprogramm für die Raumordnung ab 2017 überarbeitet werden.
- Für Lothringen soll die neue Region Elsass-Champagne-Ardenne-Lothringen bis 2019 einen Regionalplan für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete erstellen.
- Im Saarland ist eine Aktualisierung des Landesentwicklungsplans (LEP) vorgesehen. Allerdings ist noch keine Frist für die Fertigstellung vorgesehen.
- Allein Rheinland-Pfalz erwägt derzeit keine Überarbeitung seiner Strategie, da Teile des LEP erst 2014 und 2015 aktualisiert wurden.

Letztlich werden **bis 2020 sämtliche Teilgebiete über aktuelle Raumentwicklungsstrategien** verfügen, in denen das grenzüberschreitende Anliegen deutlich schärfer formuliert sein wird, und sie müssen schließlich gemeinsame und keine einseitigen Lösungen finden. **Die Festlegung der Beschaffenheit des Raumentwicklungskonzepts der Großregion** (formelles Konzept, Arbeitsprogramm, strategischer Beitrag) **und seines Geltungsbereichs** (erweitert oder beschränkt) **wird in diesem Rahmen entscheidend sein.**

3. La mobilité, une convergence à nuancer ?

La mobilité, très largement abordée dans les différentes stratégies semble devoir constituer un élément central du futur SDT-GR. Si cette problématique est commune, elle demeure une question complexe, et si on note une convergence sur les grands principes fondant la mobilité durable, les choses se compliquent dès que l'on rentre dans le détail.

3.1 Une convergence sur les principes de la mobilité durable

Si certaines thématiques sont parfois absentes des documents stratégiques, ou abordées de manière succincte, les questions de mobilité sont très largement évoquées et les enjeux sont très bien identifiés sur l'ensemble des versants de la Grande Région : **promouvoir une mobilité durable, se positionner sur les réseaux ou corridors transeuropéens, améliorer les déplacements à l'intérieur de la Grande Région**. Les documents se focalisent sur les réseaux routiers, le renforcement des transports en commun interurbains, mais surtout le développement du transport ferroviaire, à la fois pour le transport de voyageurs et de marchandises.

3.1.1 Le ferroviaire, une préoccupation largement partagée

A l'échelle locale, c'est la question de l'accessibilité qui mobilise les acteurs, notamment celle de la capitale luxembourgeoise et des villes du « noyau central ». Cette problématique est particulièrement forte pour Sarrebruck, le territoire SaarMoselle, et le Land de Sarre sur la question de la liaison TGV/ICE Paris-Francfort via Forbach et Sarrebruck, mais aussi pour Trèves.

3. Mobilité, une Gemeinsamkeit mit Vorbehalten?

Die Frage der Mobilität wird in den verschiedenen Strategien häufig angesprochen und scheint ein Kernbereich des künftigen Raumentwicklungskonzepts der Großregion zu sein. Sie ist zwar allen Teilgebieten gemeinsam, bleibt aber eine komplexe Frage, und wenn man auch eine Übereinstimmung bei den Grundprinzipien der nachhaltigen Mobilität feststellen kann, so verhalten sich die Dinge auf der Detailebene komplizierter.

3.1 Übereinstimmung bei den Prinzipien der nachhaltigen Mobilität

Wenn auch gewisse Themen zuweilen in den Strategiepapieren fehlen oder lediglich kurz abgehandelt werden, so wird auf die Mobilitätsfragen in allen Teilgebieten der Großregion ausführlich eingegangen und die Herausforderungen werden klar benannt: **Förderung der nachhaltigen Mobilität, Positionierung in den transeuropäischen Netzen oder Korridoren, Verbesserung der Mobilität innerhalb der Großregion**. Die Papiere konzentrieren sich auf die Straßennetze, den Ausbau des öffentlichen Personenfernverkehrs, aber vor allem auf den Ausbau des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene.

3.1.1 Der Schienenverkehr als gemeinsames Anliegen

Auf lokaler Ebene lässt die Frage der Erreichbarkeit die Akteure tätig werden, insbesondere in der Hauptstadt Luxemburg und den Städten des „Kerngebiets“. Diese Problematik stellt sich in besonderem Maße für Saarbrücken, das Gebiet SaarMoselle und das Saarland hinsichtlich der Frage der TGV/ICE-Verbindung Paris-Forbach-Saarbrücken-Frankfurt, aber sie stellt sich auch für Trier.

Au niveau régional, l'analyse des documents stratégiques fait ressortir différents enjeux partagés par plusieurs versants de la Grande Région, constituant des convergences fortes :

- **le report modal** : l'ensemble des stratégies régionales intègre ce paramètre, dans le but de désengorger les infrastructures routières du trafic poids-lourd, notamment par le développement de plateformes logistiques (Bettembourg, Ports de Moselle) ou des investissements spécifiques sur le fret ferroviaire (Athus-Meuse) ;
- **le développement de liaisons considérées comme stratégiques** : la plupart des versants de la Grande Région identifie des liaisons ferroviaires régionales, voire transrégionales dont la dimension stratégique est parfois partagée entre plusieurs versants :
 - la mise à grande vitesse de l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg, préoccupation conjointe de la Wallonie et du Luxembourg ;
 - La création de nouvelles lignes ferroviaires : Luxembourg-Bettembourg et Metz-Trèves ;
 - Le développement des capacités ferroviaires sur l'axe Nord-Sud lorrain ;
 - La liaison TGV/ICE Paris-Francfort via Sarrebruck et Kaiserslautern pour la Sarre, potentiellement menacée par une desserte via Strasbourg, avec l'achèvement de la seconde phase de la LGV Est et qui a déjà entraîné la suppression de la liaison Bruxelles-Bâle ;
- **la connexion avec d'autres modes de transports en commun** : dans l'ensemble des versants, le transport ferroviaire, qu'il concerne le fret ou les voyageurs, est vu comme un mode de transport de grande capacité et/ou de longue distance, qui ne peut, à lui seul, répondre à l'ensemble des besoins de déplacements. Sa connectivité avec les autres modes de transport en commun est donc évidente et l'ensemble des stratégies de mobilité intègre des logiques de

Auf regionaler Ebene hebt die Analyse der Strategiepläne verschiedene, von mehreren Teilgebieten der Großregion geteilte Anliegen hervor, die starke Gemeinsamkeiten bilden:

- **die modale Verlagerung**: Alle regionalen Strategien beziehen die Verkehrsverlagerung ein. Erklärtes Ziel ist es, den Schwerverkehr von der Straße zu holen, und zwar insbesondere durch den Ausbau von Logistikplattformen (Bettembourg, Moselhäfen) oder Investitionen eigens in den Schienengüterverkehr (Athus-Maas-Linie).
- **der Ausbau von als strategisch betrachteten Verbindungen**: Die meisten Teilgebiete der Großregion ermitteln eine strategische Dimension für regionale oder sogar transregionale Eisenbahnverbindungen. Darüber sind sich bisweilen mehrere Teilgebiete einig:
 - der Ausbau der Achse Brüssel-Namur-Luxembourg zur Hochgeschwindigkeitsstrecke als gemeinsames Anliegen der Wallonie und Luxemburgs ;
 - der Bau neuer Eisenbahnstrecken: Luxembourg-Bettembourg und Metz-Trier ;
 - der Ausbau der Eisenbahnkapazitäten auf der lothringischen Nord-Süd-Achse ;
 - die TGV/ICE-Verbindung Paris-Frankfurt über Saarbrücken und Kaiserslautern für das Saarland, die möglicherweise durch eine Bedienung Straßburgs mit der Fertigstellung des zweiten Abschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost gefährdet ist. Letzterer Ausbau der Ost-Strecke hat bereits zur Streichung der Strecke Brüssel-Basel geführt ;
- **die Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsträgern**: Alle Teilgebiete betrachten sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr auf der Schiene als einen Verkehrsträger mit großer Kapazität und/oder für große Entfernungen, der allein nicht den gesamten Mobilitätsbedarf decken kann. Seine Verknüpfung mit den übrigen öffentlichen Verkehrsträgern liegt deshalb auf der Hand und sämtliche Mobilitätsstrategien beziehen öffentliche Zubringerbusse an

rabattement vers les gares par le réseau de transports en commun routiers, notamment depuis les espaces moins densément peuplés. Le développement de l'intermodalité, l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux autour des gares sont largement évoqués ;

- **l'inscription dans une politique plus globale d'aménagement de l'espace** : l'analyse des documents stratégiques montre que le transport ferroviaire représente un réel enjeu d'aménagement de l'espace et de développement, au-delà du seul enjeu de la mobilité : la connexion à un réseau à grande vitesse est considérée comme un vecteur de développement, l'urbanisation autour des gares est repensée, etc. Cet aspect est par ailleurs particulièrement développé dans les documents allemands et lorrains, notamment les SCoT, qui préconisent l'urbanisation le long des axes existants, la recherche de la cohérence entre la localisation des activités et l'organisation du système de transport.

3.1.2 La recherche d'alternatives à un mode routier encore très présent

L'amélioration du réseau routier pour garantir l'accessibilité aux lieux centraux, une meilleure connexion entre les axes principaux ou avec les territoires voisins, la desserte des zones de développement économique sont autant de principes affichés dans les documents stratégiques. Mais au-delà de l'amélioration de l'existant, divers projets routiers sont revendiqués dans les documents lorrains (A31 bis), luxembourgeois (A3/A4) ou wallons (contournement de Liège, liaison A28/E411).

die Bahnhöfe ein, insbesondere aus den weniger dicht besiedelten Räumen. Der Ausbau der Intermodalität und die Schaffung von multimodalen Verkehrsplattformen im Umfeld der Bahnhöfe werden ausführlich behandelt.

- **die Einbeziehung in eine umfassendere Raumordnungspolitik**: Die Analyse der Strategiepapiere zeigt, dass der Eisenbahnverkehr über das Mobilitätsanliegen hinaus ein klassisches raumordnerisches und entwicklungsbezogenes Anliegen ist: Die Anbindung an ein Hochgeschwindigkeitsnetz wird als Entwicklungsmotor betrachtet, die Urbanisierung im Umfeld der Bahnhöfe wird überdacht usw. Auf diesen Aspekt gehen im Übrigen sehr ausführlich die deutschen und lothringischen Papiere ein, insbesondere die lothringischen Konzepte für die territoriale Kohärenz (SCoT), die eine Urbanisierung entlang der bestehenden Achsen und die Bemühung um Kohärenz zwischen der Ansiedlung von Aktivitäten und der Organisation des Verkehrssystems empfehlen.

3.1.2 Die Suche nach Alternativen zum noch erheblich vorhandenen Straßenverkehr

Verbesserungen im Straßennetz mit den Zielen, den Zugang zu den zentralen Orten, eine bessere Verbindung zwischen den Hauptachsen oder zu den Nachbarregionen und die Anbindung der wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete sicherzustellen, all dies sind von den Strategiepapieren aufgestellte Grundsätze. Doch darüber hinaus machen die lothringischen (A31bis), luxemburgischen (A3/A4) oder wallonischen (Umfahrung von Lüttich, Verbindung A28/E411) Papiere verschiedene Straßenbauprojekte geltend.

La recherche d'alternatives à l'usage de la voiture particulière reste cependant omniprésente :

- **les modes doux**, notamment dans une logique de rabattement vers les gares, mais aussi en tant que tels : étoffer le réseau piétonnier et les itinéraires cyclables, développer le co-voiturage ;
- **les transports collectifs urbains et interurbains**, le tram-train pour favoriser la desserte interne des agglomérations, la mise en relation (tram et bus à haut niveau de service au Luxembourg) des centres urbains et des pôles d'activités économiques. Les documents stratégiques allemands sollicitent la desserte des sites de loisirs et touristiques par les transports publics. Ils renvoient aussi à des préoccupations plus fondamentalement écologiques avec l'évocation de la prévention du bruit...

Si la focale est mise sur le ferroviaire et la route, les documents de la Grande Région balayent l'ensemble des modes de transport :

- **le transport aérien** est en bonne place dans les documents stratégiques : la spécialisation des aéroports de Liège vers le fret et Charleroi en direction des voyageurs, la connexion en Lorraine entre l'aérien et les autres modes en Lorraine et Rhénanie-Palatinat ;
- **le transport fluvial** : La région wallonne ou le Pacte Lorraine ciblent de grands projets d'investissement dans les voies navigables (liaisons vers les ports de la Mer du Nord, création d'une plateforme multimodale multi-sites).

Die Suche nach Alternativen zum Gebrauch des Pkw bleibt jedoch allgegenwärtig:

- **sanfter Verkehr**, insbesondere für die Wege zum Bahnhof, aber auch als solcher: Ausbau des Fuß- und Fahrradwegenetzes und des Car-Sharings
- **öffentlicher Personennah- und -fernverkehr**, Tram-Train mit dem Ziel des Ausbaus der Verbindungen innerhalb der Ballungsräume, die Verknüpfung (Straßenbahn und Bus auf hohem Serviceniveau in Luxemburg) von Stadt- und Gewerbezentren. Die deutschen Strategiepapiere fordern die Anbindung der Tourismus- und Freizeitziele an den öffentlichen Verkehr. Zudem verweisen sie auf grundsätzlichere ökologische Bedenken, indem sie z.B. das Thema Lärmvermeidung ansprechen.

Liegt der Schwerpunkt der Großregionspapiere auch auf dem Eisenbahn- und Straßenverkehr, so werden doch sämtliche Verkehrsträger thematisiert:

- **Der Luftverkehr** ist in den Strategiepapieren am richtigen Platz: Spezialisierung von Lüttich zum Frachtflughafen und von Charleroi zum Passagierflughafen, die Verbindung zwischen Luftverkehr und den übrigen Verkehrsträgern in Lothringen und Rheinland-Pfalz;
- **Die Binnenschifffahrt**: Die Wallonie, aber auch der zwischen der französischen Zentralregierung und Lothringen geschlossene Vertrag zielen auf große Investitionsprojekte im Wasserstraßenbereich ab (Verbindungen zu den Nordseehäfen, Schaffung einer multimodalen Plattform mit mehreren Standorten).

3.2 Une stratégie grand-régionale tributaire des priorités nationales

L'un des principaux obstacles à l'élaboration d'une stratégie de développement territorial à l'échelle grand-régionale réside dans les **divergences** qui peuvent exister, notamment **à l'échelle nationale**. L'analyse des documents stratégiques et les entretiens réalisés avec les acteurs montrent que ces divergences sont **particulièrement marquées dans la thématique du transport ferroviaire à grande vitesse**.

En Belgique, la mise à grande vitesse de la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg, dans le cadre du projet Eurocaprail, repris dans les stratégies wallonnes et luxembourgeoises, n'est plus d'actualité. Néanmoins, la modernisation de cet axe fait l'objet d'investissements importants tant côté luxembourgeois que belge. Une fois arrivés à bonne fin, ces investissements permettront le développement d'un service frontalier et international nettement amélioré. .

Seule autorité compétente en Belgique pour le développement du réseau ferroviaire, **l'absence de l'Etat fédéral belge dans les instances et travaux de la Grande Région se révèle être un obstacle majeur et préjudiciable à l'élaboration du SDT-GR**.

Au Luxembourg, l'impact de la crise financière a contraint le gouvernement luxembourgeois à revoir ses projets d'investissements et à prioriser leur réalisation. Le projet de mise à double voie du tronçon Rodange-frontière française, prévue initialement à 2015 dans le SMOT, a été repoussé au-delà de 2030 dans la stratégie MoDu et le plan sectoriel transport. Cet arbitrage, sur un tronçon à vocation transfrontalière, montre que **l'élaboration d'un document-cadre à l'échelle grand-régionale reste largement tributaire des arbitrages nationaux**.

3.2 Eine von nationalen Schwerpunkten abhängige Großregionsstrategie

Eines der größten Hindernisse für die Erarbeitung einer Raumentwicklungsstrategie auf Großregionsebene besteht in den **Unterschieden**, die es geben kann, insbesondere **auf nationaler Ebene**. Die Analyse der Strategiepapiere und die Gespräche mit den Akteuren zeigen, dass diese Unterschiede **besonders stark beim Thema Hochgeschwindigkeitseisenbahnverkehr ausgeprägt sind**.

In Belgien scheint der Ausbau der Strecke Brüssel-Namur-Luxembourg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im Rahmen des Projekts Eurocaprail, nachzulesen in den wallonischen und luxemburgischen Strategien, nicht mehr aktuell zu sein. Jedoch ist die Modernisierung dieser Achse sowohl auf der luxemburgischen als auch auf der belgischen Seite Gegenstand wichtiger Investitionen. Nach erfolgreichem Abschluss werden diese Investitionen zur Entwicklung sowie Verbesserung der grenzüberschreitenden und internationalen Verkehrsdienstleistungen beitragen.

Der Ausbau des Schienennetzes liegt in der alleinigen Zuständigkeit des **belgischen Staates, der aber nicht an den Gremien und Arbeiten der Großregion teilnimmt. Dies erweist sich als sehr hinderlich und nachteilig für die Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts der Großregion**.

In Luxemburg war die Regierung wegen der Auswirkungen der Finanzkrise gezwungen, ihre Investitionsprojekte zu überprüfen und deren Umsetzung zu priorisieren. Der zweispurige Ausbau des Teilstücks zwischen Rodange und der französischen Grenze, der im Strategieplan für grenzüberschreitende Mobilität ursprünglich für 2015 vorgesehen war, wurde in der Strategie für nachhaltige Mobilität und im Sektorischen Verkehrsplan auf nach 2030 verschoben. Diese Entscheidung hinsichtlich einer Teilstrecke von grenzüberschreitender Bedeutung zeigt, dass **die Erarbeitung eines Rahmenpapiers auf Großregionsebene weitgehend von nationalen Entscheidungen abhängig bleibt**.

Les accords franco-allemands du 22 mai 1992 intégraient le principe d'une **équivalence des temps de parcours entre Paris et Francfort, que ce soit par Strasbourg** (axe Sud) par la réalisation de la LGV Est **ou par Sarrebruck** (axe Nord) par des investissements visant à moderniser le tronçon Baudrecourt-Sarrebruck-Mannheim.

Or, si la seconde tranche de la LGV Est entrera en service à l'été 2016, **aucune planification des investissements pour la modernisation de l'axe Nord n'a été encore réalisée, d'où des inquiétudes fortes en Lorraine, en Sarre, mais aussi en Rhénanie-Palatinat, sur le devenir de la liaison Paris-Francfort via Sarrebruck**, qui ne semble plus être une préoccupation nationale en France ou en Allemagne.

D'une manière générale, les décisions prises par les opérateurs nationaux du transport ferroviaire (SNCF, SNCB, Deutsche Bahn notamment) et des Etats, sans prise en compte des enjeux identifiés à l'échelle de la Grande Région, sont de nature à compromettre l'élaboration du SDT-GR: **comment mettre en œuvre la stratégie RMPT à l'échelle de la Grande Région quand les stratégies nationales aboutissent à un contournement de cet espace à vocation métropolitaine ?**

Si les stratégies wallonne et luxembourgeoise convergent sur le concept d'eurocorridors, elles divergent sur d'autres principes de développement : si **le Luxembourg considère comme stratégique une liaison directe vers Liège** et l'espace métropolitain MAHL, le renforcement de cet axe, inscrit dans le SDER 1999, n'apparaît plus dans le SDER 2013, laissant planer le **doute sur la priorisation de cette liaison côté wallon**.

Laut der deutsch-französischen Vereinbarung vom 22. Mai 1992 sollte **die Fahrtzeit zwischen Paris und Frankfurt über Straßburg** (Südast) durch den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost **genauso lang sein wie über Saarbrücken** (Nordast), und zwar durch Investitionen mit dem Ziel der Modernisierung des Teilstücks Baudrecourt-Saarbrücken-Mannheim.

Zwar geht der zweite Abschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost im Sommer 2016 in Betrieb, **doch für die Modernisierung des Nordasts gibt es noch keine Investitionsplanung**. Daher ist man **in Lothringen und im Saarland sowie in Rheinland-Pfalz über die Zukunft der Verbindung Paris-Saarbrücken-Frankfurt ernsthaft besorgt**. Sie scheint kein nationales Anliegen mehr in Frankreich oder Deutschland zu sein.

Generell beeinträchtigen die Entscheidungen der nationalen Eisenbahnunternehmen (insbesondere die französische, belgische und Deutsche Bahn) und der Staaten, die ohne Berücksichtigung der auf Großregionsebene definierten Anliegen getroffen werden, die Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts der Großregion: **wie soll die GPMR-Strategie auf Großregionsebene umgesetzt werden, wenn die nationalen Strategien zu einer Umgehung dieses Raums mit Metropolrang führen?**

Die wallonische und die luxemburgische Strategie stimmen zwar beim Eurokorridorkonzept überein, unterscheiden sich aber bei anderen Entwicklungsprinzipien: **Luxemburg betrachtet eine Direktverbindung nach Lüttich** und zum Metropolraum Maastricht-Aachen-Hasselt-Lüttich zwar **als strategisch**, aber der noch in der Auflage von 1999 des wallonischen Entwicklungsplans für den regionalen Raum stehende Ausbau dieser Achse erscheint in der Auflage von 2013 nicht mehr, was **Zweifel** daran aufkommen lässt, ob es sich **für die Wallonie noch um ein vorrangiges Vorhaben** handelt.

3.3 Une stratégie complexe à élaborer

Le partage d'enjeux communs à tous les versants, en matière de mobilité, plaide pour la mise en place d'une **stratégie commune et harmonisée de mobilité**. L'élaboration d'une telle stratégie (parfois vue comme un schéma) est identifiée comme une nécessité dans les différents documents stratégiques à l'échelle de la Grande Région, afin de répondre à certains défis identifiés (billettique commune, harmonisation des horaires de transports en commun et développement des modes alternatifs).

A l'heure actuelle, des schémas de mobilité existent, mais uniquement dans une dimension bilatérale, entre le Luxembourg et ses voisins, dans le cadre des Schémas de Mobilité Transfrontalière (SMOT).

4. L'amélioration des conditions de vie de la population, une priorité pour la Grande Région ?

L'analyse des différentes stratégies élaborées à l'intérieur du périmètre de la Grande Région et leur recoupement a permis de mettre en évidence un certain nombre de problématiques liées aux conditions de vie de la population en Grande Région. Ces aspects, bien qu'identifiés de manière distincte sur chaque versant, sont largement partagés par les différents territoires composant la Grande Région. La recherche d'une meilleure cohésion sociale et territoriale pourrait, comme la mobilité, constituer l'une des thématiques à investiguer dans le cadre de l'élaboration du SDT-GR.

3.3 Eine umfassende Entwicklungsstrategie

Die von allen Teilgebieten geteilten Anliegen im Bereich Mobilität sprechen für die Einführung einer **gemeinsamen und abgestimmten Mobilitätsstrategie**. Die verschiedenen Strategiepapiere auf Ebene der Großregion kommen darin überein, dass die Erarbeitung einer solchen Strategie (zuweilen als Konzept betrachtet) erforderlich ist, um bestimmte Herausforderungen zu bewältigen (gemeinsames Ticketing, Abstimmung der Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs und Ausbau alternativer Verkehrsträger).

Gegenwärtig bestehen Mobilitätskonzepte, allerdings ausschließlich im Rahmen der bilateralen Strategiepläne für grenzüberschreitende Mobilität (SMOT) zwischen Luxemburg und seinen Nachbarregionen.

4. Die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung, eine Priorität für die Großregion?

Die Analyse der verschiedenen innerhalb des Großregionsgebiets entwickelten Strategien und ihr Vergleich hat eine Reihe von Problemen im Zusammenhang mit den Lebensbedingungen der Menschen in der Großregion aufgezeigt. Obwohl diese Aspekte von jedem Teilgebiet auf seine Weise definiert werden, sind sie doch ein gemeinsames Anliegen. Das Bemühen um einen größeren sozialen und territorialen Zusammenhalt könnte wie die Mobilität eines der Schwerpunktthemen bei der Erarbeitung des GR-Raumentwicklungskonzepts sein.

4.1 La recherche d'une meilleure cohésion sociale et territoriale

4.1.1 Des effets néfastes liés à un fonctionnement métropolitain mal appréhendés

Sur l'ensemble des versants, il ressort que **la proximité des espaces métropolitains dynamiques**, en particulier les agglomérations de Bruxelles et Luxembourg, **génère une forte pression résidentielle** qui s'étend bien au-delà : l'attraction bruxelloise se mesure sur l'ensemble de la frange Nord de la Wallonie, alors que le rayonnement de la capitale luxembourgeoise déborde largement l'ensemble des frontières du Grand-Duché.

L'habitat individuel en extension, longtemps privilégié, **combiné à une forte pression démographique** entraîne sur ces territoires une **raréfaction du foncier** et, par ricochet, une **forte augmentation des prix du foncier et du logement**.

Conséquence directe, ces territoires proches de Bruxelles et Luxembourg doivent, aujourd'hui, faire face à des **phénomènes d'exclusion** qui touchent les populations les plus modestes, contraintes de se déplacer vers des secteurs éloignés pour trouver un marché du logement plus accessible. Dans ces territoires, **la cohésion sociale est de plus en plus fragilisée**, en partie due à l'étalement urbain.

4.1 Das Bemühen um größeren sozialen und territorialen Zusammenhalt

4.1.1 Negative Folgen im Zusammenhang mit einer falsch verstandenen Metropolfunktion

Für alle Teilgebiete ergibt die Analyse, dass **die Nähe der dynamischen Metropolräume**, insbesondere der Ballungsräume Brüssel und Luxemburg, **einen starken Siedlungsdruck ausübt**, der weit über sie hinausgeht: Die Anziehungskraft Brüssels lässt sich am gesamten nördlichen Rand der Wallonie ablesen, während die Hauptstadt Luxemburg weit über die Grenzen des Großherzogtums strahlt.

Das lange Zeit geförderte **individuelle Wohnen**, das **weiter an Bedeutung gewinnt**, **verbunden mit einem starken Bevölkerungsdruck**, führt hier zu einer **Bodenverknappung** und mittelbar zu **erheblich steigenden Boden- und Immobilienpreisen**.

Als unmittelbare Folge müssen diese Gebiete in der Nähe von Brüssel und Luxemburg heute **Ausgrenzungserscheinungen** bewältigen, von denen die schwächsten Bevölkerungsgruppen betroffen sind. Diese sehen sich gezwungen, bezahlbaren Wohnraum in entfernteren Bereichen zu suchen. Dort **bröckelt der soziale Zusammenhalt immer mehr**, teilweise aufgrund der Zersiedelung.

La maîtrise de l'étalement urbain est donc un élément de forte convergence entre les différents versants de la Grande Région, et qui appellent souvent des réponses similaires : urbanisation prioritaire des secteurs desservis par les transports en commun, à proximité des services et des équipements, densification du tissu urbain, reconquête des friches,...

Cette maîtrise de l'étalement urbain est, le plus souvent, accompagnée de **la nécessité de produire une offre de logements diversifiée, accessible, et adaptée aux besoins** de l'ensemble des populations, notamment en tenant compte du vieillissement de la population, **mais aussi équilibrée sur les territoires.**

Etalement urbain en zone frontalière



Source : AGAPE

Die Begrenzung dieser Zersiedelung und die Reduzierung des Flächenverbrauchs ist deshalb eine wichtige Gemeinsamkeit zwischen den Teilgebieten der Großregion, die häufig ähnliche Lösungen fordern: vorrangige Urbanisierung der vom öffentlichen Verkehr bedienten Gebiete, in der Nähe von Dienstleistungen und Infrastrukturen, Verdichtung des städtischen Gefüges, Reaktivierung von Brachen usw.

Mit dieser Begrenzung der Zersiedelung geht meistens **die Notwendigkeit eines diversifizierten, bezahlbaren, regional ausgewogenen, für alle Bevölkerungsgruppen insbesondere unter Berücksichtigung der Bevölkerungsalterung bedarfsgerechten Wohnungsangebots** einher.

4.1.2 Des préoccupations communes sur le cadre de vie

Outre le maintien de la cohésion sociale et territoriale, la maîtrise de l'étalement urbain doit également permettre la **préservation du cadre de vie**, l'ensemble des versants partageant les mêmes enjeux autour de la **lutte contre la fragmentation des espaces naturels, de la préservation ou de la restauration des continuités écologiques**, avec un **enjeu fort autour de la dimension transfrontalière de ces continuités, pas toujours appréhendée**, sauvegarde de la **biodiversité**.

Ces aspects sont parfois traités de manière spécifique : Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en Lorraine, plan sectoriel « Paysages » au Luxembourg, volet spécifique « Environnement » du LEP de Sarre.

4.1.2 Gemeinsame Umwelthanliegen

Neben der Aufrechterhaltung des sozialen und territorialen Zusammenhalts muss die Begrenzung der Zersiedelung auch den **Erhalt der Umwelt** ermöglichen. Sämtliche Teilgebiete teilen die gleichen Anliegen in Bezug auf die **Bekämpfung der Fragmentierung der Naturgebiete und die Wahrung oder Wiederherstellung der zusammenhängenden ökologischen Netze**. Ein starkes Anliegen bildet dabei **die grenzüberschreitende Dimension dieser Kontinuen** zum Schutz der **Artenvielfalt, für die nicht in allen Fällen eine Herangehensweise besteht**.

Diese Aspekte werden mitunter in gesonderten Plänen behandelt, so z.B. in Lothringen im Regionalplan für ökologische Kohärenz (SRCE), in Luxemburg im Sektorellen Landschaftsplan und im Saarland im Teilabschnitt „Umwelt“ des Landesentwicklungsplans (LEP).

4.1.3 L'opportunité d'apporter une réponse commune à des enjeux communs ?

Tant en matière de **cohésion sociale** qu'en matière de **préservation du cadre de vie**, l'analyse des documents de la Grande Région tend à faire ressortir l'existence d'une **marge de manœuvre pour la Grande Région** sur ces thématiques.

En effet, dans ces documents, plusieurs objectifs ont été identifiés, notamment la mise en place de **politiques coordonnées à l'échelle grand-régionale**, en matière de **santé** (mise en réseau des hôpitaux, coordination des services d'urgence), de **logement**, de **mutualisation et d'accès aux équipements** (accueil et garde de jeunes enfants).

La question de la **prise en compte de la dimension transfrontalière des continuités écologiques** dans les différentes stratégies régionales représente également un champ d'investigation pour la Grande Région.

4.2 Des spécificités du versant allemand à prendre en compte

4.2.1 Un déclin démographique allemand à prendre en compte

La question du vieillissement de la population est particulièrement prégnante pour la Grande Région : l'analyse du contexte économique et les perspectives dressées par l'Observatoire Interrégional de l'Emploi (OIE) montrent que cette question est stratégique, compte tenu de ses impacts attendus sur l'économie grand-régionale, notamment une baisse des actifs et une pénurie de main-d'œuvre.

4.1.3 Die Chance, gemeinsame Lösungen für gemeinsame Anliegen zu finden?

Bei den beiden Themen **sozialer Zusammenhalt** und **Erhalt der Umwelt** hebt die Analyse der Papiere der Großregion eher das Bestehen eines **Gestaltungsspielraums für die Großregion** hervor.

Tatsächlich wurden in diesen Papieren mehrere Ziele festgelegt, darunter besonders die Einführung von **großregionsweit koordinierten politischen Maßnahmen** in den Bereichen **Gesundheit** (Vernetzung der Krankenhäuser, Koordinierung der Notfalldienste), **Wohnen, gemeinsame Nutzung und Erreichbarkeit von Infrastrukturen** (Betreuung von Kleinkindern).

Auch die Frage der **Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Dimension der ökologischen Kontinuen** in den einzelnen regionalen Strategien kann ein Forschungsfeld für die Großregion sein.

4.2 Zu berücksichtigende Besonderheiten der deutschen Teilgebiete

4.2.1 Der Bevölkerungsrückgang in Deutschland als zu berücksichtigender Aspekt

Die Bevölkerungsalterung steht für die Großregion besonders im Fokus: Die Analyse der wirtschaftlichen Lage und die Prognosen der Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle (IBA) zeigen, dass es sich dabei um eine strategische Frage handelt in Anbetracht ihrer unerwarteten Folgen für die Wirtschaft in der Großregion, insbesondere eine rückläufige Zahl von Erwerbspersonen und einen Arbeitskräftemangel.

Cette question du vieillissement de la population, et plus largement ses effets coupe en deux la dynamique territoriale de la Grande Région : alors que la Wallonie, le Luxembourg et dans une moindre mesure la Lorraine bâtissent leurs stratégies dans un contexte de croissance démographique, les Länder allemands eux doivent envisager leur développement territorial dans un contexte de déclin démographique prononcé.

Cette situation marque un tournant majeur dans la démographie grand-régionale, tournant qui devra trouver des réponses adéquates et adaptées.

4.2.2 Le climat et l'énergie, préoccupations majeures en Allemagne... et demain en Grande Région ?

L'analyse des documents stratégiques à l'échelle des différentes composantes territoriales de la Grande Région fait ressortir une **préoccupation particulièrement prégnante sur les questions climatiques côté allemand**, surtout en Rhénanie-Palatinat, avec des objectifs particulièrement ambitieux (réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 d'ici 2050) et un document spécifique dédié à la lutte contre le réchauffement climatique (le « Klimaschutzkonzept »).

Côté rhéno-palatin, la lutte contre le réchauffement climatique est considérée comme **une opportunité future pour la coopération transfrontalière**.

Cet **aspect demeure pour le moment peu abordé dans les documents des autres versants** : seule la Lorraine évoque la lutte contre le réchauffement climatique, mais ne constitue qu'une petite partie du Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE).

Diese Frage der Bevölkerungsalterung und im weiteren Sinne ihre Folgen lassen die territoriale Dynamik der Großregion in zwei Teile zerfallen: Während die Wallonie, Luxemburg und in geringerem Maße Lothringen ihre Strategien vor dem Hintergrund einer wachsenden Bevölkerung entwickeln, müssen die deutschen Länder bei ihrer Raumentwicklung einen ausgeprägten Bevölkerungsrückgang berücksichtigen.

Diese Situation stellt einen bedeutenden demografischen Wendepunkt für die Großregion dar, für den noch angemessene Lösungen gefunden werden müssen.

4.2.2 Klima und Energie, wichtige Anliegen in Deutschland... und morgen in der Großregion?

Aus der Analyse der Strategiepapiere der verschiedenen Teilgebiete der Großregion ergibt sich, **dass Klimafragen besonders der deutschen Seite am Herzen liegen**, vor allem in Rheinland-Pfalz, das sich sehr hohe Ziele gesteckt (Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 90% bis 2050 gegenüber dem Wert aus dem Jahr 1990) und ein eigenes „Klimaschutzkonzept“ erstellt hat.

Rheinland-Pfalz betrachtet den Klimaschutz als **künftige Chance für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit**.

Dieser **Aspekt findet derzeit wenig Beachtung in den Papieren der übrigen Teilgebiete**: allein Lothringen erwähnt den Klimaschutz, der allerdings nur einen kleinen Teil des Regionalen Konzepts Klima-Luft-Energie (SRCAE) bildet.

Conclusion

L'analyse des différentes stratégies élaborées dans chacune des composantes territoriales de la Grande Région, ainsi que leur croisement permettent d'identifier des premiers éléments pouvant guider la suite de la démarche d'élaboration du SDT-GR.

Le premier de ces éléments porte sur la nécessité de **déconnecter le développement économique d'un projet de développement territorialisé à l'échelle de la Grande Région** : les stratégies de développement économique tendent à privilégier les logiques de réseau et s'affranchissent de plus en plus d'une logique purement territoriale. Il apparaît clairement que **l'élaboration d'une stratégie de développement économique à l'échelle de la Grande Région doit s'envisager selon une logique différente de celle du développement territorial en reposant notamment sur des complémentarités à trouver.**

Le second de ces éléments réside dans la **convergence qui existe entre les différentes stratégies sur la place des aires métropolitaines**, qui constituent, partout en Grande Région, la base des stratégies de développement territorial. Sans négliger les autres espaces, **la prise en compte de leur connexion, ainsi que la bonne appréhension de la question métropolitaine dans une dimension transfrontalière semble être une condition sine qua non pour la réussite du SDT-GR.**

Enfin, le troisième élément pouvant influencer sur la réussite du SDT-GR réside dans **la prise en compte des problématiques communes** aux différentes entités territoriales : si la **mobilité** recueille tous les suffrages, la question des **conditions de vie de la population**, dans son acception la plus large (démographie, cohésion sociale, environnement, climat, énergie,...), est une préoccupation commune aux différentes composantes de la Grande Région.

Fazit

Ausgehend von der Analyse und dem Vergleich der von den einzelnen Großregions-Teilgebieten entwickelten Strategien können erste Eckpunkte definiert werden, die zugleich eine Orientierung für das weitere Verfahren zur Erstellung des Raumentwicklungskonzepts der Großregion bieten können.

Der erste Eckpunkt bezieht sich auf die Notwendigkeit, **die wirtschaftliche Entwicklung von einem gebietsbezogenen Entwicklungsprojekt auf Großregionsebene zu trennen**: Die Strategien für die wirtschaftliche Entwicklung sind zunehmend losgelöst von einem ausschließlich gebietsbezogenen Ansatz und fördern stattdessen eher den vernetzten Ansatz. Es wird ganz deutlich, dass **die Erarbeitung einer Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung auf Großregionsebene einem anderen Ansatz als dem der gebietsbezogenen Entwicklung folgen muss und dabei insbesondere auf der Suche nach den Punkten, in denen die Strategien sich gegenseitig ergänzen, beruhen muss.**

Der zweite Eckpunkt besteht in der **Übereinstimmung zwischen den einzelnen Strategien hinsichtlich des Stellenwerts der Metropolräume**, die überall in der Großregion die Grundlage für die Raumentwicklungsstrategien bilden. Ohne dabei die übrigen Räume zu vernachlässigen **scheint die Berücksichtigung ihrer engen Verbindung wie auch eine angemessene Herangehensweise in einer grenzüberschreitenden Dimension an die Metropolräume eine Conditio sine qua non für ein gelungenes Raumentwicklungskonzept der Großregion zu sein.**

Der dritte Eckpunkt schließlich, der den Erfolg des GR-Raumentwicklungskonzepts beeinflussen kann, besteht in der **Einbeziehung der Probleme**, vor denen sämtliche Teilgebiete stehen: Wenn es in der Frage der **Mobilität** Konsens gibt, dann sind auch die **Lebensbedingungen der Bevölkerung** im weitesten Sinne (Bevölkerungsentwicklung, sozialer Zusammenhalt, Umwelt, Klima, Energie usw.) ein gemeinsames Anliegen aller Teilgebiete der Großregion.

Analyse transversale des 3 documents existants du SDT-GR

Transversale Analyse der 3 bestehenden Dokumente des REK-GR

**Module de travail
Arbeitsmodul**

2

Ce second module propose **un premier temps de synthèse des trois documents** élaborés jusqu'à présent dans le cadre de l'établissement du SDT-GR, à savoir :

- La dimension métropolitaine de la Grande Région ;
- Les projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région ;
- L'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du SDT-GR.

Ce premier temps nous paraît nécessaire afin de comprendre comment ont été élaborés ces différents documents et les stratégies qu'ils portent, afin de réaliser, **dans un second temps, une analyse croisée au regard des stratégies portées par les différents documents** analysés dans la phase précédente.

Dieser zweite Arbeitsmodul liefert **in einem ersten Schritt eine Zusammenfassung der drei Dokumente**, die bisher im Rahmen des REK-Aufstellungsprozesses erarbeitet wurden und zwar:

- des Dokuments „Die metropolitane Dimension der Großregion“,
- des Dokuments „Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion“,
- des Dokuments „Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des Raumentwicklungskonzepts der Großregion“.

Dieser erste Schritt scheint uns notwendig zu sein, um nachvollziehen zu können, wie diese verschiedenen Dokumente und die mit ihnen verfolgten Strategien erarbeitet wurden. Auf dieser Grundlage kann dann **in einem zweiten Schritt eine kombinierte Analyse der mit den verschiedenen Dokumenten verfolgten Strategien** vorgenommen werden, die zuvor untersucht wurden.

PREMIERE PARTIE : SYNTHESE DES DOCUMENTS EXISTANTS

Cette première partie porte sur l'analyse des trois documents élaborés jusqu'à présent dans le cadre de l'établissement du Schéma de Développement Territorial de la Grande Région, à savoir :

- **La dimension métropolitaine de la Grande Région** (14 pages), réalisé par le Comité de Coordination du Développement Territorial (CCDT) et approuvé par les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire de la Grande Région le 17 janvier 2013 ;
- **Les projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région** (12 pages), réalisé et approuvé dans les mêmes conditions que le document précédent ;
- **L'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du SDT-GR** (100 pages), réalisé en 2014 pour le compte de la Grande Région par le CEPS-INSTEAD.

Ce premier temps d'analyse des documents constitue selon nous un préalable indispensable pour comprendre le contexte et les conditions d'élaboration du document mais également leurs principaux objectifs et enseignements, avant de les confronter, dans un second temps, aux stratégies et réalités des différents versants portés par les documents stratégiques (*cf. Module 1 de la présente mission*).

ERSTER TEIL: ZUSAMMENFASSUNG DER EXISTIERENDEN DOKUMENTE

Dieser erste Teil ist der Analyse der drei Dokumente gewidmet, die bisher im Rahmen des Aufstellungsprozesses des Raumentwicklungskonzeptes der Großregion erarbeitet wurden:

- **Die metropolitane Dimension der Großregion** (14 Seiten), das vom Koordinierungsausschuss Raumentwicklung (KARE) erarbeitet und von den in der Großregion für die Raumordnung zuständigen Ministerinnen und Ministern und politischen Verantwortlichen am 17. Januar 2013 genehmigt wurde;
- **Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion** (12 Seiten), das unter denselben Bedingungen erarbeitet und genehmigt wurde wie das zuvor genannte Dokument;
- **Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des Raumentwicklungskonzeptes der Großregion** (100 Seiten), das 2014 im Auftrag der Großregion vom Forschungsinstitut CEPS-INSTEAD erstellt wurde.

Dieser erste Schritt bei der Analyse der Dokumente stellt unseres Erachtens eine unverzichtbare Voraussetzung dar, um sich ein Bild davon zu machen, in welchem Kontext und unter welchen Bedingungen das jeweilige Dokument erarbeitet wurde. Zum anderen können auf diese Weise aber auch die wichtigsten Ziele und Erkenntnisse der jeweiligen Dokumente nachvollzogen werden, die dann in einem zweiten Schritt den Strategien und konkreten Situationen in den verschiedenen Teilgebieten gegenüberzustellen sind, die in den Strategiepapieren behandelt werden (*siehe Modul 1 dieses Auftrags*).

1. La dimension métropolitaine de la Grande Région

Ce document constitue le premier volet du Schéma de Développement Territorial de la Grande Région (SDT-GR).

Il vise notamment à mieux appréhender la dimension métropolitaine de la Grande Région, à travers l'analyse des centralités urbaines de la Grande Région. En effet, selon le document, c'est à partir des pôles urbains et de leurs zones d'influence que doit se construire la stratégie métropolitaine de la Grande Région.

1.1 Une définition commune de la centralité urbaine en Grande Région

La Grande Région se caractérise par **une armature urbaine polycentrique**, ses villes apportant les fonctions de centralité aux territoires périurbains et ruraux, garantissant l'accès aux services nécessaires à la vie quotidienne des habitants. Elles constituent à ce titre une composante essentielle du développement économique et du rayonnement de la Grande Région.

A l'échelle de la Grande Région, **l'armature urbaine est organisée à l'échelle de chaque composante**, en lien avec la stratégie de développement territorial propre à chaque versant.

Etant donné que la définition d'une armature urbaine diffère d'une composante territoriale à l'autre, mais qu'une vue grand-régionale de l'armature urbaine constitue un préalable indispensable pour l'élaboration d'une stratégie métropolitaine commune, une première étape dans l'élaboration du document a consisté à **définir une approche harmonisée de l'armature urbaine à l'échelle de la Grande Région**, en identifiant notamment les espaces urbains qui contribuent au développement métropolitain de la Grande Région.

1. Das Dokument „Die metropolitane Dimension der Großregion“

Dieses Dokument stellt den ersten Abschnitt des Raumentwicklungskonzepts der Großregion (REK-GR) dar.

Es zielt insbesondere darauf ab, die metropolitane Dimension der Großregion durch die Analyse der städtischen Zentralität auf der Ebene der Großregion genauer zu erfassen. Gemäß diesem Dokument sollte die metropolitane Strategie der Großregion nämlich ausgehend von den städtischen Zentren und deren Einflussgebieten entwickelt werden.

1.1 Eine gemeinsame Definition der urbanen Zentralität in der Großregion

Die Großregion wird durch eine **polyzentrische Siedlungsstruktur** geprägt, deren Städte für die stadtnahen und ländlichen Gebiete Zentralitätsfunktionen gewährleisten, indem sie den Zugang zu den von den Einwohnerinnen und Einwohnern im Alltag benötigten Dienstleistungen sicherstellen. Auf diese Weise stellen die Städte einen Grundpfeiler für die wirtschaftliche Entwicklung und die Außenwirkung der Großregion dar.

In der Großregion **wird die Siedlungsstruktur auf der Ebene der einzelnen Teilgebiete organisiert**, und zwar jeweils in Verbindung mit deren eigener Raumentwicklungsstrategie.

Angeichts dessen, dass die Definition der Siedlungsstruktur je nach Teilgebiet unterschiedlich ausfällt, die Betrachtung der Siedlungsstruktur unter einem großregionalen Blickwinkel jedoch eine unverzichtbare Voraussetzung für die Entwicklung einer gemeinsamen metropolitenen Strategie darstellt, bestand ein erster Schritt bei der Erarbeitung des Dokuments darin, **eine harmonisierte Herangehensweise an die Siedlungsstruktur auf der Ebene der Großregion festzulegen**. Zu diesem Zweck sollten insbesondere diejenigen städtischen Räume ermittelt

Les travaux menés par le CCDT, s'appuyant sur les documents d'aménagement du territoire de chaque composante territoriale de la Grande Région et sur le concept des aires urbaines fonctionnelles, ont permis de déterminer deux niveaux de centralités à l'échelle de la Grande Région :

- **les pôles supérieurs**, permettant d'assurer un rayonnement à l'échelle grand-régionale, voire au-delà, en offrant un niveau très élevé de services, d'équipements et d'emplois hautement qualifiés. 13 pôles supérieurs ont ainsi été identifiés :
 - **4 en Wallonie** : Mons, Charleroi, Namur, Liège ;
 - **1 au Luxembourg** : Luxembourg-Ville ;
 - **2 en Lorraine** : Metz et Nancy ;
 - **5 en Rhénanie-Palatinat** : Coblenz, Mayence, Trèves, Ludwigshafen, Kaiserslautern ;
 - **1 en Sarre** : Sarrebruck.
- **les pôles intermédiaires**, correspondant à des espaces urbains dont le rayonnement s'étend à une aire fonctionnelle élargie, voire transfrontalière et jouant un rôle structurant dans l'armature régionale, voire grand-régionale.

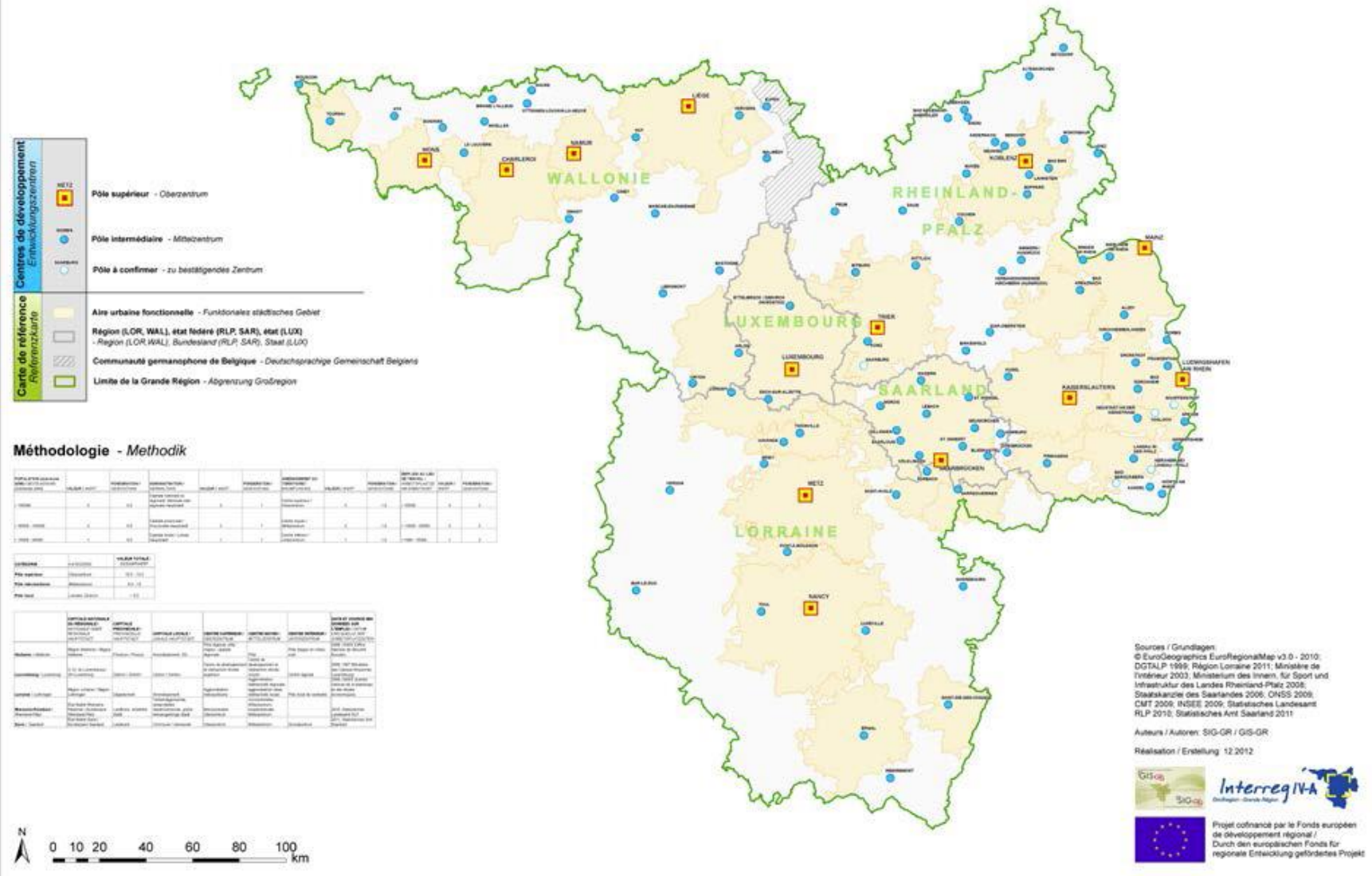
werden, die einen Beitrag zur metropolitanen Entwicklung der Großregion leisten können.

Die vom KARE durchgeführten Arbeiten, bei denen auf die Raumplanungsdokumente der einzelnen Teilgebiete der Großregion und das Konzept der funktionalen Stadtgebiete zurückgegriffen wurde, haben es ermöglicht, in der Großregion zwei Ebenen von Zentralität zu bestimmen:

- **die Oberzentren**, die es ermöglichen, für eine Ausstrahlung auf großregionaler Ebene und sogar darüber hinaus zu sorgen, indem sie ein sehr hohes Niveau bei den Dienstleistungen, Einrichtungen und Arbeitsplätzen für Hochqualifizierte anbieten. Vor diesem Hintergrund wurden 13 Oberzentren ermittelt:
 - **4 in der Wallonie**: Mons, Charleroi, Namur und Lüttich
 - **1 in Luxemburg**: Luxemburg-Stadt
 - **2 in Lothringen**: Metz und Nancy
 - **5 in Rheinland-Pfalz**: Koblenz, Mainz, Trier, Ludwigshafen und Kaiserslautern
 - **1 im Saarland**: Saarbrücken
- **die Mittelzentren**, die städtischen Räumen entsprechen, deren Ausstrahlung sich auf ein erweitertes oder gar grenzüberschreitendes funktionales Gebiet erstreckt und denen eine strukturierende Funktion für die regionale bzw. sogar großregionale Siedlungsstruktur zukommt.

Pôles supérieurs et intermédiaires de la Grande Région avec leurs aires fonctionnelles

- Ober- und Mittelzentren der Großregion mit ihren funktionalen Gebieten



Source : Schéma de Développement Territorial de la Grande Région – Volet 1 : la dimension métropolitaine

Quelle: Raumentwicklungskonzept der Großregion – Abschnitt 1: Die metropolitane Dimension

1.2 Les espaces à potentiel métropolitain de la Grande Région

Les travaux du CCDT sur la structuration spatiale du territoire grand-régional par les pôles supérieurs et intermédiaires ont abouti à l'identification de trois ensembles à caractère métropolitain. Ces travaux rejoignent les conclusions de l'étude Metroborder, qui avait identifié des espaces similaires :

- Une « région polycentrique et transfrontalière à potentiel métropolitain dans sa partie centrale »,
- Des espaces de type métropolitains en périphérie du territoire grand-régional et articulés autour de métropoles situées en dehors de la Grande Région (Bruxelles, Lille, Rhin-Ruhr, Rhin-Main, Rhin-Neckar, espace Maastricht-Hasselt-Aachen-Liège (MHAL)).

Le document « Dimension métropolitaine de la Grande Région » identifie donc, dans le cadre de l'élaboration du SDT de la Grande Région trois espaces à caractère métropolitain :

- **L'espace transfrontalier fonctionnel situé dans la partie centrale de la Grande Région**, regroupant les territoires autour des pôles supérieurs de Luxembourg, Metz, Nancy, Sarrebruck, Trèves et Kaiserslautern ;
- **Un deuxième espace à dimension métropolitaine autour de l'axe rhénan**, s'appuyant sur trois ensembles nationaux allemands : Rhin-Ruhr (Cologne-Essen-Dortmund), Rhin-Main (Francfort-Mayence) et Rhin-Neckar (Mannheim-Ludwigshafen) ;
- **Un troisième espace à dimension métropolitaine, au Nord de la Wallonie**, tourné vers Bruxelles, Lille et la région MHAL.

1.2 Die Räume in der Großregion mit metropolitanem Potenzial

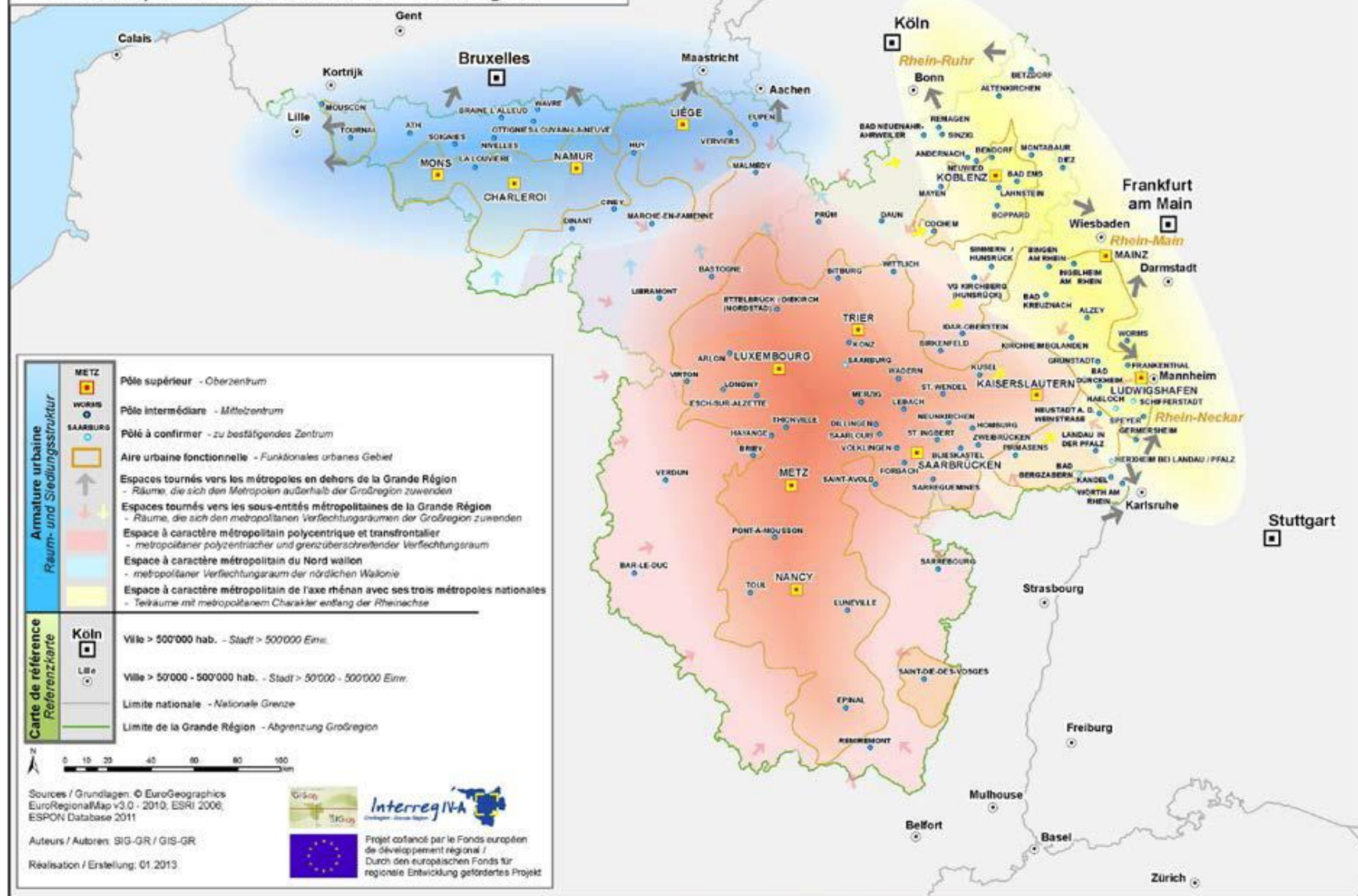
Die Arbeiten des KARE an der räumlichen Strukturierung des Gebiets der Großregion durch die Oberzentren und Mittelzentren mündeten in die Festlegung von drei Räumen mit metropolitanem Charakter. Diese Arbeiten stehen mit den Schlussfolgerungen der METROBORDER-Studie im Einklang, die ähnliche Räume ausgemacht hatte:

- eine „grenzüberschreitende polyzentrische Region mit metropolitanem Potenzial in ihrem Kerngebiet“;
- Räume mit einem metropolitanen Charakter entlang der Peripherie der Großregion, die auf die Metropolen außerhalb ihrer Grenzen (Brüssel, Lille, Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-Neckar, Maastricht-Hasselt-Aachen-Lüttich (MHAL)) ausgerichtet sind.

In dem Dokument „Die metropolitane Dimension der Großregion“ werden somit im Rahmen der Erarbeitung des REK der Großregion drei Räume mit metropolitanem Charakter benannt:

- **der grenzüberschreitende Verflechtungsraum im Zentrum der Großregion**, der die Gebiete um die Oberzentren Luxemburg, Metz, Nancy, Saarbrücken, Trier und Kaiserslautern umfasst;
- **ein zweiter Raum mit metropolitaner Dimension um die Rheinachse**, der sich aus drei innerdeutschen Metropolregionen zusammensetzt: Rhein-Ruhr (Köln-Essen-Dortmund), Rhein-Main (Frankfurt-Mainz) und Rhein-Neckar (Mannheim-Ludwigshafen);
- **ein dritter Raum mit metropolitaner Dimension im Norden der Wallonie**, der nach Brüssel und Lille sowie zur Region MHAL hin ausgerichtet ist.

La dimension métropolitaine de la Grande Région - Die metropolitane Dimension der Großregion



Source : Schéma de Développement Territorial de la Grande Région – Volet 1 : la dimension métropolitaine

Quelle: Raumentwicklungskonzept der Großregion – Abschnitt 1: Die metropolitane Dimension

1.3 Un fonctionnement métropolitain à deux vitesses

1.3.1 Des espaces métropolitains en marge déjà dotés de stratégies propres

Le document analysé indique que ces trois espaces à dimension métropolitaine ne peuvent pas être considérés comme un seul grand ensemble métropolitain, car ils sont orientés fonctionnellement de manière différente.

Ainsi, le document constate que deux espaces métropolitains (Nord wallon et axe rhéna) sont déjà dotés de stratégies de développement propres :

- **L'axe rhéna** s'organise autour des trois espaces métropolitains Rhin-Neckar, Rhin-Ruhr et Rhin-Main, dans un processus de développement de régions métropolitaines, initié au niveau local et encouragé par l'état fédéral allemand ;
- **Dans le Nord-wallon**, l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai s'est dotée d'une stratégie métropolitaine dans le cadre de son GECT et l'espace MHAL s'inscrit dans un contexte de coopération transfrontalière.

Ces espaces s'organisent donc autour de centres de gravité situés en dehors de la Grande Région. Le constat est fait qu'il manque actuellement une dynamique métropolitaine grand-régionale suffisante pour que ces espaces se tournent fonctionnellement vers la Grande Région.

1.3 Eine Wahrnehmung metropolitaner Funktionen mit zwei Geschwindigkeiten

1.3.1 Periphere Metropolräume, die bereits eigene Strategien für sich entwickelt haben

Das analysierte Dokument weist darauf hin, dass diese drei Räume mit metropolitaner Dimension nicht als ein großer zusammenhängender Metropolraum angesehen werden können, da ihre Funktionen unterschiedlich ausgerichtet sind.

In diesem Zusammenhang wird in dem Dokument festgestellt, daß zwei Metropolräume (Norden der Wallonie und Rheinachse) bereits über eigene Entwicklungsstrategien verfügen:

- **Die Rheinachse** entlang der drei Metropolregionen Rhein-Neckar, Rhein-Ruhr und Rhein-Main befindet sich in einem metropolitanen Entwicklungsprozess, der auf lokaler Ebene initiiert wurde und vom Bund unterstützt wird.
- **Im Norden der Wallonie** hat die Eurometropole Lille-Kortrijk-Tournai im Rahmen ihres EVTZ eine Metropolstrategie für sich entwickelt, und der Raum MHAL fügt sich in den Kontext einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein.

Diese Räume organisieren sich folglich um Schwerpunkte herum, die außerhalb der Großregion liegen. Das Dokument gelangt zu der Feststellung, dass es derzeit an einer metropolitanen Dynamik auf großregionaler Ebene fehlt, die ausreichen würde, damit sich diese Räume in funktionaler Hinsicht zur Großregion hinwenden.

1.3.2 Un espace central qui manque de stratégie métropolitaine

Autre constat que fait le document analysé, celui de l'absence d'une véritable stratégie métropolitaine à l'échelle de l'espace central, qui se limite pour l'heure aux réseaux de coopération entre les villes. Il est souligné une double nécessité :

- renforcer les fonctionnalités métropolitaines de cet espace,
- renforcer les liens avec les autres espaces à caractère métropolitain.

Cette double nécessité constitue **un enjeu particulier**, du fait des spécificités de cet espace central, à savoir situé intégralement à l'intérieur de la Grande Région, de nature polycentrique et transfrontalière, aux frontières de quatre Etats membres de l'Union Européenne.

1.3.3 La place des territoires ruraux

L'analyse de la dimension métropolitaine, telle qu'elle a été réalisée dans le document analysé, montre que certains territoires de la Grande Région ne possèdent ni pôles supérieurs, ni pôles intermédiaires et demeurent en dehors de la zone d'influence directe de ces pôles. Force est de constater que cette réalité ne se retrouve pas dans la carte figurant la dimension métropolitaine de la Grande Région.

Ces territoires, à dominante rurale dans leur ensemble, sont identifiés comme des territoires à valoriser dans le cadre du SDT-GR, appelant des stratégies territoriales et économiques tenant compte des spécificités de chaque territoire.

Dans le document analysé, le développement équilibré entre territoires urbains et ruraux doit permettre à la Grande Région de valoriser sa diversité, en vue de sa compétitivité européenne, mais également de contribuer à une meilleure visibilité externe.

1.3.2 Ein Kerngebiet, dem eine Metropolstrategie fehlt

Eine weitere Feststellung, zu der das analysierte Dokument gelangt, ist der Umstand, dass es keine wirkliche metropolitane Strategie für das Kerngebiet gibt, das sich derzeit auf die Kooperationsnetze zwischen den Städten beschränkt. Es werden zwei Notwendigkeiten hervorgehoben:

- die metropolitane Funktionen des Kerngebiets stärken,
- die Verbindungen mit den anderen Metropolräumen stärken.

Diese doppelte Notwendigkeit stellt aufgrund der Besonderheiten dieses Kerngebiets, das vollständig innerhalb der Großregion verortet ist und dabei polyzentrisch und grenzüberschreitend an den Grenzen zu vier EU-Mitgliedsstaaten liegt, **eine besondere Herausforderung** dar.

1.3.3 Die Rolle der ländlichen Räume

Die Analyse der metropolitane Dimension, wie sie in dem untersuchten Dokument vorgenommen wurde, zeigt, dass einige Gebiete in der Großregion weder über Oberzentren noch über Mittelzentren verfügen und auch nicht im direkten Einflussbereich solcher Zentren liegen. Diese Gegebenheit findet sich nicht in der Karte die die metropolitane Dimension der Großregion darstellt wieder.

Diese insgesamt ländlich geprägten Gebiete werden als Gebiete betrachtet, die im Rahmen des REK-GR zur Geltung gebracht werden sollten, was räumliche und wirtschaftliche Strategien erforderlich macht, die den spezifischen Eigenarten jedes Gebiets Rechnung tragen.

Laut dem analysierten Dokument muss es die auf ein Gleichgewicht ausgerichtete Entwicklung der städtischen und ländlichen Räume der Großregion ermöglichen, ihre Vielfalt im Hinblick auf ihre europäische Wettbewerbsfähigkeit zur Geltung zu bringen, zugleich aber auch zu einer besseren Sichtbarkeit von außen beizutragen.

2. Les projets de transports prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région

L'objectif du document, dans le cadre de la définition du premier volet du SDT-GR, portant sur la dimension métropolitaine de la Grande Région, est de **lister un nombre restreint de projets prioritaires** ayant pour objectifs de **faciliter la mobilité multimodale des travailleurs transfrontaliers** et de **conforter la position de carrefour économique et de plaque tournante logistique**.

Au-delà des grandes infrastructures évoquées ci-dessus, il est à noter que les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région, réunis le 17 janvier 2013 à Luxembourg, recommandent d'approfondir et de **développer davantage les éléments qui ne l'ont pas été à ce stade** et en particulier :

- **la capillarité des réseaux de transport ;**
- un concept pour la **mobilité virtuelle** en alternative à la mobilité physique ;
- le sujet des **plateformes logistiques**.

Ces projets se déclinent de manière quelque peu déséquilibrée entre des projets d'envergure grand-régionale (connexion interne, projets de catégorie 1), qui sont les plus nombreux, et des projets de dimension européenne (connexion externe, de catégorie 2).

2. Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion

Der Zweck des Dokuments besteht darin, im Rahmen der Festlegung des ersten Abschnitts des REK-GR bezüglich der metropolitane Dimension der Großregion **eine begrenzte Anzahl vorrangiger Projekte aufzulisten**, die zum Ziel haben, **die multimodale Mobilität der Grenzgänger zu fördern** und **die Rolle der Großregion als wirtschaftlichem Knotenpunkt und als Logistikkreislauf zu stärken**.

Über die vorstehend genannten großen Infrastrukturen hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die in der Großregion für die Raumordnung und den Verkehr zuständigen Ministerinnen und Minister und politischen Verantwortlichen, die am 17. Januar 2013 in Luxemburg getagt haben, empfehlen, **diejenigen Elemente stärker weiterzuentwickeln, bei denen dies bislang nicht geschehen ist**. Zu denken sei hier insbesondere an:

- **die Feinverteilung der Verkehrsnetze;**
- ein Konzept für die **virtuelle Mobilität** als Alternative zur physischen Mobilität;
- das Thema der **Logistikplattformen**.

Bei der Verteilung dieser Projekte auf Projekte mit großregionaler Tragweite (interne Verbindungen, Projekte der Kategorie 1), deren Zahl am größten ist, und Projekte mit europäischer Dimension (externe Anbindungen, Projekte der Kategorie 2) ist ein gewisses Ungleichgewicht zu konstatieren.

2.1 Les projets prioritaires visant l'amélioration des connexions internes de la Grande Région (Projets de catégorie 1)

Réseau autoroutier

	Priorité	Horizon
A31 amélioration des liaisons entre Luxembourg et Nancy	1	>2020
Finalisation de l'autoroute reliant Wallonie - Luxembourg (A13) - Sarre (A8)	1	2020(A8) / nd (A13)
Raccordement A28 (Belgique) - A30 (France)	2	2020-2030
Contournement de Trèves (qualité des liaisons Lux. - Trèves)	nd	nd

Réseau ferroviaire

	Priorité	Horizon
Eurocaprail (Brux. - Lux. - Strasb.). Connexions interne et externe	1	Dès 2016 jusqu'à 2023

Offre de transport en commun

	Priorité	Horizon
Amélioration de l'offre TC entre la Sarre et le Luxembourg ¹	1	nd
Liaison ferroviaire Trèves-Metz	1	>2020

¹ À appréhender conjointement au projet de finalisation de l'autoroute reliant Wallonie - Luxembourg (A13) - Sarre (A8).

2.1 Die vorrangigen Projekte, die auf die Verbesserung der internen Verbindungen in der Großregion ausgerichtet sind (Projekte der Kategorie 1)

Autobahnnetz

	Priorität	Zeitlicher Horizont
A31 - Verbesserung der Verbindungen zwischen Luxemburg und Nancy	1	>2020
Fertigstellung der Autobahn, die die Wallonie, Luxemburg (A13) und das Saarland (A8) verbindet	1	2020(A8) / nicht festgelegt (A13)
Anschluss A28 (Belgien) - A30 (Frankreich)	2	2020-2030
Umfahrung Trier (Qualität der Verbindungen Lux. - Trier)	nicht festgelegt	nicht festgelegt

Schienennetz

	Priorität	Zeitlicher Horizont
EuroCapRail (Brüssel - Luxemburg - Straßburg). Interne Verbindungen und externe Anbindungen	1	Ab 2016 bis 2023

Angebot im öffentlichen Personenverkehr

	Priorität	Zeitlicher Horizont
Verbesserung des Angebots im ÖPNV zwischen dem Saarland und Luxemburg ¹	1	nicht festgelegt
Eisenbahnverbindung Trier-Metz	1	>2020

¹ Zusammen mit dem Projekt der Fertigstellung der Autobahn zu behandeln, die die Wallonie, Luxemburg (A13) und das Saarland (A8) verbindet.

Fluvial

	Priorité	Horizon
Dédoulement de la capacité des écluses sur la partie allemande de la Moselle canalisée	1	2040 ?? Mais souhaité avant
Liaison Saône-Moselle (Connexion interne et externe)	1	>2030
Poursuite de la modernisation du réseau fluvial wallon ² et son raccordement au projet Seine-Nord - Escaut	1	En cours, jusque 2029

²Partie intégrante du corridor TEN-T Mer du Nord-Méditerranée

2.2 L'amélioration des connexions à dimension européenne (Projets de catégorie 2)

Réseau autoroutier

	Priorité	Horizon
Projet autoroutier « B50 Wittlich – Rheinböllen »	1	2018
Projet autoroutier « A1 section entre l'échangeur de Kelberg et l'échangeur de Blankenheim »	1	nd

Réseau ferroviaire

	Priorité	Horizon
Eurocaprail (Brux. – Lux. – Strasb.). Connexions interne et externe	1	Dès 2016 jusqu'à 2023
Pôle d'interconnexion TGV/TER ³	1	2020
LGV Est, branche nord : Section Baudrecourt – Mannheim	1	>2020

³Le Conseil Départemental de la Moselle demande le retrait de ce projet de la liste des priorités.

Schifffahrt

	Priorität	Zeitlicher Horizont
Verdopplung der Schleusenkapazität auf dem deutschen Teilabschnitt der kanalisierten Mosel	1	2040?? Gewünscht wird jedoch ein früherer Termin.
Verbindung Saône-Mosel (interne und externe Anbindung)	1	>2030
Weiterführung der Modernisierungsarbeiten des wallonischen Flussnetzes ² und dessen Anschluss an das Seine-Nord-Escaut Projekt	1	Aktuell, bis 2029

²Bestandteil des TEN-V Korridors Nordsee-Mittelmeer

2.2. Verbesserung der Verbindungen mit europäischer Dimension (Projekte der Kategorie 2)

Autobahnnetz

	Priorität	Zeitlicher Horizont
Bundesstraßenprojekt „B50 Wittlich-Rheinböllen“	1	2018
Autobahnprojekt „A1-Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Kelberg und Blankenheim“	1	nicht festgelegt

Schienenetz

	Priorität	Zeitlicher Horizont
EuroCapRail (Brüssel – Luxemburg – Straßburg). Interne Verbindungen und externe Anbindungen	1	Ab 2016 bis 2023
Verbindungspunkt TGV/TER ³	1	2020
Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost, Nordost: Abschnitt Baudrecourt-Mannheim	1	>2020

²Der Departementrat des Departements Moselle bittet um Streichung dieses Projekts aus der Liste der Prioritäten.

Offre de transport en commun

	Priorité	Connexions	Horizon
SMOT : prise en compte dans ces schémas bilatéraux des projets ici listés	nd	nd	nd
Optimisation des TC entre les villes du réseau QuattroPole et l'Eurodistrict SaarMoselle	nd	nd	nd
INTERREG « Stratégie commune pour la communication (information...) des transports publics dans la Grande Région »	nd	nd	nd

Fluvial

	Priorité	Horizon
Liaison Saône-Moselle (Connexion interne et externe)	1	>2030

Aérien

Le Comité de Coordination Développement Territorial n'a pas approfondi les questions de coopération dans le domaine aérien et préconise une analyse indépendante du secteur et de ses infrastructures, considérant que l'aérien est une composante essentielle pour le renforcement des connexions internationales de la Grande Région.

Angebot im öffentlichen Personenverkehr

	Priorität	Verbindungen	Zeitlicher Horizont
SMOT (Schémas de mobilité transfrontalière: Konzepte für die grenzüberschreitende Mobilität); Berücksichtigung der hier aufgeführten Projekte in diesen bilateralen Konzepten	nicht festgelegt	nicht festgelegt	nicht festgelegt
Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs zwischen den Städten des Netzes QuattroPole und dem Eurodistrikt SaarMoselle	nicht festgelegt	nicht festgelegt	nicht festgelegt
INTERREG „Gemeinsame Kommunikationsstrategie (Auskunft...) des grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehrs in der Großregion“	nicht festgelegt	nicht festgelegt	nicht festgelegt

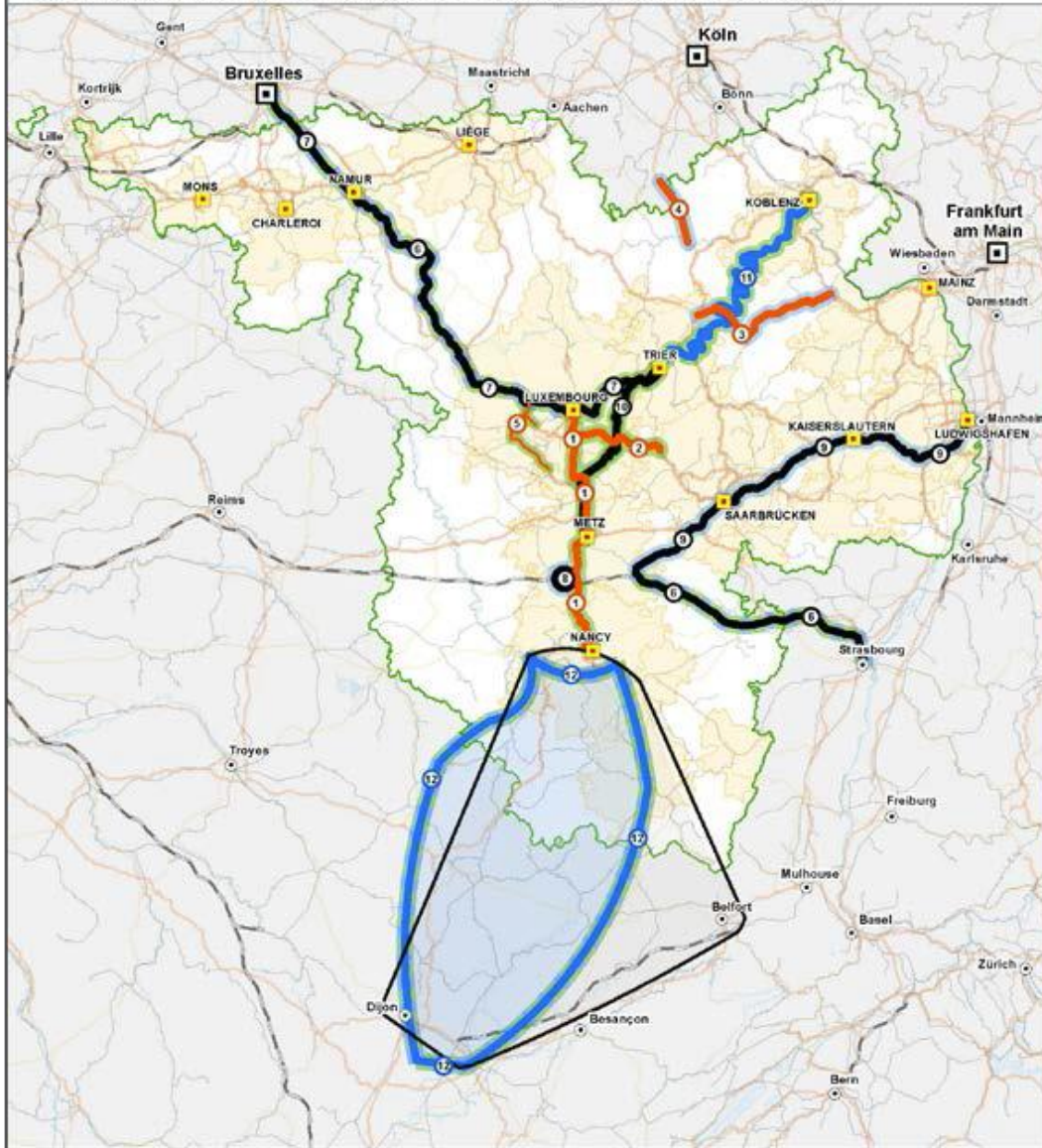
Schifffahrt

	Priorität	Zeitlicher Horizont
Verbindung Saône-Mosel (interne und externe Anbindung)	1	>2030

Flugverkehr

Der Koordinierungsausschuss Raumentwicklung hat sich nicht vertiefend mit den Fragen der Kooperation im Bereich des Flugverkehrs auseinandergesetzt. Angesichts dessen, dass der Luftverkehrssektor ein wichtiger Faktor für die Verbesserung der internationalen Anbindungen der Großregion ist, empfiehlt der KARE eine unabhängige Analyse dieses Sektors und seiner Infrastrukturen.

Projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région
 - Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion



Projets prioritaires de transport
 Vorrangige Verkehrsprojekte

- Projet d'envergure grand-régionale - Projekt großregionaler Tragweite
- Projet d'envergure européenne - Projekt europäischer Tragweite
- Projet d'envergure grand-régionale et européenne - Projekt großregionaler und europäischer Tragweite
- Projet routier de priorité 1 - Straßenprojekt erster Priorität
- Projet routier de priorité 2 - Straßenprojekt zweiter Priorität
- 1 A31 amélioration de la liaison entre Luxembourg et Nancy - A31 Verbesserung der Verbindung zwischen Luxemburg und Nancy
- 2 Finalisation de l'autoroute reliant Wallonie - Luxembourg (A13) - Sarre (A8) - Fertigstellung der Autobahnverbindung Wallonie - Luxemburg (A13) - Saarland (A8)
- 3 B50 Wittlich-Rheinböden - B50 Wittlich-Rheinböden
- 4 A1 section entre l'échangeur de Kelberg et l'échangeur de Lommersdorf - A1 Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Kelberg und der Anschlussstelle Lommersdorf
- 5 Raccordement de l'A28 belge à l'A30 française - Anschluss der belgischen A28 an die französische A30
- Projet ferroviaire de priorité 1 - Eisenbahnprojekt erster Priorität
- 6 Eurocaprail: Amélioration de la connexion Luxembourg-Bruxelles et sa prolongation vers Strasbourg - Eurocaprail: Verbesserung der Verbindung Luxemburg-Brüssel und seine Verlängerung nach Strasbourg
- 7 Amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre Luxembourg et Trèves - Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg und Trier
- 8 Pôle d'interconnexion TGV/TER - Verbindungspunkt TGV/TER
- 9 LGV Est, branche nord: Section Baudrecourt - Mannheim - LGV Est, Nordost: Abschnitt Baudrecourt - Mannheim
- 10 Liaison ferroviaire Trèves-Metz - Schienenverbindung Trier-Metz
- Projet fluvial de priorité 1 - Binnenschifffahrtsprojekt erster Priorität
- 11 Doublement de la capacité des écluses sur la partie allemande de la Moselle canalisée - Verdopplung der Schleusenkapazität auf dem deutschen Teilschnitt der kanalisiert Mosel
- 12 Liaison Saône-Moselle avec périmètre d'étude - Anschluss Saône-Mosel mit Studienperimeter
- Débouché ferroviaire sud de la Grande Région avec périmètre d'étude - Südlicher Eisenbahnschluss der Großregion mit Studienperimeter

Carte de référence
 Referenzkarte

- Metz
- Köln
- Lille
- Ville > 50'000 hab. - Stadt > 50'000 Einw.
- Ville > 5'000 - 50'000 hab. - Stadt > 5'000 - 50'000 Einw.
- Autoroute - Autobahn
- Route majeure - Wichtige Straße
- Ligne de chemin de fer à grande vitesse - Hochgeschwindigkeitseisenbahnlinie
- Ligne de chemin de fer majeure - Wichtige Eisenbahnlinie
- Rivière - Fluss
- Aire urbaine fonctionnelle - Funktionales urbanes Gebiet
- Limite de la Grande Région - Abgrenzung Großregion

Sources / Grundlagen: © EuroGeographics
 EuroRegionalMap v3.0 - 2010, ESRI 2006,
 ESPON Database 2011, Seine-Moselle-Rhin 2010,
 Groupe de travail transport de la Grande Région /
 Arbeitsgruppe Verkehr der Großregion 2009

Auteurs / Autoren: SIG-GR / GIS-GR

Réalisation / Erstellung: 01.2013

Projet cofinancé par le Fonds européen de développement régional / Durch den europäischen Fonds für regionale Entwicklung geförderter Projekt

Source : Les projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région
 Quelle: Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion

3. Etude préparatoire à l'élaboration du volet économique du SDT-GR

Le rapport porte, dans une première partie, sur une analyse de la répartition spatiale de l'emploi dans les secteurs d'activité métropolitains. Les parties 2 et 3 présentent les résultats des entretiens réalisés auprès acteurs institutionnels et représentants du monde économique et de l'atelier de travail qui a suivi. Enfin, la quatrième partie présente certaines expériences significatives de coopération économique au sein d'autres espaces métropolitains transfrontaliers en Europe pour nourrir la réflexion. Seules les trois premières parties sont ici synthétisées.

3.1. Une analyse de la répartition spatiale de l'emploi dans les secteurs d'activité métropolitains

S'inscrivant dans l'élaboration de la stratégie « région métropolitaine polycentrique transfrontalière », cette première analyse a reposé sur une sélection d'activités économiques représentatives des fonctions métropolitaines intégrant l'intensité de la recherche & développement et le niveau technologique dans les secteurs d'activité économique.

La sélection des secteurs d'activité métropolitains qui en résulte distingue deux catégories d'industries manufacturières en fonction de leur degré technologique, ainsi que quatre catégories de services à forte intensité de connaissance.

Considérées isolément, les différentes entités territoriales de la Grande Région présentent toutes un certain niveau de spécialisation économique.

3. Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des REK-GR

Im ersten Teil des Berichts wird die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze in den metropolitanen Wirtschaftszweigen analysiert. Im zweiten und dritten Teil werden die Ergebnisse der mit institutionellen Akteuren und Vertretern der Wirtschaft geführten Gespräche sowie des im Anschluss daran organisierten Workshops präsentiert. Im vierten Teil werden schließlich einige aufschlussreiche Erfahrungen wirtschaftlicher Zusammenarbeit in anderen grenzüberschreitenden Metropolregionen in Europa geschildert, um die Überlegungen zu dem behandelten Thema zu befruchten. Im vorliegenden Dokument werden nur die ersten drei Teile zusammengefasst.

3.1. Analyse der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze in den metropolitanen Wirtschaftszweigen

Diese mit der Erarbeitung der Strategie für eine „grenzüberschreitende polyzentrische Metropolregion“ im Einklang stehende erste Analyse stützte sich auf eine Auswahl von Wirtschaftszweigen, die für die Metropolfunktionen repräsentativ sind, und zwar unter Einbeziehung der Bedeutung von Forschung & Entwicklung sowie der Technologieintensität in den jeweiligen Wirtschaftssektoren.

Bei der sich hieraus ergebenden Auswahl der metropolitanen Wirtschaftszweige werden entsprechend ihrer Technologieintensität zwei Kategorien von produzierendem Gewerbe sowie vier Kategorien von wissensintensiven Dienstleistungen unterschieden.

Bei einer separaten Betrachtung der verschiedenen Teilgebiete der Großregion ist zu erkennen, dass sie alle ein gewisses Maß an

Ainsi, l'économie luxembourgeoise est caractérisée par l'importance de la finance, celle des Länder allemands par le poids de l'industrie, et la Lorraine et la Région Wallonne par l'importance des services non marchands, incluant principalement les emplois liés à la santé humaine ou à l'éducation supérieure.

Les résultats de l'analyse spatiale font apparaître quatre types d'organisation spatiale des activités économiques métropolitaines en fonction du degré de polycentrisme de la répartition spatiale de l'emploi :

- **l'hyperpôle** qui se caractérise par un grand déséquilibre de masse entre les acteurs économiques voire l'absence d'acteurs économiques dans certains territoires, comme dans l'industrie chimique (Ludwigshafen, siège de BASF) ou dans l'industrie automobile (pôle de Saarlouis-Saarbrücken-Hambach) ;
- La configuration **«oligocentrique»** caractérisée par un nombre restreint de pôles d'emplois, comme dans l'industrie pharmaceutique (Mayence, Brabant Wallon) ou le transport aérien (aéroports de Luxembourg, Frankfurt-Hahn, Liège et Charleroi) ;
- Proche de la configuration oligocentrique, la configuration **polycentrique dominée par un ou plusieurs pôles** (télécommunications, fabrication d'autres matériels de transport, les services aux entreprises (activités juridiques, comptables,...)). Dans ces deux dernières configurations, les logiques de **compétition-coopération** (« coopétition ») peuvent émerger autour d'opportunités communes ;
- enfin la configuration **polycentrique équilibrée**, la plus à même en théorie, d'offrir des potentiels de coopérations susceptibles de renforcer le caractère polycentrique et métropolitain du tissu économique. **Parmi ces secteurs d'activités la recherche-développement et les activités spécialisées, scientifiques et techniques, l'enseignement supérieur et la santé** présentent, avec des nuances, le plus fort potentiel de coopération.

wirtschaftlicher Spezialisierung aufweisen. So wird die Wirtschaft in Luxemburg durch den Finanzsektor, in den deutschen Bundesländern durch den Stellenwert der Industrie und in Lothringen sowie in der Wallonie durch den Umfang der nicht marktbestimmten Dienstleistungen geprägt, wobei es in letzterem Fall im Wesentlichen um die Arbeitsplätze im Gesundheitswesen und im Hochschulwesen geht.

Die Ergebnisse der Raumanalyse lassen je nach dem Grad der Polyzentralität bei der räumlichen Verteilung der Arbeitsplätze vier Arten der räumlichen Organisation metropolitaner Wirtschaftszweige erkennen:

- **der Hyperpol**, der durch ein großes zahlenmäßiges Ungleichgewicht zwischen den Wirtschaftsteilnehmern oder gar das gänzliche Fehlen wirtschaftlicher Akteure in bestimmten Gebieten gekennzeichnet ist, wie dies beispielsweise in der Chemieindustrie (Ludwigshafen, Sitz der BASF) oder der Automobilindustrie (Zentrum Saarlouis-Saarbrücken-Hambach) der Fall ist;
- die **„oligozentrische“** Konstellation, die durch eine begrenzte Zahl von Beschäftigungsregionen gekennzeichnet ist, wie zum Beispiel in der Pharmaindustrie (Mainz, Wallonisch Brabant) oder im Luftverkehrssektor (Flughäfen Luxemburg-Findel und Frankfurt-Hahn);
- die der oligozentrischen Konstellation ähnelnde **polyzentrische, von einer oder mehreren Beschäftigungsregionen bestimmte Konstellation** (Telekommunikation, Bau anderer Transportmittel, Dienstleistungen für Unternehmen (Rechtberatung, Wirtschaftsprüfung,...)). Bei den beiden letztgenannten Konstellationen kann es vor dem Hintergrund gemeinsamer Chancen zu einem **Zusammenspiel von Wettbewerb und Zusammenarbeit**, einer sogenannten Koopkurrenz (Englisch „Coopetition“), kommen;
- schließlich die **ausgewogene polyzentrische** Konstellation, die theoretisch am geeignetsten ist, um Möglichkeiten der Kooperation zu bieten, mit denen sich der polyzentrische und metropolitane Charakter der Wirtschaftsstruktur stärken lässt. **Unter diesen Wirtschaftszweigen bieten der Bereich Forschung und Entwicklung, die spezialisierten wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie das**

L'étude précise que, pour déterminer les secteurs d'activité offrant le plus de potentialités au niveau transfrontalier, le critère du niveau de polycentricité doit être complété par : le nombre d'emplois concernés (effet de masse) et l'effet de proximité (l'appartenance au même espace métropolitain).

Toutefois, **cette première phase d'analyse ne permet pas d'aboutir à l'identification de secteurs d'activité prioritaires.**

En effet, l'étude précise que l'analyse mériterait d'être complétée par des données qualitatives, notamment sur les données relationnelles pour analyser l'existence de réelles interactions. Les interdépendances et complémentarités (en particulier en termes de flux de biens et services intermédiaires et finaux) entre acteurs économiques d'activités connexes (par exemple dans le secteur automobile avec l'importance et la diversité des sous-traitants), les logiques de marché (globalisation), ainsi que la prise en compte des barrières fiscales, juridiques, institutionnelles, etc. pourraient ainsi contribuer à faire émerger les actions prioritaires à mener.

Mais cette analyse complémentaire n'a pas été réalisée.

3.2. Synthèse des entretiens réalisés auprès des acteurs économiques et politiques de la Grande Région

Les entretiens avec des acteurs institutionnels compétents en matière d'aménagement et/ou de promotion économique du territoire et des acteurs représentant le monde économique avaient pour but de comparer les priorités politiques des cinq entités territoriales en matière de développement économique et d'identifier les attentes du monde économique au regard du développement de la coopération économique transfrontalière.

Hochschulwesen und der Gesundheitssektor mit gewissen Abstufungen das größte Kooperationspotenzial.

Die Studie führt aus, dass für die Ermittlung der Wirtschaftszweige mit dem größten Potenzial auf grenzüberschreitender Ebene das Kriterium des Grads der Polyzentralität durch folgendes Kriterium zu ergänzen ist: die Zahl der betroffenen Arbeitsplätze (Mengeneffekt) und der Effekt der Nähe (Zugehörigkeit zum selben metropolitanen Raum).

Allerdings **ermöglicht es diese erste Phase der Analyse nicht, zur Festlegung vorrangiger Wirtschaftszweige zu gelangen.**

Dementsprechend weist die Studie darauf hin, dass es sinnvoll wäre, die Analyse durch qualitative Daten zu ergänzen, wobei insbesondere an relationale Daten zu denken sei, um die Existenz tatsächlicher Interaktionen zu untersuchen. Die Interdependenzen und Ergänzungsmöglichkeiten zwischen Akteuren verbundener Wirtschaftszweige (zum Beispiel im Automobilsektor mit der Bedeutung und Vielfalt der Subunternehmen), die Marktgesetze (Globalisierung) sowie die Berücksichtigung der steuerlichen, rechtlichen, institutionellen usw. Hemmnisse könnten dazu beitragen, diejenigen Maßnahmen erkennbar werden zu lassen, die vorrangig ergriffen werden sollten.

Eine solche zusätzliche Analyse wurde jedoch nicht durchgeführt.

3.2. Zusammenfassung der Gespräche mit den Akteuren aus Wirtschaft und Politik in der Großregion

Die Gespräche mit den für die Raumordnung und Wirtschaftsförderung zuständigen institutionellen Akteuren sowie mit den Akteuren aus der Wirtschaft hatten zum Ziel, die politischen Prioritäten der fünf Teilgebiete im Bereich der Wirtschaftsentwicklung zu vergleichen und die Erwartungen der Wirtschaft hinsichtlich der Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit zu erfahren.

Plusieurs enseignements en ont été tirés.

- Il en ressort que la Grande Région est un espace de coopération économique mal connu et peu pertinent pour le développement des activités métropolitaines et que, malgré l'amenuisement des frontières, les barrières à la coopération économique transfrontalière restent très présentes qu'elles soient linguistiques, culturelles, psychologiques, institutionnelles, réglementaires ou fiscales.
- Selon les acteurs rencontrés, l'amélioration de la coopération passerait notamment par l'optimisation des supports au développement économique en termes d'accessibilité et de promotion économique pour attirer de nouveaux investisseurs et garantir l'ancrage territorial des activités présentes sur le territoire, mais aussi la fluidification du marché du travail et l'amélioration des transferts d'information et l'appui à la levée des barrières administratives.
- Au-delà de ces mesures concrètes, la définition d'une **stratégie commune de spécialisation intelligente** dans les domaines d'innovation en mobilisant les fonds européens sur des niches contribuerait à un développement économique spécialisé, notamment dans les secteurs relevant des matériaux et de l'énergie, de la « silver economy » (ensemble des activités économiques liées aux personnes âgées), des biotechnologies ou encore la protection des données.
- Pour autant, de nombreux acteurs auraient souhaité que **la question de l'emploi soit traitée dans sa globalité**, et non uniquement dans les secteurs d'activité métropolitains.

In fine, les enseignements issus de ces entretiens ont servi de base à un atelier de travail commun.

Aus diesen Gesprächen wurden mehrere Erkenntnisse gewonnen.

- Deutlich wurde, dass die Großregion mit Blick auf die Wirtschaft ein wenig bekannter Kooperationsraum ist und ihr für die Entwicklung metropolitaner Wirtschaftszweige wenig Bedeutung beigemessen wird. Des Weiteren wird die Situation so gesehen, dass trotz des Abbaus der nationalen Grenzen die Hemmnisse für eine grenzüberschreitende Wirtschaftskooperation weiterhin sehr präsent sind, seien sie sprachlicher, kultureller, psychologischer, institutioneller, regulatorischer oder steuerlicher Art.
- Nach Ansicht der befragten Akteure sollte die Verbesserung der Zusammenarbeit vor allem durch eine Optimierung der Instrumente für die Wirtschaftsentwicklung erfolgen. Zu denken sei hier an eine bessere Erreichbarkeit der Region und die Wirtschaftsförderung, um neue Investoren anzuziehen und die regionale Verankerung der vor Ort ansässigen Wirtschaftsakteure sicherzustellen. Darüber hinaus sollte auf diesem Wege auch für eine Flexibilisierung des Arbeitsmarktes, eine Verbesserung des Informationsaustauschs und eine Unterstützung beim Abbau administrativer Hemmnisse gesorgt werden.
- Über diese konkreten Maßnahmen hinaus würde die Festlegung einer **gemeinsamen Strategie für eine intelligente Spezialisierung** in den innovationsstarken Bereichen einhergehend mit der Mobilisierung europäischer Fördermittel für Nischensektoren zu einer auf Spezialisierung beruhenden Wirtschaftsentwicklung beitragen, und zwar insbesondere in den Sektoren Werkstoffe, Energie, „Silver Economy“ (sämtliche wirtschaftliche Aktivitäten im Zusammenhang mit den älteren Menschen), Biotechnologie oder auch Datenschutz.
- Im Übrigen wünschen sich viele Akteure, **dass das Thema Beschäftigung in seiner gesamten Bandbreite behandelt wird** und nicht nur in den metropolitanen Wirtschaftszweigen.

Schließlich dienten die im Zuge dieser Gespräche gewonnenen Erkenntnisse als Grundlage für einen gemeinsamen Workshop.

3.3. Interactions entre acteurs de la Grande Région lors de l'atelier de travail

Cette partie reprend les conclusions d'un atelier de travail sur les questions économiques d'ordre stratégique organisé le 16 octobre 2014 à Trèves. L'atelier a réuni les acteurs issus des autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire et les acteurs représentant les intérêts économiques pour qu'ils puissent échanger sur les questions transfrontalières.

3.3.1 Les enjeux, les stratégies et les outils de la coopération économique transfrontalière

Les participants ont formé un large consensus sur l'instauration d'une **stratégie de spécialisation intelligente à l'échelle transfrontalière**, concentré sur les enjeux communs car les priorités économiques des cinq territoires membres sont différentes. L'implantation d'une stratégie de spécialisation passe par la création d'un environnement économique pour renforcer les relations entre les entrepreneurs, les chercheurs et les investisseurs.

Les secteurs à prioriser pour la Grande Région sont les « **nouveaux matériaux** », la « **silver economy** » et les domaines liés aux **sciences et technologies de l'environnement** et à la **transition énergétique**. En revanche, l'automobile ne devrait pas être un secteur prioritaire du développement économique de la Grande Région car ses enjeux ne se situeraient pas à cette échelle.

Sur le thème de la Grande Région comme **laboratoire d'innovation en matière de développement économique**, les acteurs s'accordent sur l'importance de réaffecter des financements publics sur la durée afin de soutenir la coopération économique. Pour cela, il faudrait **multiplier les partenaires et les sources de financement**, afin que cette initiative ne repose pas uniquement sur une institution, et **renforcer les évaluations**.

3.3. Interaktionen zwischen Akteuren aus der Großregion im Rahmen des Workshops

In diesem Teil werden die Schlussfolgerungen eines Workshops aufgegriffen, der am 16. Oktober 2014 in Trier zu Wirtschaftsthemen von strategischer Bedeutung veranstaltet wurde. An dem Workshop nahmen Fachleute auf dem Gebiet der Raumordnung und Vertreter der Wirtschaft teil, um sich über Themen mit grenzüberschreitender Dimension auszutauschen.

3.3.1 Die Herausforderungen, Strategien und Instrumente der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit

Unter den Teilnehmern herrschte großes Einvernehmen darüber, dass **auf grenzüberschreitender Ebene eine Strategie für eine intelligente Spezialisierung** eingeführt werden sollte, die auf die gemeinsamen Herausforderungen ausgerichtet ist, da es in den fünf Teilgebieten unterschiedliche wirtschaftliche Schwerpunkte gebe. Die Umsetzung einer Spezialisierungsstrategie erfordere die Schaffung eines wirtschaftlichen Umfelds, das geeignet ist, die Beziehungen zwischen den Unternehmern, Forschern und Investoren zu verbessern.

Im Falle der Großregion sollte der Schwerpunkt auf folgende Sektoren gelegt werden: „**Neue Werkstoffe**“, „**Silver Economy**“ und die Bereiche in Verbindung mit den **Umweltwissenschaften und -technologien** sowie der **Energiewende**. Der Automobilindustrie hingegen sollte bei der wirtschaftlichen Entwicklung in der Großregion keine Priorität eingeräumt werden, da ihre Herausforderungen nicht auf dieser Ebene angesiedelt seien.

Beim Thema „**Die Großregion als Innovationslabor für Wirtschaftsentwicklung**“ waren sich die Akteure darin einig, dass hier für die Unterstützung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit langfristig eine Umverteilung öffentlicher Mittel wichtig ist. Zu diesem Zweck sei es notwendig, **die Zahl der Partnerschaften und der Finanzierungsquellen deutlich zu erhöhen**, damit diese Initiative nicht nur auf einer Institution beruht, und **die Evaluierung zu intensivieren**.

Concernant la **gouvernance transfrontalière**, les acteurs s'accordent pour la réformer sur la forme et sur le fonctionnement. Si certains acteurs ne souhaitent pas un recentrage sur le cœur de la RMPT préférant travailler sur « l'espace à caractère métropolitain polycentrique et transfrontalier », d'autres soutiennent que l'espace central constitue le territoire d'action à privilégier car les interactions et les enjeux de proximité prédominent. Pour l'ensemble des acteurs, le polycentrisme relève d'un fonctionnement en réseau des territoires qu'il conviendrait d'améliorer pour structurer les actions transfrontalières. Deux postures émergent parmi les acteurs :

- la première est défavorable à la redéfinition de l'espace d'action et prône l'équité territoriale ;
- la seconde est plus favorable à un recentrage spatial de l'action transfrontalière sur l'aire centrale de la Grande Région afin la rendre plus compétitive et plus visible à l'échelle globale. Il semble ainsi nécessaire, pour la Grande Région, de penser et de composer **un territoire transfrontalier à géométrie variable**.

Concernant l'**intégration des acteurs locaux dans la gouvernance**, il semble souhaitable que les grandes villes participent au système de gouvernance. Il a également été constaté le manque de relais d'information entre les exécutifs de la Grande Région et le niveau local. Des initiatives bilatérales et trilatérales peuvent être envisagées à condition qu'elles respectent le cadre stratégique défini en commun.

Bezüglich der **grenzüberschreitenden Steuerung (Governance)** sind sich die Akteure darin einig, dass sie hinsichtlich ihrer Form und ihrer Funktionsweise reformiert werden sollte. Während einige Akteure einer Neuausrichtung auf das Zentrum der GPMR ablehnend gegenüberstehen und es stattdessen vorziehen, an einem „metropolitanen polyzentrischen und grenzüberschreitenden Verflechtungsraum“ zu arbeiten, unterstützen andere Akteure ein Konzept, wonach vorzugsweise das Kerngebiet den Handlungsraum darstellt, da die meisten Interaktionen und Herausforderungen in einem enger gefassten Raum angesiedelt sind. Nach Ansicht aller Akteure geht es beim Polyzentrismus um eine vernetzte Zusammenarbeit der einzelnen Gebiete, die es im Sinne der Strukturierung der grenzüberschreitenden Aktivitäten zu verbessern gilt. Unter den Akteuren gibt es zwei unterschiedliche Haltungen:

- Eine Sichtweise richtet sich gegen eine Neufestlegung des Handlungsraums und spricht sich für eine Gleichstellung der Gebiete aus.
- Die andere Sichtweise befürwortet eher eine räumliche Neuausrichtung des grenzüberschreitenden Vorgehens auf den zentralen Bereich der Großregion, um Letztere wettbewerbsfähiger zu machen und ihre Sichtbarkeit auf internationaler Ebene zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund scheint es für die Großregion notwendig zu sein, **ein an die jeweiligen Umstände angepasstes grenzüberschreitendes Gebiet** zu konzipieren und zu bilden.

Im Hinblick auf die **Einbindung der lokalen Akteure in die Governance** scheint es wünschenswert zu sein, dass sich die Großstädte an der Governancestruktur beteiligen. Des Weiteren wurde in diesem Zusammenhang das Fehlen von Stellen für die Weitergabe von Informationen zwischen den Exekutiven der Großregion und der lokalen Ebene konstatiert. Es könnten bilaterale und trilaterale Initiativen geplant werden, sofern dabei der gemeinsam festgelegte strategische Rahmen eingehalten wird.

La question de la **constitution d'une équipe dédiée** est souhaitée afin de gérer et animer au niveau central la coopération transfrontalière, notamment dans le domaine économique. Elle devrait s'appuyer sur les structures transfrontalières existantes tout en permettant une clarification de l'architecture institutionnelle (réduction du nombre de groupes de travail et de structures de coopération, création d'une équipe technique composée d'administratifs et de chargés de mission). L'équipe technique pourrait œuvrer à accroître la sensibilisation de la question transfrontalière sur chacun des versants. Quoiqu'il en soit, la **gouvernance transfrontalière a besoin de leadership** pour être efficace et pour porter le thème du transfrontalier à la fois dans le débat public mais également pour l'inscrire dans les agendas politiques nationaux et régionaux.

3.3.2 Les obstacles et les facteurs de réussite de la coopération économique

Dans le **domaine de la fiscalité**, la plupart des acteurs ont mis en avant les obstacles que représentent les **différentiels fiscaux** dans le développement économique des territoires frontaliers au Luxembourg (délocalisation d'entreprises, impacts différenciés dans la collecte des impôts locaux de part et d'autre des frontières, coût des formations universitaires et professionnelles pour des personnes qui vont ensuite travailler à l'étranger,...). Cependant, les acteurs ont émis des doutes quant à l'avancement du dossier « fiscalité » au niveau des acteurs de la Grande Région car cette question doit se faire d'Etat à Etat, voire à l'échelle européenne, et ont **rejeté la proposition de créer un groupe de travail sur la fiscalité** des entreprises et des travailleurs préférant laisser le suivi du dossier aux instances existantes (Commission Inter-Gouvernementale (CIG), groupe de travail économie, « Task Force », Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR)). Il est par ailleurs préconisé de faire un état des lieux des différents systèmes fiscaux dans l'optique de mieux comprendre les impacts sur le développement spatial.

Die **Bildung eines speziellen Teams** wird im Sinne einer zentralen Verwaltung und Leitung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit als wünschenswert betrachtet, was insbesondere für die Zusammenarbeit im Bereich der Wirtschaft gilt. Ein solches Team müsste sich auf die existierenden grenzüberschreitenden Strukturen stützen und es dabei zugleich ermöglichen, für eine schlankere institutionelle Architektur zu sorgen (Verringerung der Anzahl von Arbeitsgruppen und Kooperationsstrukturen, Einrichtung eines Fachteams aus Behördenvertretern und Referenten). Ein solches Fachteam könnte daran arbeiten, das Bewusstsein für grenzüberschreitende Fragen auf Seiten aller Teilgebiete zu schärfen. Unabhängig davon **bedürfte es bei der grenzüberschreitenden Governance einer Führung („Leadership“)**, um effizient handeln zu können und um die grenzüberschreitenden Fragen sowohl in die öffentliche Diskussion zu tragen als auch auf die politische Agenda auf nationaler und regionaler Ebene zu setzen.

3.3.2 Die Hemmnisse und Erfolgsfaktoren für die wirtschaftliche Zusammenarbeit

Im **Bereich der Besteuerung** haben die meisten Akteure die Hemmnisse hervorgehoben, die die **unterschiedlich hohen Steuern** für die wirtschaftliche Entwicklung der luxemburgischen Grenzgebiete darstellen (Standortverlagerung von Unternehmen, unterschiedliche Effekte bei der Erhebung lokaler Steuern dies- und jenseits der Grenzen, Kosten der Universitäts- und Berufsausbildung für Personen, die anschließend im Ausland arbeiten...). Gleichwohl hegen die Akteure Zweifel daran, dass es richtig wäre, die Behandlung des Themas „Besteuerung“ auf großregionaler Ebene voranzutreiben, da diese Frage in den einzelnen Ländern oder auch auf europäischer Ebene erörtert werden müsse. Dementsprechend haben sie **den Vorschlag abgelehnt, eine Arbeitsgruppe zur Besteuerung der Unternehmen und Arbeitnehmer einzurichten**. Stattdessen sprachen sie sich dafür aus, dass für die Verfolgung dieses Themas auch weiterhin die bestehenden Einrichtungen (Regierungskommission, Arbeitsgruppe „Wirtschaftsfragen“, „Task Force“, Wirtschafts- und Sozialausschuss der Großregion (WSAGR)) zuständig sein sollten. Darüber hinaus wurde

Dans **le domaine de la mobilité**, et en particulier de la mobilité transfrontalière centrée sur le cœur métropolitain, les acteurs privilégient **l'amélioration des transports en commun** au détriment de l'élargissement des autoroutes qui apparaît comme une notion dépassée. Il semble nécessaire **d'améliorer le transport ferroviaire** (cadencement, capacité, offre de rabattement, tarification harmonisée). L'enjeu est également de connecter la Grande Région aux grands réseaux de transports européens et aux grandes villes d'Europe, via notamment le réseau à grande vitesse. Pour résoudre le problème de la mobilité transfrontalière, il faut une **approche plurielle**: réfléchir à un plan global et multimodal transfrontalier, encourager des concepts de mobilité en collaboration avec les entreprises, modifier les temps de travail ou encore promouvoir le télétravail pour limiter les déplacements.

Enfin, la **problématique des langues** est perçue comme un obstacle majeur à l'intégration transfrontalière. Les actions en matière d'apprentissage linguistique devraient converger vers l'enseignement des langues pour les plus jeunes (écoles bilingues, échanges entre jeunes, promotion de l'apprentissage des langues pour les apprentis et les étudiants, plate-forme d'apprentissage en ligne, équipement de traduction simultanée directe, etc.). La principale idée émise est qu'il faudrait commencer l'apprentissage des langues le plus tôt possible et instaurer une continuité dans la pratique.

empfohlen, eine Bestandsaufnahme der unterschiedlichen Steuersysteme vorzunehmen, mit dem Ziel, die Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung besser verstehen zu können.

Im **Bereich der Mobilität** und hier insbesondere der auf das metropolitane Zentrum ausgerichteten grenzüberschreitenden Mobilität sprechen sich die Akteure für eine **Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs** aus, wobei zugleich dem Ausbau der Autobahnen eine Absage erteilt wird, da dies als ein überkommenes Konzept angesehen wird. Es scheint notwendig zu sein, **den Schienenverkehr zu verbessern** (Taktung, Kapazität, Angebot von Zubringern, harmonisierte Preisgestaltung). Eine weitere Herausforderung besteht darin, die Großregion an die großen europäischen Verkehrsnetze und die europäischen Großstädte anzubinden, insbesondere über das Hochgeschwindigkeitsnetz. Um das Problem der grenzüberschreitenden Mobilität zu lösen, bedarf es eines **pluralistischen Ansatzes**: Überlegungen zu einem umfassenden und multimodalen grenzüberschreitenden Plan, Förderung von Mobilitätskonzepten in Zusammenarbeit mit den Unternehmen, Änderung der Arbeitszeiten oder auch Förderung von Telearbeit zur Verringerung der Zahl der Fahrten.

Schließlich wird die **Problematik der sprachlichen Kompetenzen** als ein großes Hemmnis für die grenzüberschreitende Integration gesehen. Die Maßnahmen im Bereich des sprachlichen Lernens sollten auf den Fremdsprachenunterricht für die Jüngsten ausgerichtet werden (bilinguale Schulen, Jugendaustausch, Förderung des Fremdspracherwerbs für Auszubildende und Studierende, Online-Lernplattformen, Infrastruktur für das Simultandolmetschen usw.). Als grundlegend erachtet wird, dass mit dem Erlernen von Fremdsprachen so früh wie möglich begonnen und für eine kontinuierliche Sprachpraxis gesorgt wird.

DEUXIEME PARTIE : ZWEITER TEIL:

ANALYSE AU REGARD DES OBJECTIFS DE DEPART ET DES REALITES ACTUELLES

1. La stratégie de développement territorial et de déplacements au regard des documents stratégiques existants en Grande Région

1.1 Les aires métropolitaines, une brique de base qui structure une pensée commune

1.1.1 Une référence commune autour des aires métropolitaines

L'analyse de la dimension métropolitaine montre que l'identification des trois espaces à dimension métropolitaine de la Grande Région s'appuie sur les aires métropolitaines, matérialisées par les Aires Urbaines Fonctionnelles (AUF).

Cette conception de la dimension métropolitaine est conforme aux résultats de l'analyse des stratégies régionales réalisée dans le module 1, qui a montré que le concept des aires métropolitaines est partagé à l'échelle de la Grande Région :

- En Wallonie, au-delà de l'existence des 4 grandes polarités situées sur la « dorsale wallonne » historique, les documents

ANALYSE IM HINBLICK AUF DIE ANFÄNGLICHEN ZIELE UND DEN AKTUELLEN STAND DER DINGE

1. Die Raumentwicklungs- und Mobilitätsstrategie vor dem Hintergrund der in der Großregion existierenden Strategiepapiere

1.1 Die Metropolräume als Grundstein für die Strukturierung gemeinsamer Überlegungen

1.1.1 Die Metropolräume als gemeinsamer Bezugspunkt

Die Analyse der metropolitanen Dimension zeigt, dass sich die Bestimmung der drei Räume mit metropolitaner Dimension in der Großregion auf die Metropolräume stützt, die in Form der funktionalen Stadtgebiete (Functional Urban Area, FUA) Gestalt annehmen.

Diese Konzeption der metropolitanen Dimension steht mit den Ergebnissen der in Modul 1 durchgeführten Analyse der regionalen Strategien in Einklang, die gezeigt hat, dass es auf der Ebene der Großregion ein gemeinsames Konzept der Metropolräume gibt:

- In Wallonien beziehen sich die Raumordnungsdokumente neben den 4 großen Polen im historischen « dorsale wallonne » auf 4

d'aménagement reconnaissent l'existence de 4 aires métropolitaines « *transfrontalières* » centrées sur Lille-Tournai-Kortrijk, Liège-Maastricht-Aix, Bruxelles et Luxembourg ;

- Au Luxembourg, le concept de « déconcentration concentrée » vise à structurer l'aire métropolitaine luxembourgeoise autour de ses polarités urbaines (Luxembourg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck-Diekirch) ;
- En Rhénanie-Palatinat et Sarre, le développement territorial s'organise selon le principe de la « concentration décentralisée » autour des centres supérieurs ;
- En Lorraine, la stratégie RMPT constitue un cadre sur lequel s'appuient les stratégies les plus récentes.

L'identification de trois sous-ensembles à dimension métropolitaine semble répondre aux questions posées dans le module 1, notamment celle du périmètre du SDT-GR, le développement métropolitain semblant devoir davantage s'envisager à l'échelle de chaque espace.

1.1.2 Une prise en compte du rayonnement métropolitain luxembourgeois à améliorer côté wallon

Sur le Nord-wallon, l'identification d'un espace métropolitain simplifie la stratégie wallonne, qui, sans négliger le renforcement des pôles qui constituent la « dorsale wallonne » historique, vise à l'articulation de son territoire avec les espaces métropolitains transfrontaliers (métropole lilloise, espace MHAL) et transrégionaux (métropole bruxelloise).

En revanche, l'articulation entre la dimension métropolitaine de la Grande Région et le SDER wallon souffre d'une réelle divergence dans l'appréhension du rayonnement métropolitain de Luxembourg sur la province du Luxembourg belge. Néanmoins, le futur Schéma de Développement Territorial (SDT) wallon devrait aboutir à une meilleure articulation avec le volet « dimension métropolitaine » du SDT-GR, prévoyant une meilleure prise en compte de la dimension transfrontalière dans la stratégie wallonne.

grenzüberschreitende metropolitane Räume: Lille-Tournai-Kortrijk, Lüttich-Maastricht-Aachen sowie Brüssel und Luxemburg.

- In Luxemburg ist das Konzept der „gezielten Dekonzentration“ darauf ausgerichtet, den Metropolraum Luxemburg rund um seine urbanen Zentren (Luxemburg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck-Diekirch) zu strukturieren.
- In Rheinland-Pfalz und im Saarland wird die Raumentwicklung anhand des Prinzips der „dezentralen Konzentration“ rund um die Oberzentren organisiert.
- In Lothringen bildet die GPMR-Strategie einen Rahmen, auf den sich die jüngsten Strategien stützen.

Die Festlegung von drei Teilräumen mit metropolitane Dimension scheint auf die in Modul 1 gestellten Fragen einzugehen (insbesondere hinsichtlich des Umfangs des REK-GR), da es notwendig erscheint, die metropolitane Entwicklung stärker auf der Ebene der einzelnen Gebiete zu konzipieren.

1.1.2 Einbeziehung der Ausstrahlung des luxemburgischen Metropolraums, die auf wallonischer Seite zu verbessern ist

Für den Norden der Wallonie vereinfacht die Festlegung eines Metropolraumes die Umsetzung der wallonischen Strategie welche die Verknüpfung des wallonischen Raumes mit den grenzüberschreitenden Metropolräumen (Metropole Lille, Raum MHAL) und den transregionalen Metropolräumen (Metropole Brüssel) anstrebt ohne die Stärkung seiner Zentren - die das historische „Dorsale-Wallonie“ darstellen - zu vernachlässigen.

Demgegenüber wird die Verbindung zwischen der metropolitane Dimension der Großregion und dem wallonischen Schéma de Développement de l'Espace Régional (Entwicklungsplan für den regionalen Raum, SDER) durch eine faktisch unterschiedliche Einschätzung der metropolitane Ausstrahlung Luxemburgs auf die belgische Provinz Luxemburg belastet. Allerdings dürfte das künftige wallonische Raumentwicklungskonzept (Schéma de Développement Territorial, SDT) zu einer besseren Verbindung mit dem Abschnitt „Die metropolitane Dimension“ des REK-GR führen, da in der wallonischen Strategie eine

1.2 Une stratégie métropolitaine qui doit prendre en compte l'actualisation des stratégies régionales et infra-régionales

1.2.1 Des stratégies infra-régionales récentes à prendre en compte

La vision de la dimension métropolitaine de la Grande Région correspond aux différents modes de pensée qui prévalent dans les différentes entités territoriales de la Grande Région. **Mais elle reflète une situation qui n'est déjà plus d'actualité**, notamment sur la définition d'une armature urbaine grand-régionale.

En effet, depuis ces travaux, qui datent de 2013, plusieurs documents stratégiques sont entrés en vigueur, notamment :

- côté lorrain, plusieurs Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), concernant des territoires situés dans l'espace central polycentrique transfrontalier : Sud 54 (décembre 2013), Val de Rosselle (2014), Agglomération messine (2014), Agglomération de Thionville (2014), Nord meurthe-et-mosellan (2015),
- côté allemand, on peut citer le Regional Raumordnungsplan (RROP) de Trèves (2014), pour l'espace central polycentrique transfrontalier, mais d'autres documents concernent également l'axe rhénan (Plan Régional Commun de la Région Rhin-Neckar en 2014, RROP Hesse-rhénane en 2015).

Ces documents, porteurs de stratégies, apportent également des éléments nouveaux, notamment en matière d'armature territoriale qu'il convient de prendre en compte.

stärkere Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Dimension vorgesehen ist.

1.2. Eine metropolitane Strategie, die die Aktualisierung der regionalen und subregionalen Strategien berücksichtigen muss

1.2.1 Neuste subregionale Strategien, die zu berücksichtigen sind

Die Vorstellung von der metropolitanen Dimension der Großregion entspricht den unterschiedlichen Denkweisen, die in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion maßgebend sind. **Dabei spiegelt sie jedoch eine Situation wider, die bereits jetzt nicht mehr aktuell ist**, was insbesondere für die Festlegung einer großregionalen Siedlungsstruktur gilt.

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass seit Abschluss dieser Arbeiten aus dem Jahr 2013 mehrere Strategiepapiere in Kraft getreten sind:

- auf lothringischer Seite mehrere Schémas de Cohérence Territoriale (Konzepte für die territoriale Kohärenz im Sinne eines regionalen Flächennutzungsplans, SCoT) für die Gebiete im grenzüberschreitenden polyzentrischen Kerngebiet: Sud 54 (Süden des Departements Meurthe-et-Moselle, Dezember 2013), Val de Rosselle (2014), Ballungsraum Metz (2014), Ballungsraum Thionville (2014), Norden des Departements Meurthe-et-Moselle (2015);
- auf deutscher Seite zu nennen sind der Regionale Raumordnungsplan (RROP) Trier (2014) für das grenzüberschreitende polyzentrische Kerngebiet; andere Dokumente betreffen aber auch die Rheinachse (der Einheitliche Regionalplan Rhein-Neckar aus dem Jahr 2014, der RROP Rheinhessen aus dem Jahr 2015).

Diese Dokumente entwickeln nicht nur Strategien, sondern liefern auch neue Fakten insbesondere im Bereich der Raumstruktur, die berücksichtigt werden sollten.

1.2.2 Un processus continu pour anticiper la révision des stratégies

Ainsi, la vision métropolitaine de la Grande Région ne doit pas rester figée à un instant donné, mais au contraire **s'appuyer sur un processus continu d'élaboration** et ce, d'autant plus que l'analyse des stratégies régionales, réalisée dans la première partie de la présente mission, a révélé que d'ici 2019-2020, la plupart des documents-cadres allaient faire l'objet d'une actualisation (SDT wallon, PDAT luxembourgeois, LEP Sarre) et que, côté français, la nouvelle région Grand Est allait se doter elle aussi d'un document-cadre en matière d'aménagement du territoire (SRADDET).

1.3 Quelle prise en compte des espaces non-métropolitains ?

1.3.1 Une stratégie de développement qui ne peut reposer uniquement sur le fait métropolitain

Le document « la dimension métropolitaine de la Grande Région » porte, comme son nom l'indique, sur le caractère métropolitain de la Grande Région.

La carte de synthèse du document, présentant les trois ensembles à caractère métropolitain, semble couvrir l'ensemble du territoire de la Grande Région. Cette représentation mériterait d'être nuancée, car s'il est envisagé une stratégie de développement pour l'ensemble du territoire de la Grande Région, les aires métropolitaines ne couvrent pas pour autant la Grande Région.

1.2.2 Ein kontinuierlicher Prozess, um die Überarbeitung der Strategien zu antizipieren

Vor diesem Hintergrund darf die Vorstellung von der metropolitanen Dimension der Großregion nicht auf dem Stand der Dinge zu einem bestimmten Zeitpunkt verharren. Stattdessen muss sie **auf einem kontinuierlichen Erarbeitungsprozess beruhen**, und zwar umso mehr, als die im ersten Teil des vorliegenden Auftrags durchgeführte Analyse der regionalen Strategien aufgezeigt hat, dass bis 2019-2020 die meisten Rahmendokumente überarbeitet werden (wallonisches REK, luxemburgisches Leitprogramm für die Raumordnung PDAT, saarländischer LEP) und auf französischer Seite auch die Region Grand Est ein Rahmendokument für die Raumordnung erarbeiten wird (Regionalplan für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete SRADDET).

1.3 Wie werden die nicht metropolitanen Räume berücksichtigt?

1.3.1 Eine Entwicklungsstrategie, die nicht allein auf der metropolitanen Dimension beruhen darf

Das Dokument „Die metropolitane Dimension der Großregion“ befasst sich, wie bereits aus seinem Titel hervorgeht, mit dem metropolitanen Charakter der Großregion.

Die Übersichtskarte des Dokuments, in der die drei Räume mit metropolitanem Charakter dargestellt sind, scheint das gesamte Gebiet der Großregion abzudecken. Bei dieser Darstellung sollte mehr ins Detail gegangen werden, da zwar eine Entwicklungsstrategie für das gesamte Gebiet der Großregion vorgesehen ist, die Metropolräume jedoch nicht die gesamte Großregion abdecken.

1.3.2 Une stratégie spécifique pour le développement « non-métropolitain »

Ainsi se pose la question de la caractérisation des espaces situés en dehors de l'influence métropolitaine et pour lesquels il convient de s'appuyer sur des stratégies de développement local :

- en Wallonie, le concept des « aires rurales transfrontalières » devrait être conservé dans la future stratégie et envisage le développement de secteurs dépourvus de pôles urbains importants ;
- en Lorraine, certains territoires en dehors de l'influence métropolitaine, ont construit, ou vont construire, des stratégies de développement qui leur sont propres (SCoT du Pays Barrois, du Verdunois, de Commercy, du Pays de Sarrebourg) ;
- en Rhénanie-Palatinat et en Sarre, l'importance des espaces ruraux dans le développement territorial et la nécessité de prendre en compte leurs spécificités est affirmée.

1.4 La connexion des espaces métropolitains

L'analyse transversale des documents stratégiques existants sur l'espace grand-régional (cf. module 1) a montré que la mobilité était une problématique absolument centrale en Grande Région puisque largement abordée dans les différentes entités territoriales.

Consacrer un document du SDT-GR à cette question s'avère donc être un choix judicieux, tant la prise en compte de cette thématique est primordiale pour la réussite du SDT-GR.

Le document produit par le Comité de Coordination du Développement Territorial en collaboration avec le groupe de travail « Transport » a ainsi proposé une analyse des projets prioritaires pour la Grande Région.

Si l'analyse qui suit propose une mise en perspective de ces projets prioritaires au regard des documents stratégiques, elle soulève également des interrogations quant à la priorisation des projets, **le processus de**

1.3.2 Eine spezielle Strategie für die „nicht metropolitane“ Entwicklung

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach der Charakterisierung der außerhalb des Einflussbereichs der Metropolräume liegenden Gebiete, für die es sinnvoll wäre, sich auf Strategien für eine lokale Entwicklung zu stützen:

- In der Wallonie sollte das Konzept der „grenzüberschreitenden ländlichen Räume“, das die Entwicklung von Gebieten vorsieht, die über keine großen urbanen Zentren verfügen, in der künftigen Strategie beibehalten werden.
- In Lothringen stellt sich die Situation so dar, dass einige Gebiete außerhalb des Einflussbereichs der Metropolräume eigene Entwicklungsstrategien entwickelt haben bzw. entwickeln werden (SCoT für das „Pays Barrois“ (Gegend um Bar-le-Duc), für die Gegend um Verdun, für Commercy und für die Gegend um Sarrebourg).
- In Rheinland-Pfalz und im Saarland werden die Bedeutung der ländlichen Gebiete im Rahmen der Raumentwicklung und die Notwendigkeit einer Berücksichtigung ihrer Besonderheiten bekräftigt.

1.4 Die Verbindung der Metropolräume

Die Querschnittsanalyse der für den großregionalen Raum existierenden Strategiepapiere (siehe Modul 1) hat gezeigt, dass die Mobilität eine absolut zentrale Problematik in der Großregion darstellt, da sie in den verschiedenen Teilgebieten in großem Umfang behandelt wird.

Diesem Aspekt ein eigenes Dokument im Rahmen des REK-GR zu widmen, wäre dementsprechend eine sinnvolle Entscheidung, da die Berücksichtigung dieses Themenkomplexes als ausschlaggebend für den Erfolg des REK-GR betrachtet werden kann.

In diesem Sinne wurde in dem vom Koordinierungsausschuss Raumentwicklung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe „Verkehr“ erstellten Dokument eine Analyse der vorrangigen Projekte für die Großregion vorgelegt.

Während die nachfolgende Analyse zum einen eine vergleichende

décision, ayant abouti à cette hiérarchisation des projets, **étant difficile à appréhender**.

Le document « Projets de transport prioritaires dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région » affiche deux objectifs :

- faciliter la mobilité multimodale des travailleurs transfrontaliers,
- conforter la position de carrefour économique et de plaque tournante logistique.

Les projets de transport définis comme prioritaires ont été approuvés par les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire et des transports de la Grande Région. Ils recommandent cependant d'approfondir quelques éléments qui n'ont pas été suffisamment développés, à l'exemple de la capillarité des réseaux de transport ou des plateformes logistiques.

Les documents luxembourgeois ou lorrains mettent ainsi l'accent sur l'intermodalité et l'optimisation des réseaux. Des objectifs qui trouvent une résonance dans l'évocation du projet « Interreg » visant un renforcement des transports publics.

Le sujet des plateformes logistiques est présent dans les seuls documents lorrains.

Au final, la quasi-totalité des projets prioritaires identifiés dans la perspective du développement métropolitain de la Grande Région sont évoqués à travers l'analyse des documents stratégiques.

Parmi tous les projets, certains ont valeur quasi universelle, à l'image de la mise en œuvre des SMOT bilatéraux – schéma de mobilité transfrontalière - qui conforte nombre de projets transfrontaliers listés dans les différents documents stratégiques.

A l'inverse, le fret ferroviaire ne semble pas entrer dans les projets prioritaires. Son développement est pourtant exprimé dans les documents wallons (ligne Athus Meuse, de caractère prioritaire), luxembourgeois (plateforme de Bettembourg) ou lorrains (Toul – Longwy – Athus).

Betrachtung dieser vorrangigen Projekte im Hinblick auf die Strategiepapiere vornimmt, wirft sie zum anderen auch Fragen betreffend die Prioritätensetzung bei den Projekten auf, da **der Entscheidungsprozess**, der zu dieser Hierarchisierung der Projekte geführt hat, **schwer nachzuvollziehen ist**.

In dem Dokument „Vorrangige Verkehrsprojekte im Hinblick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion“ werden zwei Ziele formuliert:

- die multimodale Mobilität der Grenzgänger fördern,
- die Rolle der Großregion als wirtschaftlichem Knotenpunkt und als Logistikdrehscheibe stärken.

Den als vorrangig definierten Verkehrsprojekten haben die Minister/-innen und politischen Entscheidungsträger, die in der Großregion für Raumordnung und Verkehr zuständig sind, zugestimmt. Sie empfehlen allerdings, einige nicht ausreichend ausgearbeitete Aspekte zu vertiefen, wie im Fall der Feinverteilung der Verkehrsnetze oder der Logistikplattformen.

Die luxemburgischen bzw. lothringischen Dokumente legen den Schwerpunkt auf die Intermodalität und die Optimierung der Netze. Diese Ziele finden in der Erwähnung des Interreg-Projekts Widerhall, das eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs anstrebt.

Das Thema Logistikplattformen ist nur in den lothringischen Dokumenten zu finden.

Schließlich verhält es sich so, dass praktisch alle mit Blick auf die metropolitane Entwicklung der Großregion aufgeführten vorrangigen Projekte über die Analyse der Strategiepapiere ausgewählt wurden.

Einigen Projekten kommt eine quasi universelle Bedeutung zu, wie im Fall der Umsetzung der bilateralen SMOT, durch die eine ganze Reihe grenzüberschreitender Projekte unterstützt wird, die in den verschiedenen Strategiepapieren aufgeführt sind.

Der Schienengüterverkehr scheint indes nicht zu den vorrangigen Projekten zu zählen. Seine Entwicklung wird jedoch in den wallonischen (Athus-Maas-Linie, prioritär), luxemburgischen (Plattform in Bettembourg) und lothringischen (Toul – Longwy – Athus) Dokumenten thematisiert.

1.4.1 Les projets de dimension européenne

Plusieurs projets de dimension européenne sont identifiés dans le document, à savoir notamment :

- **Le projet Moselle-Saône**, ouvrant un débouché sud au territoire grand-régional ;
- **La ligne à grande vitesse Strasbourg-Paris** et le projet de LGV « branche nord ». Ce projet intéresse au premier chef la Sarre qui souligne l'intérêt de la liaison Paris-Francfort par Sarrebruck et la connexion de la Sarre aux réseaux européens ;
- **Le projet Eurocaprail** d'interconnexion ferroviaire des trois villes sièges européennes Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg assure à la fois des connexions internes et externes, mais ce projet soulève des interrogations quant à sa pérennité.
- **La plateforme logistique multimodale de Bettembourg** est évoquée dans les documents stratégiques mais son extension capacitaire n'est pas relayée dans les projets prioritaires ;
- **Le projet de liaison ferroviaire Trèves – Metz** qui donnerait accès via la LGV à Stuttgart et au sud de l'Allemagne ;
- **Les pôles d'interconnexion TGV/TER** sont identifiés comme prioritaires mais le projet de gare TGV/TER de Vandières semble compromis ;
- Les **projets autoroutiers Wittlich-Rheinböllen et Kelberg-Blankenheim**. Ces projets visent à améliorer la connexion transfrontalière et métropolitaine du Land avec ses voisins et s'inscrit dans une stratégie plus globale d'amélioration de l'ensemble des modes de transport.

Toutefois, au regard des stratégies analysées, **l'absence de certains projets prioritaires interpelle** :

- les **projets fluviaux wallons** (liaison avec les ports belges et la façade

1.4.1 Die Projekte mit europäischer Dimension

In dem Dokument werden mehrere Projekte mit europäischer Dimension aufgeführt. Zu nennen sind hier insbesondere folgende:

- **das Projekt Mosel-Saône**, mit dem eine Anbindung des Gebiets der Großregion im Süden geschaffen wird;
- **die Hochgeschwindigkeitsstrecke Straßburg – Paris** und das Projekt des Nordastes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost. Dieses Projekt ist in erster Linie für das Saarland von Interesse, das die Bedeutung der Verbindung Paris – Frankfurt über Saarbrücken und die der Anbindung des Saarlandes an die europäischen Netze betont;
- **das Projekt EuroCapRail** für eine Schienenverbindung der drei europäischen Städte Brüssel, Luxemburg und Straßburg, das für interne und externe Anbindungen sorgt, allerdings wirft es Fragen bezüglich seines Fortbestands auf.
- **der Umschlagplatz für den multimodalen Verkehr in Bettembourg**, der in den Strategiepapieren erwähnt wird, dessen Kapazitätserweiterung in den vorrangigen Projekten jedoch nicht aufgegriffen wird;
- **das Projekt der Eisenbahnverbindung Trier – Metz**, dessen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke einen Zugang nach Stuttgart und in den Süden Deutschlands ermöglichen würde;
- **die Verbindungspunkte TGV/TER**, die als vorrangig erachtet werden, während das Projekt eines TGV/TER-Bahnhofs in Vandières einen Kompromiss darzustellen scheint.
- **Die Autobahnprojekte Wittlich-Rheinböllen und Kelberg-Blankenheim**. Diese Projekte zielen darauf ab, die grenzüberschreitende und metropolitane Anbindung des Bundeslandes an seine Nachbarn zu verbessern, und fügen sich in eine umfassendere Strategie zur Verbesserung aller Verkehrsträger ein.

Im Hinblick auf die analysierten Strategien **ist jedoch das Fehlen bestimmter vorrangiger Projekte anzusprechen**:

- die **wallonischen Binnenschiffahrtsprojekte** (Verbindung zu den

maritime française ou Rotterdam) ; seuls les projets attachés à la Moselle canalisée (la liaison Moselle – Saône et le doublement des écluses sur sa partie allemande) ayant été retenus au niveau fluvial ;

- la **liaison Charleroi-Reims**, identifiée dans le SDER 2013 et qui devrait être conservée dans la future stratégie wallonne ;
- la **connexion de l'espace grand-régional aux autres régions métropolitaines allemandes** (Ruhr, Francfort, München), aucun projet de transport n'ayant été identifié.

Ces choix mériteraient une justification.

1.4.2 Les projets d'envergure grand-régionale

En revanche, les projets d'envergure grand-régionale, visant principalement à rapprocher les 3 espaces métropolitains de la Grande Région, se justifient pleinement, car ils sont à même de générer une **plus-value pour la stratégie métropolitaine de la Grande Région** :

- Eurocaprail Luxembourg – Bruxelles pour ses connexions infra-régionales ;
- L'amélioration de l'offre en transports en commun avec la Sarre émerge également au rang des projets de catégorie 1 et doit permettre, notamment par la réalisation de la branche nord de la LGV Est, de mieux connecter par Sarrebruck l'espace central polycentrique transfrontalier à l'espace métropolitain situé sur l'axe rhénan ;
- Doublement de la capacité des écluses sur la partie allemande de la Moselle canalisée, entre Trèves et Coblenz, améliorant la connexion entre l'espace central polycentrique transfrontalier et l'axe rhénan ;
-
- Amélioration des infrastructures ferroviaires entre Luxembourg, Trèves et Coblenz.

belgischen Häfen und der französischen Meerseite bzw. mit Rotterdam); im Bereich der Binnenschifffahrt wurden lediglich die Projekte in Verbindung mit der kanalisierten Mosel (die Verbindung Mosel-Saône und die Verdopplung der Schleusenkapazität auf der deutschen Seite) ausgewählt;

- die **Verbindung Charleroi-Reims**, die im SDER 2013 aufgeführt wird und in der künftigen wallonischen Strategie weiterhin enthalten sein dürfte;
- die **Anbindung des großregionalen Raums an die anderen deutschen Metropolregionen** (Ruhr, Frankfurt, München); diesbezüglich wurde kein Verkehrsprojekt erwähnt.

Diese Entscheidungen bedürften einer Begründung.

1.4.2 Die Projekte mit großregionaler Tragweite

Die Projekte mit großregionaler Tragweite, die im Wesentlichen darauf ausgerichtet sind, für eine Annäherung der drei metropolitanen Räume der Großregion zu sorgen, sind hingegen völlig gerechtfertigt, da sie in der Lage sind, einen **Mehrwert für die metropolitane Strategie der Großregion** zu schaffen:

- EuroCapRail Luxembourg – Brüssel wegen seiner Verbindungen auf subregionaler Ebene;
- Auch die Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personenverkehr zwischen dem Saarland und Luxemburg fällt unter die Projekte der Kategorie 1 und muss es insbesondere durch die Realisierung des Nordastes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost ermöglichen, das grenzüberschreitende polyzentrische Kerngebiet über Saarbrücken besser mit dem auf der Rheinachse gelegenen Metropolraum zu verbinden;
- Verdopplung der Schleusenkapazität auf dem deutschen Teilabschnitt der kanalisierten Mosel zwischen Trier und Koblenz, wodurch die Verbindung zwischen dem grenzüberschreitenden polyzentrischen Kerngebiet und der Rheinachse verbessert wird;
- Verbesserung der Schieneninfrastruktur zwischen Luxemburg, Trier und Koblenz.

1.4.3 La priorisation des projets internes à l'espace central

Enfin, il apparaît que des projets internes à l'espace métropolitain « central » ont été également identifiés, focalisant une part importante des projets infrastructuraux du territoire :

- **L'amélioration de la liaison autoroutière entre Nancy et Luxembourg** doit permettre de soulager l'A31 et d'améliorer l'accessibilité des zones économiques et logistiques du Sillon Lorrain, identifiées comme sites à enjeux lorrains : Ecocité, Metz – Thionville – Briey, les friches industrielles de la vallée de l'Orne, le cœur « Metz – Nancy – Lorraine » ;
- **La finalisation de l'autoroute Wallonie – Luxembourg – Sarre ;**
- En complément, **le raccordement de l'A28 belge à l'A30 française** permettrait de créer une deuxième entrée de grand gabarit routier de la France vers le Luxembourg, de désengorger l'A31 et d'améliorer la desserte routière de Belval ;
- **L'optimisation des transports collectifs entre les villes du réseau QuattroPole et l'Eurodistrict SaarMoselle** sont une illustration du développement préconisé du transport public transfrontalier de proximité. Ce projet fait écho à celui de l'amélioration de l'offre de transport entre le Luxembourg et la Sarre, et plus particulièrement entre les villes de Luxembourg et Sarrebruck. Un projet d'autant plus souhaitable lorsque l'on considère Sarrebruck et son aire urbaine fonctionnelle qui englobe notamment le bassin houiller versant français ;

1.4.3 Die Prioritätensetzung bei den Projekten im Kerngebiet

Schließlich ist festzustellen, dass auch Projekte im „zentralen“ metropolitanen Raum ausgewählt wurden, die auf einen großen Teil der Infrastrukturprojekte des Gebietes abzielen:

- **die Verbesserung der Autobahnverbindung zwischen Nancy und Luxembourg**, die es ermöglichen soll, die A31 zu entlasten und die Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Logistikstandorte im lothringischen Siedlungsband „Sillon lorrain“ zu verbessern, für die spezifische Herausforderungen auf lothringischer Seite gesehen werden: „EcoCité“ (nachhaltige Stadtentwicklung), Metz – Thionville – Briey, die Industriebrachen im Tal der Orne, der Entwicklungsraum „Cœur Metz-Nancy-Lorraine“;
- **die Fertigstellung der Autobahn, die die Wallonie, Luxemburg und das Saarland verbindet;**
- ergänzend hierzu **der Anschluss der belgischen A28 an die französische A30**, der es ermöglichen soll, eine zweite für den Schwerlastverkehr geeignete Straßenverbindung von Frankreich nach Luxemburg zu schaffen, die A31 zu entlasten und die Straßenanbindung von Belval zu verbessern;
- **die Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs zwischen dem Städtenetz QuattroPole und dem Eurodistrict SaarMoselle**, die ein konkretes Beispiel für die Entwicklung darstellt, die für den grenzüberschreitenden ÖPNV empfohlen wird. Dieses Projekt knüpft an jenes zur Verbesserung des Verkehrsangebots zwischen Luxemburg und dem Saarland an, wobei es im Besonderen um den Verkehr zwischen den Städten Luxemburg und Saarbrücken geht. Ein solches Projekt ist umso wünschenswerter, wenn man Saarbrücken und sein funktionales Stadtgebiet betrachtet, das insbesondere das Kohlebecken auf französischer Seite einschließt;

- Le projet ferroviaire Trèves – Metz existe aujourd’hui essentiellement pour le fret. Le développement de l’offre voyageurs permettrait de renforcer les liens entre le bassin de Thionville et la région de Trèves.

Mais tous ces projets, identifiés comme prioritaires, visent à **ne renforcer que l’accessibilité interne de l’espace central polycentrique transfrontalier**. Or, le document analysé n’identifie pas de projets similaires sur l’espace métropolitain nord-wallon (pourtant, le renforcement de la dorsale wallonne, seul corridor quadri-modal, est d’importance stratégique et prioritaire pour la Wallonie, qu’il s’agisse de l’Eurocorridor Lille-Namur-Liège ou de projets facilitant l’accessibilité aux quatre grandes polarités que sont Mons, Charleroi, Namur, et Liège), ni sur l’espace métropolitain rhénan.

Ce constat soulève plusieurs questions quant à la priorisation de projets de transports destinée à **améliorer l’accessibilité interne d’un seul des trois espaces à dimension métropolitaine** de la Grande Région : cela signifie-t-il que la Grande Région reconnaît à cet espace une spécificité particulière ?

- das Projekt der Eisenbahnverbindung Trier-Metz, die heute im Wesentlichen für den Güterverkehr genutzt wird. Der Ausbau des Angebots für den Personenverkehr würde es ermöglichen, die Verbindungen zwischen dem Großraum Thionville und der Region Trier zu verbessern.

Alle diese als vorrangig erachteten Projekte **zielen jedoch nur darauf ab, die Erreichbarkeit im Inneren des grenzüberschreitenden polyzentrischen Kerngebiets zu verbessern**. In dem analysierten Dokument werden indes weder vergleichbare Projekte für den nordwallonischen Metropolraum (obwohl die Stärkung der Hauptverkehrsachse „Dorsale Wallonne“, bei der es sich um den einzigen Korridor handelt, der vier Verkehrsträger abdeckt, von strategischer und vorrangiger Bedeutung für die Wallonie ist, wobei hier sowohl an den Eurokorridor Lille-Namur-Lüttich als auch an Projekte zu denken ist, die die Erreichbarkeit der vier großen Zentren Mons, Charleroi, Namur und Lüttich erleichtern) noch für den Metropolraum Rhein benannt.

Diese Feststellung wirft mehrere Fragen betreffend die Prioritätensetzung bei den Verkehrsprojekten auf, die **nur auf die Verbesserung der internen Erreichbarkeit eines der drei Räume mit metropolitaner Dimension in der Großregion abzielt**: Bedeutet dies, dass die Großregion diesem Raum eine besondere Stellung zuschreibt?

2. L'étude préparatoire du volet « économie » du SDT-GR au regard des documents stratégiques existants

Cette partie est une analyse croisée s'appuyant sur les résultats des analyses de la phase 1 concernant la stratégie de développement économique et de l'emploi et sur les résultats de « l'étude préparatoire à l'élaboration du volet économique du schéma de développement territorial de la Grande Région ».

2.1 Une étude préparatoire inachevée ?

2.1.1 Des pistes d'action proposées...

Initialement, l'objectif de l'étude préparatoire était de « fournir des pistes d'action pour renforcer le caractère métropolitain de la Grande Région ». Ainsi, si elle a permis d'apporter un certain nombre de constats tant sur le tissu économique actuel que sur les priorités politiques poursuivies par les différents territoires membres, il importe de s'attarder spécifiquement sur les pistes d'action proposées.

Ces pistes sont les suivantes :

- favoriser les synergies et les complémentarités entre les acteurs partageant les mêmes communautés d'intérêts à l'échelle grand-régionale ;
- deux filières à prioriser : les **nouveaux matériaux** et la « **silver economy** » ;

2. Die „Vorbereitende Studie zum Themenfeld Wirtschaft des REK-GR“ vor dem Hintergrund der existierenden Strategiepapiere

In diesem Teil geht es um eine kombinierte Analyse, die sich auf die Ergebnisse der Analysen von Phase 1 betreffend die Strategie für die wirtschaftliche Entwicklung und für die Beschäftigung sowie auf die Ergebnisse der „Vorbereitenden Studie zum Themenfeld Wirtschaft des Raumentwicklungskonzepts der Großregion“ stützt.

2.1 Eine unvollendete vorbereitende Studie?

2.1.1 Vorgeschlagene Handlungsansätze,...

Ursprünglich bestand das Ziel der vorbereitenden Studie darin, „Handlungsfelder aufzuzeigen, die geeignet sind, den metropolitanen Charakter der Großregion zu stärken“. Auch wenn es dieser Studie darüber hinaus gelungen ist, eine Reihe von Feststellungen zur aktuellen Wirtschaftsstruktur und zu den von den verschiedenen Teilgebieten verfolgten politischen Prioritäten zu liefern, ist es daher wichtig, sich speziell mit den vorgeschlagenen Handlungsfeldern zu befassen.

Diese Handlungsfelder sehen wie folgt aus:

- die Synergien und die gegenseitige Ergänzung zwischen den Akteuren fördern, die auf großregionaler Ebene die gleichen Interessen haben;
- den Schwerpunkt auf zwei Wirtschaftszweige legen: die **neuen Werkstoffe** und die „**Silver Economy**“;

- pour ce faire, constituer une **équipe dédiée au développement économique** pour porter la politique transfrontalière de développement économique et lui conférer l'envergure qu'elle ambitionne d'avoir ;
- réaffecter des fonds publics pour soutenir la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation intelligente transfrontalière, et renforcer les outils facilitant la mise en connexion des acteurs de l'innovation (entrepreneurs, chercheurs, investisseurs). Il s'agirait ainsi d'un symbole important pour renforcer le poids de la Grande Région et en faire une priorité dans les agendas politiques des différentes entités territoriales ;
- enfin, faire de la Grande Région une réalité en termes d'espace économiquement plus intégré en développant vis-à-vis de la population un **sentiment d'appartenance**, qui ne peut passer que par une plus grande **ouverture des uns et des autres à la langue et la culture du voisin**.

2.1.2 ...à approfondir

Si l'étude préparatoire fournit un certain nombre de pistes d'action, celles-ci sont toutefois assez discutables, en particulier en ce qui concerne les deux filières identifiées.

En effet, ces filières à prioriser ont semble-t-il été définies au regard des entretiens réalisés et au regard du séminaire de travail. Mais dans ce cas, quelle est la plus-value de la première phase d'analyse ? Celle-ci a fourni des critères devant permettre de déterminer les secteurs d'activité à fort potentiel métropolitain transfrontalier : nombre d'emplois, niveau de polycentricité, appartenance à un même territoire métropolitain. Or, ces deux filières des nouveaux matériaux et de la silver economy n'ont in fine

- zu diesem Zweck ein **speziell für die wirtschaftliche Entwicklung zuständiges Team** bilden, um die grenzüberschreitende Politik der Wirtschaftsentwicklung voranzutreiben und ihr die Tragweite zu verschaffen, die ihren Ansprüchen gerecht wird;
- öffentliche Mittel umverteilen, um die grenzüberschreitende Strategie für eine intelligente Spezialisierung umzusetzen, und die Instrumente verstärken, die es den innovationsstarken Akteuren (Unternehmer, Forscher, Investoren) erleichtert, untereinander Verbindungen herzustellen. Solche Maßnahmen hätten Symbolcharakter im Hinblick darauf, das Gewicht der Großregion zu verstärken und für eine diesbezügliche Prioritätensetzung in der jeweiligen politischen Agenda der verschiedenen Teilgebiete zu sorgen;
- schließlich die Großregion faktisch zu einem stärker integrierten Wirtschaftsraum machen, indem das **Zugehörigkeitsgefühl** der Bürgerinnen und Bürger gefördert wird, was nur möglich ist, wenn eine größere **Offenheit für die Sprache und Kultur des jeweiligen Nachbarn** herrscht.

2.1.2 ...die es zu vertiefen gilt

Auch wenn die vorbereitende Studie eine Reihe von Handlungsfeldern aufzeigt, bleibt doch zu konstatieren, dass diese in gewisser Weise fragwürdig sind, was insbesondere für die Auswahl der beiden genannten Wirtschaftszweige gilt.

Diese als vorrangig eingeschätzten Wirtschaftszweige scheinen mit Blick auf die durchgeführten Gespräche und den Workshop festgelegt worden zu sein. Wenn dem so ist, stellt sich die Frage, worin der Mehrwert der ersten Phase der Analyse liegt? Diese Analyse hat Kriterien geliefert, die es ermöglichen sollen, diejenigen Wirtschaftszweige zu bestimmen, die ein starkes grenzüberschreitendes metropolitanes Potenzial bieten: Zahl der Arbeitsplätze, Grad der Polyzentralität, Zugehörigkeit zu ein und demselben

pas été confrontées à cette grille d'analyse et leur champ respectif débordent largement du cadre initial des activités métropolitaines.

De même, la question de l'importance des synergies, des complémentarités et des réseaux ou clusters à identifier ou à constituer a été maintes fois soulignée. Cependant, l'étude précise qu'il s'agit là d'un travail complémentaire à mener. **Un approfondissement semble à ce titre nécessaire.**

2.2 Une logique de réseau clairement partagée

Dans les conclusions du module 1, il ressortait clairement la nécessité d'améliorer le système de formation (multilinguisme ; niveau de formation) et de poursuivre la mise en réseau des universités (Uni-GR, iot@). **L'étude préparatoire confirme ces objectifs**, les entretiens réalisés ayant permis d'attester que dans tous les versants de la Grande Région, la question de l'apprentissage des langues, de la reconnaissance des diplômes, et plus globalement de l'employabilité de la main d'œuvre, était centrale.

Sur le plan du développement économique, **la question de la mise en réseau des acteurs économiques (entrepreneurs, chercheurs, investisseurs) est également prégnante dans tous les versants de la Grande Région.** L'action publique doit contribuer à créer un environnement favorable au développement des coopérations transfrontalières, s'appuyer sur les initiatives locales et à mobiliser des ressources financières (notamment INTERREG) à l'instar de ce qui est d'ores et déjà à l'œuvre dans le domaine de la Recherche & Développement (projet INTERMAT GR, metacluster dans le secteur des matériaux et des procédés par exemple).

metropolitanen Gebiet. Die besagten beiden Wirtschaftszweige (neue Werkstoffe und Silver Economy) wurden jedoch letztlich nicht mit diesem Analyseraster abgeglichen, und ihr jeweiliges Betätigungsfeld geht weit über den ursprünglichen Rahmen der metropolitanen Aktivitäten hinaus.

Ebenso wurde die Bedeutung der zu ermittelnden und zu schaffenden Synergien, Ergänzungsmöglichkeiten und Netzwerke bzw. Cluster mehrfach hervorgehoben. Gleichwohl wird in der Studie festgestellt, dass die Arbeit an diesem Aspekt zusätzlich zu leisten ist. **In dieser Hinsicht scheint eine Vertiefung notwendig zu sein.**

2.2 Eindeutiges Votum für eine Ausrichtung auf die Vernetzung

Aus den Schlussfolgerungen von Modul 1 ging eindeutig die Notwendigkeit hervor, das Bildungssystem (Mehrsprachigkeit; Bildungsniveau) zu verbessern und die Vernetzung der Universitäten fortzusetzen (Uni-GR, iot@). **Die vorbereitende Studie bekräftigt diese Ziele**, da durch die geführten Gespräche aufgezeigt werden konnte, dass den Themen Fremdsprachenerwerb und Anerkennung von Abschlüssen sowie ganz allgemein der Beschäftigungsfähigkeit der Arbeitskräfte in allen Teilgebieten der Großregion zentrale Bedeutung beigemessen wird.

Im Bereich der wirtschaftlichen Entwicklung **ist die Vernetzung der Wirtschaftsakteure (Unternehmer, Forscher, Investoren) ein Thema, das ebenfalls in allen Teilgebieten der Großregion von großer Relevanz ist.** Das Handeln der öffentlichen Hand muss dazu beitragen, dass günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Kooperationen geschaffen werden. Dabei gilt es, sich auf die lokalen Initiativen zu stützen und finanzielle Mittel zu mobilisieren (insbesondere im Rahmen von INTERREG), und zwar nach dem Vorbild dessen, was bereits im Bereich Forschung und Entwicklung auf den Weg gebracht wurde (zum Beispiel das Projekt intermatGR, bei dem es sich um ein Metacluster für Materialien und Prozesse handelt).

Si un large consensus se dégage autour de cette logique de mise en réseau, il faut néanmoins souligner que la majorité des acteurs prônent une grande souplesse en la matière (y compris soutien aux initiatives binationales ou trinotionales) dès lors que ces initiatives s'inscrivent dans le cadre stratégique grand régional.

2.3 Une divergence notable dans l'appréhension des secteurs prioritaires

L'analyse transversale réalisée dans le module de travail 1, a fait ressortir deux secteurs qui pourraient bénéficier d'une stratégie de développement économique transfrontalière : la **logistique** et les **activités récréatives** (tourisme/loisirs/culture). Or, ces deux secteurs n'apparaissent pas prioritaires pour les acteurs interrogés lors de l'étude préparatoire du volet économique du SDT-GR.

Ces derniers donnent la priorité aux **nouveaux matériaux** et à la « **silver economy** ». Pourtant, ces deux secteurs d'activité n'apparaissent ni dans les stratégies wallonnes, ni dans les stratégies luxembourgeoises ou sarroises. Seule la Lorraine y fait explicitement référence, tandis que la Rhénanie-Palatinat évoque le secteur de la santé, qui pour certains aspects, traite des questions de « silver economy ».

L'étude préparatoire propose ainsi la mise en place d'une **stratégie de « smart specialisation »** à condition d'identifier les secteurs d'activité prometteurs disposant d'un véritable potentiel transfrontalier, à l'image de la filière bois, pour laquelle une volonté commune semble émerger entre la France, le Luxembourg et la Région wallonne en faveur de la création d'un cluster grand-régional.

Doch auch wenn hinsichtlich dieses Grundgedankens der Vernetzung offenbar ein breiter Konsens herrscht, ist gleichwohl zu betonen, dass sich die Mehrzahl der Akteure für eine große Flexibilität in diesem Bereich ausspricht (einschließlich der Unterstützung für die binationalen oder trinationalen Initiativen), sofern sich diese Initiativen in den großregionalen strategischen Rahmen einfügen.

2.3 Deutliche Unterschiede bei der Einschätzung der vorrangigen Sektoren

Die im Arbeitsmodul 1 durchgeführte Querschnittsanalyse hat zwei Sektoren aufgezeigt, für die eine grenzüberschreitende Strategie zur wirtschaftlichen Entwicklung zum Tragen kommen könnte: die **Logistik** und die **Aktivitäten rund um Erholung und Unterhaltung** (Tourismus/Freizeit/Kultur). Diese beiden Bereiche scheinen die Akteure, die im Rahmen der vorbereitenden Studie zum Themenfeld Wirtschaft des REK-GR befragt wurden, jedoch nicht als prioritär zu betrachten.

Stattdessen räumen sie den **neuen Werkstoffen** und der „**Silver Economy**“ Vorrang ein. Diese beiden Wirtschaftszweige finden jedoch weder in den wallonischen Strategien noch in den luxemburgischen oder saarländischen Strategien Erwähnung. Nur Lothringen nimmt ausdrücklich auf diese Sektoren Bezug, während Rheinland-Pfalz seinerseits den Gesundheitssektor anführt, in dem bestimmte Aspekte der „Silver Economy“ behandelt werden.

Die vorbereitende Studie schlägt die Einführung einer **Strategie für „intelligente Spezialisierung“** vor, verbunden mit der Voraussetzung, dass erfolgversprechende Wirtschaftszweige ausgewählt werden, welche über einen potenziellen grenzüberschreitenden Mehrwert verfügen wie die Holzwirtschaft, für die ein gemeinsamer Wille zwischen Frankreich, Luxemburg und Wallonien zu entstehen scheint um ein großregionales Cluster zu schaffen.

Pour une bonne articulation avec les stratégies économiques des différents versants, il semble souhaitable que **la définition d'une telle stratégie de « smart specialisation » tienne compte des enseignements tirés de l'analyse transversale** des documents stratégiques réalisés dans le cadre de la présente mission.

2.4 Vers la confirmation du besoin d'une stratégie dédiée

A l'issue de l'analyse réalisée au cours du module de travail 1, une question restait en suspens quant à la stratégie de développement économique à adopter par la Grande Région : devait-elle être pleinement intégrée au SDT-GR ou fallait-il envisager l'élaboration d'un schéma de développement économique à part entière ?

Les conclusions de l'étude préparatoire nous offrent à ce titre deux éléments de réponse.

En premier lieu, l'étude préparatoire estime que, si l'analyse réalisée dans ce cadre a porté spécifiquement sur les activités métropolitaines, **elle devrait être complétée par une analyse plus globale**, incluant « *des secteurs d'activité non métropolitains tels que le commerce, l'artisanat, l'agriculture, la sylviculture ou l'industrie à faible intensité technologique* ».

Cette première conclusion tend à confirmer que l'enjeu ne porte pas tant sur l'aspect territorial du développement économique (« *la Grande Région apparaît comme un territoire très hétérogène en matière de distribution spatiale des activités économiques* »), mais plutôt sur son aspect global, nécessitant « *des changements profonds en terme de coordination des politiques économiques des différents territoires* ».

Für eine gute Verzahnung mit den Wirtschaftsstrategien der verschiedenen Teilgebiete scheint es wünschenswert zu sein, dass **bei der Festlegung einer solchen Strategie für „intelligente Spezialisierung“ die Erkenntnisse berücksichtigt werden, die aus der Querschnittsanalyse der Strategiepapiere gewonnen werden konnten**, die im Rahmen des vorliegenden Auftrags durchgeführt wurde.

2.4 Auf dem Weg zu einer Bestätigung der Notwendigkeit einer gezielten Strategie

Nach der im Rahmen von Arbeitsmodul 1 durchgeführten Analyse blieb die Frage offen, welche Strategie zur Wirtschaftsentwicklung für die Großregion gewählt werden sollte: Sollte diese Strategie vollständig in das REK-GR integriert werden, oder sollte die Erarbeitung eines eigenständigen Plans zur Wirtschaftsentwicklung ins Auge gefasst werden?

Aus den Schlussfolgerungen der vorbereitenden Studie lassen sich diesbezüglich zwei Antworten ableiten.

Zunächst einmal wird in der vorbereitenden Studie die Ansicht vertreten, dass die in diesem Rahmen durchgeführte Analyse, die sich speziell mit den metropolitanen Aktivitäten befasst habe, **durch eine umfassendere Analyse ergänzt werden müsste**, in die „*nicht-metropolitane Sektoren wie etwa der Handel, das Handwerk, die Land- und Forstwirtschaft oder das verarbeitende Gewerbe mit geringer Technologieintensität*“ einzubeziehen wären.

Mit dieser ersten Schlussfolgerung soll hervorgehoben werden, dass die Herausforderung nicht so sehr den räumlichen Aspekt der Wirtschaftsentwicklung betrifft („*Die räumliche Konstellation der metropolitanen Wirtschaftsaktivitäten in der Großregion ist sehr heterogen.*“), sondern eher die Wirtschaftsentwicklung als Ganzes, was „*deutliche Veränderungen bei der Koordinierung der Wirtschaftspolitiken in den Teilgebieten der Großregion*“ erfordert.

En second lieu, l'étude préparatoire pointe l'enjeu du **renforcement de la gouvernance économique transfrontalière**, au travers de la création « *d'une équipe dédiée au développement économique, [...] instrument nécessaire pour porter la politique transfrontalière de développement économique et lui donner l'envergure qu'elle ambitionne d'avoir* ».

Cette seconde conclusion laisse à penser que la question du développement économique est suffisamment spécifique pour nécessiter une équipe en tant que telle.

A l'aune de ces conclusions, il semble que la question du développement économique grand-régional soit suffisamment majeure pour certes être évoquée au sein du SDT-GR pour ses volets territoriaux (notamment autour des enjeux de foncier économique), mais vraisemblablement faire également l'objet d'une réflexion à part entière traitant davantage des questions de mise en réseau (clusters), de spécialisation économique (smart spécialisation) et de marketing territorial.

Zum zweiten weist die vorbereitende Studie auf die Herausforderung hin, **die grenzüberschreitende wirtschaftliche Governance zu stärken**, und zwar durch die Einrichtung „*eines speziell für die wirtschaftliche Entwicklung zuständigen Teams, [...] als ein Instrument, das notwendig ist, um die grenzüberschreitende Politik der Wirtschaftsentwicklung voranzutreiben und ihr die Tragweite zu verschaffen, die ihren Ansprüchen gerecht wird*“.

Diese zweite Schlussfolgerung legt den Gedanken nahe, dass es sich bei der Wirtschaftsentwicklung um ein Thema handelt, das hinreichend spezifisch ist, um ein eigens eingerichtetes Team zu rechtfertigen.

Im Lichte dieser Schlussfolgerungen hat es den Anschein, als sei das Thema der großregionalen wirtschaftlichen Entwicklung bedeutsam genug, um einerseits im Rahmen des REK-GR in dessen raumordnungsbezogenen Abschnitten (insbesondere im Zusammenhang mit den Herausforderungen im Bereich der wirtschaftlich genutzten Flächen) erörtert zu werden, aber vermutlich auch, um zum Gegenstand eigenständiger Überlegungen gemacht zu werden, bei denen es stärker um Aspekte wie die Vernetzung (Cluster), die wirtschaftliche Spezialisierung (intelligente Spezialisierung) und das Regionalmarketing geht.

**Précision, voire adaptation du contenu
et de la méthode d'élaboration du SDT GR**

**Präzisierung, bzw. Anpassung des Inhalts
und der Methode zur Erarbeitung des REK-GR**

**Module de travail
Arbeitsmodul**

3

Le module 3 se décompose en 2 parties :

- **Les enseignements issus d'une phase de consultation**, composée de près de 50 entretiens et d'un séminaire de travail avec les membres du CCDT ;
- **Des propositions et recommandations** pour la suite de l'élaboration du SDT-GR, ainsi que d'une estimation du coût de la démarche.

PREAMBULE METHODOLOGIQUE

1. Un questionnement autour des 3 éléments fondateurs de la démarche

Les étapes antérieures de travail (analyse transversale des documents stratégiques nationaux/régionaux, des documents du SDT-GR déjà réalisés et une série de près de 50 entretiens avec des acteurs participant aux réflexions de la Grande Région) ont mis en exergue le caractère singulier du travail au sein de la Grande Région, et la diversité des points de vue qui peuvent s'exprimer quant aux attentes à l'égard d'un futur schéma.

La singularité de la démarche tient en grande part au statut de la Grande Région, qui est une institution communautaire rassemblant plusieurs versants nationaux aux réglementations et pratiques différentes, et ne disposant pas des mêmes prérogatives qu'eux, notamment en matière de planification.

Der dritter Arbeitsmodul gliedert sich in zwei Teile:

- **Erkenntnisse aus der Konsultationsphase**, zusammengesetzt aus rund fünfzig Interviews und einer Arbeitssitzung mit den Mitgliedern des KARE
- **Vorschläge und Empfehlungen** für die weitere Ausarbeitung der REK-GR sowie geschätzten Kosten des Verfahrens

METHODOLOGISCHER PRÄAMBEL

1. Eine Befragung zu den drei Grundelementen des Vorhabens

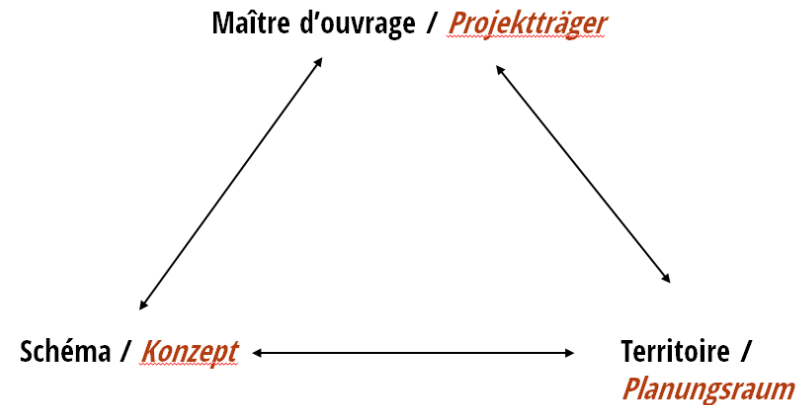
Die vorangegangenen Schritte (Querschnittsanalyse der nationalen/regionalen Strategiepapiere und der bereits erstellten Dokumente des REK-GR und einer Reihe von rund 50 Gesprächen mit Akteuren statt, die sich an den Überlegungen auf der Ebene der Großregion beteiligen) haben den einzigartigen Charakter der in der Großregion stattfindenden Arbeit und die Vielfalt der Sichtweisen deutlich gemacht, die bezüglich der Erwartungen an ein künftiges Konzept zum Ausdruck gebracht werden können.

Die Einzigartigkeit des Vorhabens hängt zu großen Teilen mit dem Status der Großregion zusammen, bei der es sich um eine Gemeinschaft mit institutionalisierter Zusammenarbeit handelt, die mehrere nationale Teilgebiete mit unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Handlungsweisen versammelt und nicht über dieselben Zuständigkeiten wie diese Gebiete verfügt, und zwar insbesondere nicht im Bereich der Planung.

En conséquence, dans un temps de réflexion où la Grande Région a souhaité interrompre son processus d'élaboration du SDT-GR pour se réinterroger sur la manière adaptée de le conduire, il nous a paru utile de structurer notre réflexion autour des trois éléments fondateurs d'une démarche d'aménagement du territoire.

Angesichts dessen schien es uns in einer Zeit des Nachdenkens, in der die Großregion ihr Prozess der Erarbeitung des REK-GR unterbrechen wollte, um sich noch einmal Klarheit bezüglich der geeigneten Art und Weise der Durchführung dieser Prozess zu verschaffen, sinnvoll zu sein, unsere Überlegung rund um die drei Grundelemente des Vorhabens zu strukturieren.

Chacun de ces éléments soulève une série de questions dont les réponses ont été reprécisées avec les membres du CCDT lors d'un séminaire, afin de constituer un socle commun :



Jeder dieser Faktoren wirft eine Reihe von Fragen auf. Die jeweiligen Antworten auf diese Fragen wurden mit den Mitgliedern des KARE noch einmal eingehend erörtert, um eine gemeinsame Basis zu schaffen:

• **Le maître d'ouvrage :**

Questions	Quelques réponses possibles
Sur quoi repose sa légitimité ?	Textes de lois Volonté politique
Quelle compétence de pilotage et de suivi de l'élaboration ?	Ingénierie interne Instance d'experts Volonté politique
Quelle approche ?	Participative Déductive Consensuelle Sélective

• **Der Projektträger :**

Fragen	Einige mögliche Antworten
Worauf beruht seine Legitimität?	Gesetzestexte Politischer Wille
Welche Kompetenzen gibt es für die Lenkung und Begleitung der Erarbeitung?	Interne Projektplanung Expertengremium Politischer Wille
Welcher Ansatz?	Partizipativ Deduktiv Konsensuell Selektiv

• **Le schéma :**

Questions	Quelques réponses possibles
Quelle nature ?	Stratégie politique d'objectifs
	Document-cadre incitatif
	Document-cadre réglementaire/prescriptif
	Sélective
	Opérationnelle
Quel contenu ?	Orientations
	Préconisations
	Recommandations
	Prescriptions
	Obligations
	Spatialisé
Quelle durée ?	Courte/longue
	Clause de revoyure
	Evaluation
Quelle articulation avec d'autres schémas ?	Obligatoire
	Souhaitable
	Conditionnée
	Prise en compte
	Compatibilité
	Conformité
	Respect de principes opératoires
Quelle articulation avec des programmes opérationnels ?	Déclinaison opérationnelle
	Conditions de financement

• **Das Konzept :**

Fragen	Einige mögliche Antworten
Welche Art?	Politische Strategie mit Zielvorgaben
	Rahmenpapier mit Anreizcharakter
	Rahmenpapier mit verbindlichen Regelungen und Vorschriften
	Selektiv
	Operationell
Welcher Inhalt?	Ausrichtungen
	Anregungen
	Empfehlungen
	Vorschriften
	Verpflichtungen
	Räumliche Zuordnungen
Welcher zeitliche Horizont?	Langfristig/kurzfristig
	Revisionsklausel
	Evaluation
Welche Verbindung mit anderen Konzepten?	Obligatorisch
	Wünschenswert
	Situationsabhängig
	Berücksichtigung
	Vereinbarkeit
	Konformität
	Einhaltung von Grundsätzen der praktischen Vorgehensweise
Welche Verbindung mit Operationellen Programmen?	Operationelle Ausgestaltung
	Finanzierungsbedingungen

• **Le territoire :**

Questions	Quelques réponses possibles
Quel périmètre ?	Précis / flou
	Limite administrative préexistante (ou non)
Quelle cohérence ?	Homogénéité
	Très contrastée
	Politique
	Facteurs de cohérence
Quelle connaissance partagée ?	Documentation importante
	Abordable
	Diffusée
	« Nouveau » territoire à découvrir

2. Les 4 temps du SDT-GR

A travers ce questionnement sur les éléments fondateurs du SDT-GR, se dessine une logique qui va unir les objectifs à la méthode en passant par la nature du document et les thèmes d'intervention privilégiés.

Pour quoi faire ce schéma ?	<i>Les objectifs</i>
Quel type de schéma faut-il élaborer ?	<i>La nature du document de planification</i>
Sur quoi doit-il porter ?	<i>Les thématiques et sujets à privilégier</i>
Comment l'élaborer ?	<i>Méthode et ingénierie</i>

• **Der Planungsraum:**

Fragen	Einige mögliche Antworten
Räumlicher Umfang?	Genau/vage
	Vorher existierende (oder nicht existierende) Verwaltungsgrenze
Welcher Zusammenhalt?	Homogenität
	Sehr gegensätzlich
	Politisch
	Einflussfaktoren für den Zusammenhalt
Welcher gemeinsame Wissensstand?	Umfangreiche Dokumentation
	Zugänglich
	Verbreitet
	„Neues“ Gebiet (noch zu entdecken)

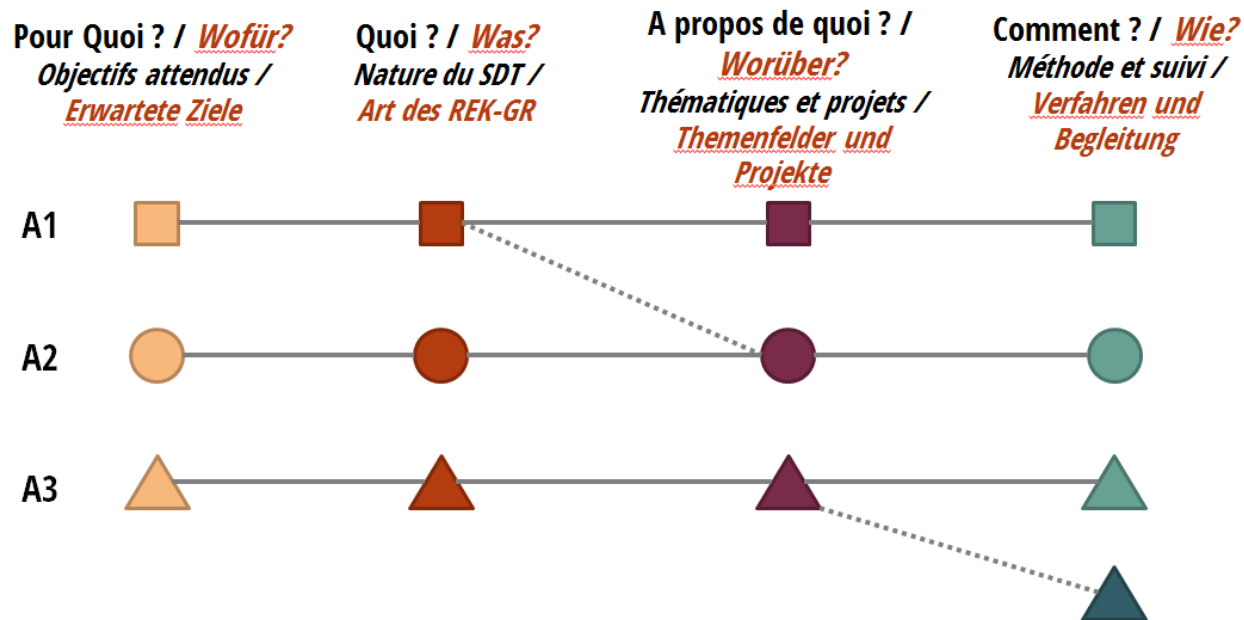
2. Die vier Komponenten der Erarbeitung des REK-GR

Durch diese Befragung zu den Grundelementen des REK-GR zeichnet sich eine Vorgehensweise ab, bei der die Ziele und die Methode zusammengeführt werden, indem die Art des Dokuments sowie die Themen zugrundegelegt gelegt werden, an denen vorrangig anzusetzen ist.

Warum soll dieses Konzept erarbeitet werden?	<i>Die Ziele</i>
Welche Art von Konzept soll erarbeitet werden?	<i>Die Art des Planungsdokuments</i>
Womit soll sich das Konzept befassen?	<i>Die vorrangig zu behandelnden Themenfelder und Aspekte</i>
Wie soll das Konzept erarbeitet werden?	<i>Methode und Gestaltung</i>

La méthode proposée visait à nourrir chacune des interrogations des éléments recueillis lors des étapes précédentes (analyse transversale des documents et entretiens avec les acteurs), et de les soumettre aux membres du CCDT. Le débat ne visait pas impérativement à obtenir un consensus qui paraissait difficile au regard de la diversité des points de vue recueillis lors des entretiens, mais à dessiner des « scénarios ou alternatives » cohérents, éventuellement assortis de variantes.

Die vorgeschlagene Methode zielte darauf ab, für jede der Fragestellungen Informationen heranzuziehen, die im Rahmen der vorhergehenden Schritte gesammelt wurden (Querschnittsanalyse der Dokumente und Gespräche mit den Akteuren), und sie den Mitgliedern des KARE vorzulegen. Die Diskussion war nicht unbedingt darauf ausgerichtet, ein Einvernehmen zu erreichen, was angesichts der Verschiedenheit der bei den Gesprächen erfassten Sichtweisen schwierig zu sein schien, sondern darauf, in sich schlüssige „Szenarien bzw. Alternativen“ herauszuarbeiten – eventuell versehen mit einigen Varianten.



Si des alternatives très contrastées ont été esquissées, les échanges avec le CCDT ont montré que **ces alternatives doivent être considérées comme complémentaires** plutôt que distinctes. Notre proposition intègre ces éléments et vise à **concilier les différentes attentes et objectifs assignés**.

Während verschiedene Alternativen diskutiert wurden, hat der Austausch mit dem KARE gezeigt, dass **diese Alternativen als komplementär, d.h. sich ergänzend und nicht als widersprüchlich** bzw. als "entweder oder" betrachtet werden sollen. Aus Sicht der Auftragnehmer wird daher empfohlen, **die verschiedenen Erwartungen und Ziele miteinander in Einklang zu bringen**.

PREMIERE PARTIE : ENSEIGNEMENTS ISSUS DE LA PHASE DE CONSULTATION

Durant la phase des entretiens, une cinquantaine de partenaires concernés par l'élaboration du SDT-GR ont été interrogés sur **leurs attentes vis-à-vis du SDT-GR**, principalement sur ce que devaient être, selon eux, **les objectifs d'un tel schéma**, sur **la forme qu'il devait prendre** (un schéma en tant que tel, une liste de mesures, un programme de travail, etc.), sur les thématiques à investiguer et sur **sa méthode d'élaboration**.

Les résultats de ces entretiens ont ensuite donné lieu à un séminaire de travail avec les membres du CCDT et ont permis d'aboutir à de premières conclusions.

1. Les objectifs : la question du « Pour quoi ? »

1.1. Les attentes exprimées par les partenaires

En matière d'objectifs du SDT-GR, les entretiens ont montré que du point de vue des partenaires de la Grande Région, les objectifs du SDT-GR pourraient être multiples. La synthèse des entretiens a dans un premier temps laissé apparaître **5 objectifs possibles**, fréquemment cités par les personnes interrogées.

ERSTER TEIL : LEHRE AUS DER KONSULTATIONSPHASE

In der Interviewphase wurden die von der Erarbeitung des REK-GR betroffenen rund fünfzig Partner zu **ihren Erwartungen im Hinblick auf das REK-GR** befragt, und zwar im Wesentlichen dahingehend, wie ihrer Ansicht nach **die Ziele eines solchen Konzepts** aussehen müssten, welche **Form es annehmen sollte** (ein Konzept im eigentlichen Sinne, eine Liste von Maßnahmen, ein Arbeitsprogramm usw.), welche **Themenfelder** verstärkt zu bearbeiten seien und welche Methode die geeignete sei..

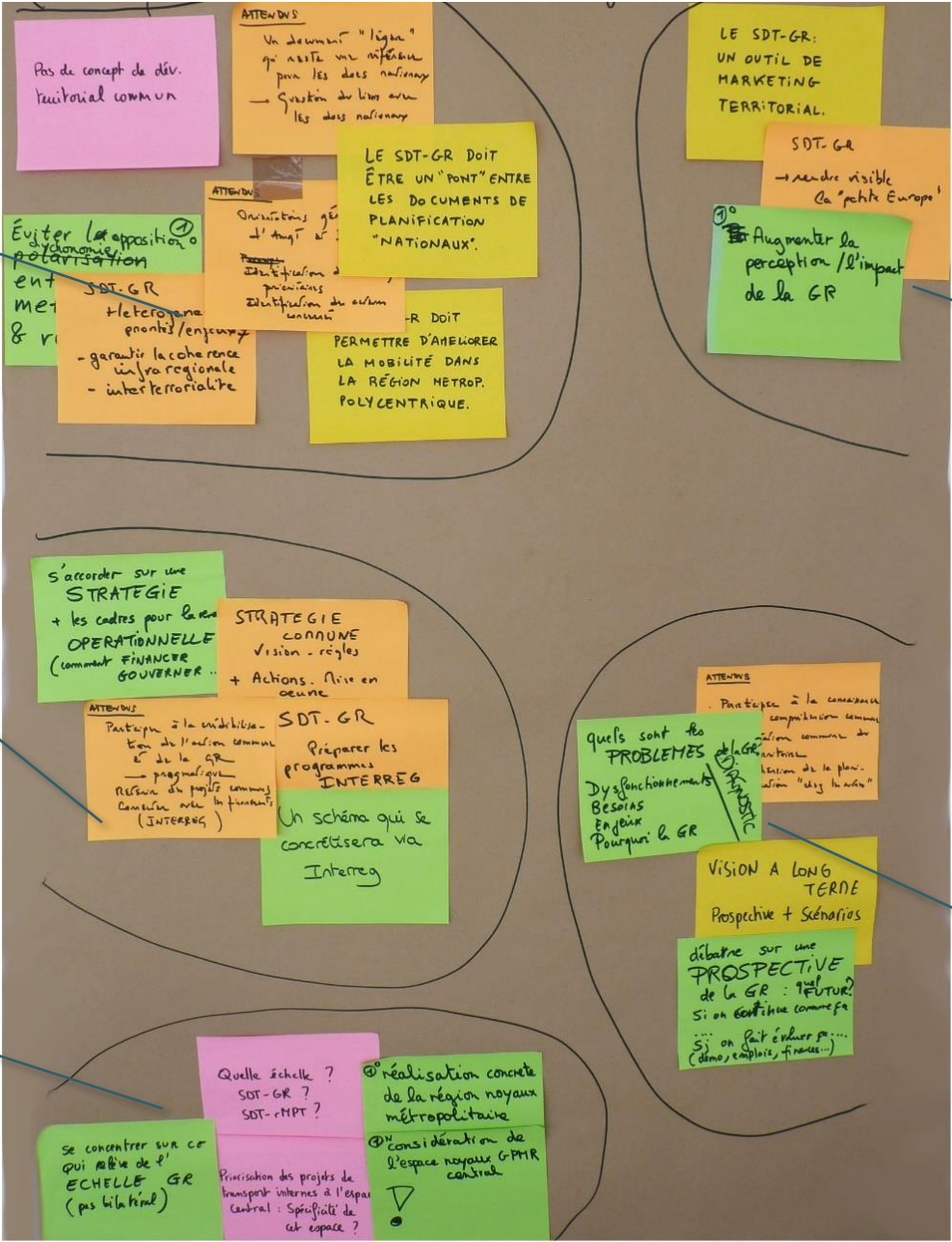
Die Ergebnisse dieser Gespräche wurden im Anschluss im KARE diskutiert und in Form von Schlussfolgerungen festgehalten.

1. Die Ziele : die Frage „Wofür?“

1.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern

Im Hinblick auf die Ziele des REK-GR haben die Gespräche gezeigt, dass sie aus Sicht der Partner in der Großregion vielfältig sein könnten. Die Zusammenfassung der Gespräche hat es ermöglicht, letztlich **fünf mögliche Ziele** festzuhalten, die von den befragten Personen häufig genannt wurden.

Eviter les dysfonctionnements dans la Grande Région / Fehlentwicklungen in der Großregion verhindern



Rayonner en Europe / Sichtbarkeit in Europa entfalten

Concrétiser des projets / Projekte konkretisieren

Faire émerger l'espace métropolitain transfrontalier situé au cœur de la Grande Région / Den inmitten der Großregion liegenden grenzüberschreitenden Metropolraum zum Vorschein bringen

Une compréhension et une vision commune / Ein gemeinsames Verständnis und eine gemeinsame Vision

1.1.1 Eviter les dysfonctionnements dans la Grande Région

Dans le premier module, l'analyse des différents documents stratégiques a montré qu'il existe pratiquement autant de concepts de développement territorial que de versants en Grande Région. Pour autant, les entretiens ont émergé deux grands principes qui pourraient fonder la stratégie portée par le SDT-GR :

- **Un « pont » entre les documents de planification :** pour plusieurs partenaires, le SDT-GR est vu comme un document « léger », non contraignant mais servant de référence aux différents documents nationaux/régionaux élaborés au sein des territoires de la Grande Région en se limitant à quelques grandes orientations d'aménagement. L'enjeu du SDT-GR serait ici de construire ce lien aujourd'hui manquant entre les différents documents régissant l'aménagement du territoire en Grande Région.
- **Une meilleure cohésion territoriale :** ce second principe vise à garantir une meilleure cohérence infrarégionale et interterritoriale. La question qui prédomine chez les partenaires interrogés reste, pour une grande majorité, le souci d'éviter l'opposition entre les territoires métropolitains et les territoires ruraux.

Ces deux grands principes révélés par les entretiens montrent que l'un des objectifs possibles pour le SDT-GR est celui d'**une meilleure cohérence entre les espaces fonctionnels situés totalement ou partiellement sur le territoire de la Grande Région, en évitant les dysfonctionnements.**

1.1.1. Fehlentwicklungen in der Großregion verhindern

Im ersten Arbeitsmodule hat die Analyse der verschiedenen Strategiepapiere noch einmal die Vielzahl der nebeneinander existierenden Raumentwicklungskonzepte, bzw. -strategien verdeutlicht. Jedes Teilgebiet der Großregion verfügt über eine eigene Raumentwicklungsstrategie bzw. ein eigenes Raumentwicklungskonzept. Als Ergebnis der geführten Gespräche konnten zwei Grundprinzipien ausgemacht werden, die aus Sicht der Befragten dazu beitragen können, den Fehlentwicklungen entgegenzusteuern:

- **Eine „Brücke“ zwischen den Planungsdokumenten:** Mehrere Partner sehen im REK-GR ein „loses“ Dokument, das keine bindende Wirkung hat, sondern als Bezugspunkt für die verschiedenen nationalen/regionalen Planungsdokumente dient, die in den verschiedenen Teilräumen der Großregion erarbeitet werden, wobei sich das REK-GR auf einige raumplanerischen Grundausrichtungen beschränkt. Die Aufgabe des REK-GR bestünde vor diesem Hintergrund darin, die heute fehlende Verknüpfung zwischen den verschiedenen Planungsdokumenten herzustellen, die maßgeblich die räumliche Entwicklung der Großregion bzw. innerhalb der Großregion beeinflussen.
- **Ein besserer territorialer Zusammenhalt:** Dieser zweite Grundsatz zielt darauf ab, einen besseren Zusammenhalt innerhalb der Teilräume und zwischen verschiedenen Teilräumen zu gewährleisten. Vorherrschend bei einer großen Mehrheit der befragten Partner ist nach wie vor die Frage, wie sich die Konkurrenzen zwischen Metropolräumen und ländlichen Räumen verhindern lässt.

Die beiden großen Grundprinzipien, die aus den Gesprächen hervorgegangen sind, zeigen auf, dass eines der möglichen Ziele des REK-GR darin bestehen sollte, **für einen besseren Zusammenhalt zwischen den funktionellen Räumen die sich ganz oder teilweise im Gebiet der Großregion befinden zu sorgen, indem Fehlentwicklungen verhindert werden.**

1.1.2 Rayonner en Europe

Le second objectif exprimé par les partenaires de la Grande Région porte sur l'ambition de faire rayonner la Grande Région en Europe en améliorant sa perception en Europe. En clair l'enjeu est ici de « **rendre visible la Petite Europe** ».

Cet objectif est par ailleurs formellement identifié dans la convention-cadre relative au SDT-GR, ce dernier devant permettre à la Grande Région de « renforcer son positionnement au niveau européen en tant que Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (RMPT) ».

1.1.3 Concrétiser des projets

Un troisième objectif possible pour le SDT-GR est de porter une stratégie opérationnelle. Pour nombre d'acteurs, le SDT-GR et la stratégie qu'il porte doivent trouver une réalisation concrète, impliquant de définir les cadres pour rendre cette stratégie opérationnelle, notamment autour des questions de gouvernance et de financement. Sur ce dernier point, plusieurs acteurs rencontrés ont souligné la **pertinence d'articuler le programme d'actions du futur SDT-GR avec la programmation Interreg**, qui est vue comme un moyen de permettre la concrétisation des actions inscrites dans le SDT-GR.

L'objectif ici est de **crédibiliser l'action de la Grande Région** auprès de ses habitants, en rendant visible son action, en quelque sorte pour « **rendre visible la Petite Europe de l'intérieur** ».

1.1.4 Une compréhension et une vision communes

Les entretiens ont révélé qu'à l'échelle des partenaires de la Grande Région, il existe **un besoin de compréhension commune**. Pour certains de ces partenaires, le SDT-GR doit au préalable **poser un diagnostic de la**

1.1.2 In Europa entfalten

Das zweite von den Partnern in der Großregion genannte Ziel betrifft das Bestreben, eine Sichtbarkeit der Großregion in Europa zu erreichen, indem ihre Wahrnehmung erhöht wird. Die Herausforderung lautet, „**Europa im Kleinen sichtbar zu machen**“.

Dieses Ziel wird im Übrigen in der Rahmenvereinbarung zum REK-GR ausdrücklich genannt. Ergebnis des REK-GR soll letztlich auch sein, die Positionierung als Grenzüberschreitende Polyzentrische Metropolregion (GPMR) der Großregion auf „europäischer Ebene zu stärken“.

1.1.3 Projekte konkretisieren

Ein drittes mögliches Ziel für das REK-GR besteht darin, eine umsetzbare Strategie zu erarbeiten. Nach Ansicht einer Reihe von Akteuren muss dafür Sorge getragen werden, dass das REK-GR und die mit ihm verfolgte Strategie konkret umgesetzt werden. Das setzt voraus, dass die Rahmenbedingungen für die praktische Umsetzbarkeit dieser Strategie festgelegt werden müssen und zwar insbesondere im Hinblick auf die Aspekte der Governance (Steuerung) und der Finanzierung. Bei diesem letztgenannten Punkt haben mehrere der befragten Akteure betont, dass es **zweckmäßig wäre, das Aktionsprogramm des künftigen REK-GR mit dem Interreg-Programm zu verbinden.** Interreg wird als das Finanzierungsinstrument gesehen, mit dem eine Umsetzung der im REK-GR vorgesehenen Maßnahmen erreicht werden kann.

Hier besteht das Ziel darin, **die Sichtbarkeit der Großregion gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern zu stärken**, und „**Europa im Kleinen im Inneren der Großregion sichtbar zu machen**“.

1.1.4 Ein gemeinsames Verständnis und eine gemeinsame Vision

Die Gespräche haben gezeigt, dass es auf der Ebene der Partner in der Großregion **ein Bedürfnis nach einem gemeinsamen Verständnis** gibt. Nach Ansicht einiger dieser Partner muss das REK-GR zunächst **eine**

Grande Région en identifiant les disfonctionnements, les besoins, les enjeux de la Grande Région.

Mais les partenaires ont mentionné que cette étape du diagnostic doit **s'accompagner d'une vision prospective** de la Grande Région. Pour eux, le SDT-GR devrait davantage consister en une vision d'avenir, **un projet fédérateur**, incluant plusieurs scénarios pour le futur de la Grande Région.

1.1.5 Faire émerger l'espace métropolitain transfrontalier situé au cœur de la Grande Région

Enfin, la synthèse des entretiens a permis d'identifier un cinquième et dernier objectif qui pourrait être affecté au SDT-GR, celui de **faire émerger l'espace métropolitain transfrontalier situé au cœur de la Grande Région**.

Dans le premier module, l'analyse des documents stratégiques sur les différents versants a montré que **cet espace cristallisait les difficultés rencontrées au sein de la Grande Région dans l'aménagement d'un territoire transfrontalier** : mobilité transfrontalière, pression foncière en zone frontalière, concurrence des infrastructures, etc.

Ce constat nous avait amené à poser la question du périmètre du SDT-GR, à l'échelle de la Grande Région ou de cet espace, dont la singularité et la spécificité font largement consensus.

A cette question, les partenaires de la Grande Région y ont apporté une première réponse : si le SDT-GR doit bien s'appliquer à toute la Grande Région, la question de **la structuration de cet espace spécifique au cœur de la Grande Région doit toutefois y être largement abordée**, cette question étant perçue comme **un enjeu majeur pour tous les partenaires de la Grande Région**.

Bestandsaufnahme zur Situation in der Großregion vornehmen, indem die Erfordernisse, Notwendigkeiten und Herausforderungen in der Großregion erfasst werden.

Zugleich haben die Partner festgestellt, dass eine solche Bestandsaufnahme **durch eine zukunftsorientierte Vision der Großregion flankiert werden muss**. In den Augen der Partner müsste das REK-GR stärker die Form einer Zukunftsvision annehmen, im Sinne **eines gemeinsamen Projekts**, das verschiedene Szenarien für die Zukunft der Großregion beinhaltet.

1.1.5 Den inmitten der Großregion liegenden grenzüberschreitenden Metropolraum sichtbar machen

Auf Basis der geführten Gespräche wurde als fünftes und letztes Ziel festgehalten, dass der, **inmitten der Großregion liegende grenzüberschreitende Metropolraum an Sichtbarkeit gewinnen muss**.

Im ersten Arbeitsmodul hat die Analyse der Strategiepapiere der verschiedenen Teilgebiete gezeigt, dass **gerade dieser Raum die raumplanerischen Herausforderungen anschaulich verdeutlicht**: Hemmnisse in der grenzüberschreitenden Mobilität, Siedlungsdruck in den Grenzregionen, Wettbewerb und Konkurrenzen zwischen den Infrastrukturen usw.

Diese Feststellung hat das Konsortium dazu veranlasst, die Frage nach dem Geltungsbereich des REK-GR für die Ebene der Großregion bzw. dieses grenzüberschreitenden Metropolraums zu thematisieren, über dessen Einzigartigkeit und Besonderheit Konsens besteht.

Auf diese Frage haben die Partner in der Großregion eine erste Antwort geliefert: Auch wenn das REK-GR auf die gesamte Großregion Anwendung finden soll, muss dennoch die Frage nach der Strukturierung dieses besonderen Raums inmitten der Großregion ausführlich behandelt werden, **da diese Frage von allen Partnern der Großregion als eine große Herausforderung betrachtet wird**.

1.2. Les pistes retenues à l'issue du séminaire

La phase d'entretien auprès des partenaires de la Grande Région a permis d'identifier cinq ambitions possibles. Les échanges avec le CCDT ont permis de synthétiser ces différentes ambitions, pour au final retenir **trois objectifs possibles** pour le SDT-GR :

- **Un projet fédérateur pour la Grande Région** : certains acteurs plaident pour que le SDT-GR intègre un diagnostic des dysfonctionnements actuels mais aussi une dimension prospective, afin de se projeter dans l'avenir.
Cet aspect a été confirmé lors du séminaire, les échanges avec le CCDT ayant notamment soulevé qu'**une stratégie commune nécessite une vision commune** et que la Grande Région a besoin de se donner une vision d'avenir.
Pour autant, cette vision d'avenir constitue davantage **une étape préalable**, les échanges avec le CCDT ayant mis en avant qu'une vision prospective seule n'aurait pas beaucoup de sens et qu'elle doit se réaliser de façon concrète. Le SDT-GR est vu comme un moyen d'y parvenir, notamment en contribuant à **créer une identité interne à la Grande Région** et à **faire connaître l'action de la Grande Région** auprès de ses habitants.
- **Organiser l'espace de la Grande Région à plusieurs échelles** : d'une part, **l'échelle d'un espace central**, s'appuyant sur le développement métropolitain et la dynamique économique du Luxembourg et, d'autre part, **l'échelle globale de la Grande Région**, visant à la fois une articulation optimale entre ses ensembles métropolitains et leur inscription adéquate dans l'espace et les réseaux européens.
Il a été toutefois rappelé que **si l'organisation de cet espace peut constituer un des objectifs majeurs du SDT-GR, sa mise en œuvre ne relève pas du SDT-GR.**

1.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte

Die Interviewphase mit den Partnern in der Großregion hat es ermöglicht, fünf denkbare Ziele zu ermitteln. Durch den Austausch mit dem KARE wiederum konnten diese verschiedenen Ziele zusammengefasst werden, sodass letztlich **drei mögliche Ziele** für das REK-GR festgehalten wurden:

- **Ein gemeinsames Projekt für die Großregion:** Einige Akteure befürworten, dass das REK-GR eine Bestandsaufnahme der aktuellen Schwachstellen und zugleich auch eine vorausschauende Dimension enthalten sollte, um die Zukunft zu planen.
Dieser Aspekt wurde im Rahmen des Workshops bestätigt, wobei der Austausch mit dem KARE insbesondere die Erkenntnis geliefert hat, dass **eine gemeinsame Strategie eine gemeinsame Vision voraussetzt** und die Großregion eine Zukunftsvision für sich entwickeln muss.
Eine solche Zukunftsvision stellt allerdings eher einen **vorgeschalteten Schritt** dar, da der Austausch mit dem KARE deutlich gemacht hat, dass eine zukunftsorientierte Vision für sich allein genommen nicht sehr sinnvoll wäre, es sollte eine konkrete Umsetzungskomponente enthalten.. Das REK-GR wird als ein Instrument angesehen, dies zu erreichen, indem insbesondere dazu beigetragen wird, **eine innere Identität für die Großregion zu schaffen** und **das Handeln der Großregion bei ihren Einwohnern bekannt zu machen.**
- **Strukturieren des Raumes der Großregion auf verschiedenen Ebenen:** einerseits **auf Ebene des Kernraumes**, basierend auf der metropolitanen Entwicklung und der wirtschaftlichen Dynamik Luxemburgs und andererseits **auf globaler Ebene der Großregion**, welche zugleich eine optimale Eingliederung zwischen den metropolitanen Bestandteilen und deren adäquate Einbindung in den europäischen Raum und die europäischen Netze darstellt.
Allerdings wurde in diesem Zusammenhang auch darauf hingewiesen, dass **die Strukturierung dieses Raums zwar eines der wesentlichen**

- **Un rayonnement européen** : Cet objectif, inscrit dans la convention-cadre du SDT-GR et mis en évidence dans les entretiens n'a pas été remis en cause en tant que tel par les membres du CCDT, mais pour plusieurs d'entre eux, **la question du rayonnement européen s'envisage davantage comme un « effet collatéral » ou une étape ultérieure** que comme un objectif en tant que tel du SDT-GR.

L'action du SDT-GR, en contribuant à répondre aux enjeux transfrontaliers à l'échelle locale, contribuera dans un second temps au rayonnement de la Grande Région à l'échelle européenne.

Ziele des REK-GR darstellen könne, Letzteres jedoch nicht für dessen Realisierung zuständig sei.

- **Sichtbarkeit auf europäischer Ebene stärken:** Dieses Ziel, das in der Rahmenvereinbarung zum REK-GR steht und in den Gesprächen hervorgehoben wurde, wurde von den Mitgliedern des KARE als solches nicht infrage gestellt. Allerdings wird die Frage der Sichtbarkeit auf europäischer Ebene eher als **Nebeneffekt gewertet und ist nicht als eigenes Ziel an sich** zu sehen. Mit dem Ansatz, grenzüberschreitende Herausforderungen auf lokaler Ebene anzugehen, ist davon auszugehen, dass dies - quasi als Nebeneffekt - mit dazu beiträgt, die Sichtbarkeit der Großregion nach außen zu stärken.

Die Anwendung des REK-GR wird dadurch, dass auf diesem Wege dazu beigetragen wird, die grenzüberschreitenden Herausforderungen auf lokaler Ebene anzugehen, in einem zweiten Schritt auch einen Beitrag zur Sichtbarkeit der Großregion auf europäischer Ebene leisten.

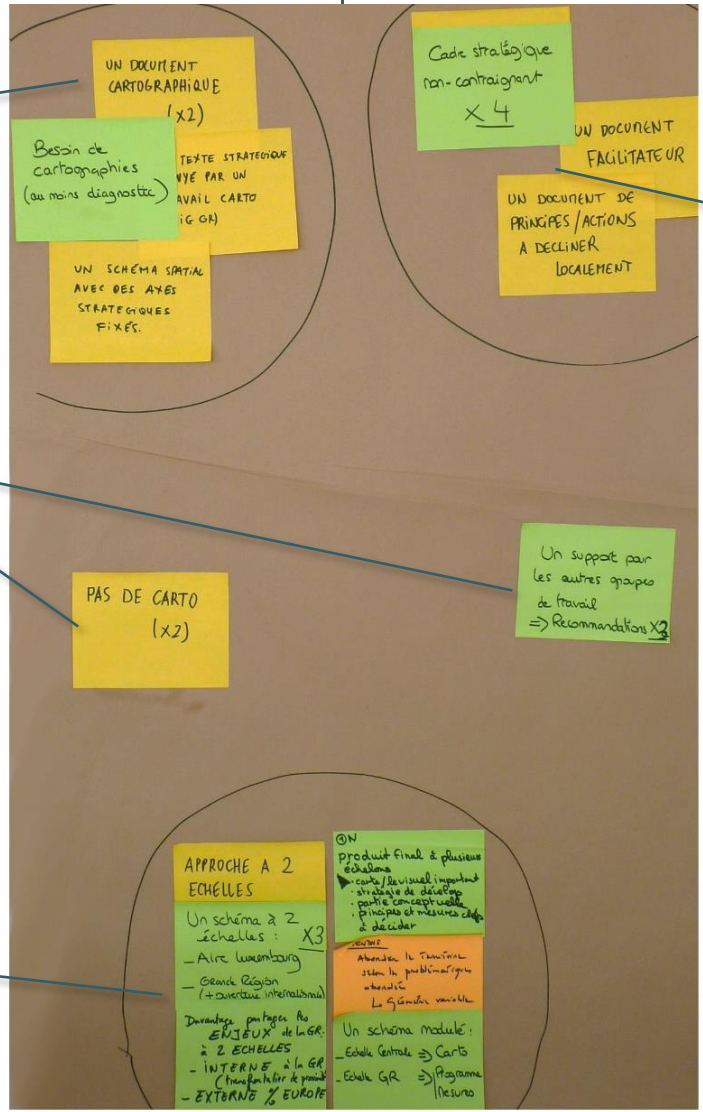
2. La nature du SDT-GR : la question du « Quoi ? »

2.1. Les attentes exprimées par les partenaires

Un document spatialisé / Ein Dokument mit räumlichen Festlegungen

Un document non-spatialisé / Ein Dokument ohne räumliche Festlegungen

Un schéma modulé en fonction de l'échelle territoriale / Ein Konzept, das an die jeweilige räumliche Ebene angepasst ist



Un cadre stratégique non contraignant / Ein formal nicht bindender Orientierungsrahmen

2. Die Art des REK-GR : die Frage „Was?“

2.1. Die ausgedrückten Erwartungen der Partnern

2.1.1 Un cadre stratégique non contraignant

Les acteurs s'accordent pour définir le SDT-GR comme **un cadre stratégique non contraignant**. Il ne peut être prescriptif. Il est vu comme un document de référence « facilitateur » qui pourrait aussi servir de support aux autres groupes de travail du SDT-GR. Il doit définir les enjeux et les principes de l'action mais aussi les mesures clefs ainsi que les actions à décliner localement.

2.1.2 Un document spatialisé

Les entretiens ont révélé que la majorité des personnes interrogées sont favorables à ce que le SDT-GR intègre **un volet cartographique**. La question de la cartographie dans le SDT-GR doit cependant s'envisager selon deux approches :

- **Une cartographie « pour voir »** : certains acteurs ont exprimé le besoin de cartographie dans le SDT-GR comme un support du diagnostic, devant permettre une connaissance partagée ;
- **Une cartographie « pour faire »** : pour d'autres, la cartographie dans le SDT-GR s'envisage comme la traduction spatiale des axes stratégiques fixés. Cette approche cartographique suscite parfois un peu de méfiance, les documents cartographiques finissant par exister par eux-mêmes, se coupant du reste du document.

2.1.3 Un document non spatialisé

Les entretiens ont permis d'identifier que, pour certains acteurs, le SDT-GR ne revêt pas obligatoirement la forme d'un « schéma » formel et pourrait davantage prendre la forme d'une série de recommandations et de mesures, ou d'un programme de travail qui orienterait les travaux des

2.1.1 Ein formal nicht bindender Orientierungsrahmen

Die Akteure stimmen darin überein, dass es für sie darum geht, das REK-GR als **einen formal nicht bindenden Orientierungsrahmen** aufzustellen. Ihrer Ansicht nach kann das REK-GR selbst keine direkte Bindewirkung entfalten. Es wird als ein „unterstützendes“ Referenzdokument betrachtet, das auch für die anderen Arbeitsgruppen des REK-GR von Nutzen sein kann. Das REK-GR muss dabei die Herausforderungen und Handlungsgrundsätze ebenso festlegen wie auch die wichtigsten Maßnahmen sowie die auf lokaler Ebene auszugestaltenden Aktionen.

2.1.2 Ein Dokument mit räumlichen Aussagen

Die Gespräche haben zutage gefördert, dass sich die Mehrheit der befragten Personen dafür ausspricht, dass das REK-GR **einen kartografischen Teil** enthalten sollte. Dabei ist der Aspekt der kartografischen Darstellung im REK-GR jedoch unter zwei Gesichtspunkten zu betrachten:

- **Eine Kartografie „zur Veranschaulichung“ des „Ist“-Zustandes**: Einige Akteure halten eine Kartografie im REK-GR als Hilfsmittel für die Bestandsaufnahme für notwendig, um so zu einem gemeinsamen Kenntnisstand gelangen zu können.
- **Eine Kartografie „zur Gestaltung“**: Für andere ist die Kartografie im REK-GR als Möglichkeit für die räumliche Umsetzung der festgelegten strategischen Ausrichtungen zu konzipieren. Dieser Ansatz für die kartografische Darstellung wird teilweise kritisch gesehen, da er auch als gesonderter Teil des REK-GR und nicht als integraler Bestandteil gesehen werden kann.

2.1.3 Ein Dokument ohne räumliche Festlegungen

Die Gespräche ergaben, dass einige Akteure das REK-GR nicht unbedingt als ein formales „Konzept“ mit konkreten räumlichen Festlegungen sehen. Ihrer Ansicht nach könnte es eher die Form einer Reihe von Empfehlungen und Maßnahmen oder eines Arbeitsprogramms annehmen, das den

différents groupes de travail de la Grande Région.

2.1.4 Un schéma modulé en fonction de l'échelle territoriale

Enfin, les entretiens mettent en évidence des divergences sur les échelles territoriales à prendre en compte de manière différenciée ou non dans le schéma. Lorsqu'elle est évoquée, l'approche à deux échelles n'est pas univoque :

- pour les uns, le schéma doit comporter deux volets territoriaux : un volet **interne et un volet externe à la Grande Région** avec la définition des grands enjeux de la Grande région dans son environnement européen ;
- pour les autres, il s'agit en interne de prendre en compte **la spécificité de l'espace central**, espace transfrontalier de proximité, par l'élaboration d'un schéma spécifique pour celui-ci ; mais aussi l'articulation de cet espace avec les autres sous-ensembles du territoire.

La possibilité d'un schéma modulé selon les problématiques abordées à travers la notion de territoires à géométrie variable a également été évoquée.

2.2. La piste retenue à l'issue du séminaire : un document non contraignant dont la forme reste à définir

Lors du séminaire, **le caractère stratégique et non contraignant du SDT-GR comme l'unicité du document ont été clairement affirmés.**

Cependant, les débats lors du séminaire n'ont pas tranché de façon formelle l'expression cartographique ou non du SDT-GR.

verschiedenen Arbeitsgruppen der Großregion als Orientierungshilfe bei ihren Arbeiten dient.

2.1.4 Ein Konzept, das an die räumliche Ebene angepasst ist

Schließlich zeigen die Gespräche unterschiedliche Einschätzungen bezüglich der räumlichen Ebenen auf, die in dem Konzept differenziert oder nicht differenziert Berücksichtigung finden sollten.

- Einige sind der Ansicht, das Konzept müsse zwei raumplanerische Dimensionen enthalten, **von denen einer die aus Sicht der Großregion interne Dimension und der andere die externe Dimension** inklusive der europäischen Herausforderung beinhaltet.
- Für die anderen geht es darum, aus einer internen Perspektive heraus **der Besonderheit des grenzüberschreitenden Kernraumes** Rechnung zu tragen und hierfür ein räumliches Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Den Verflechtungen mit anderen Teilräumen ist dabei Rechnung zu tragen.

Zusätzlich hierzu wurde auch die Möglichkeit eines an die jeweiligen Herausforderungen angepassten Konzepts erwähnt, welches auf dem Prinzip der variablen Geometrie basiert.

2.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: ein formal nicht bindendes Dokument, dessen Form noch festzulegen ist

Im Rahmen des Workshops **wurden sowohl der strategische, formal nicht bindende Charakter des REK-GR als auch die Besonderheit des Dokuments klar hervorgehoben.**

Hingegen wurde im Laufe der Diskussionen im Rahmen des Workshops nicht abschließend geklärt, ob für das REK-GR eine kartografische

Deux options restent à l'ordre du jour à l'issue du séminaire et opposent **un document visuel** (schéma d'intention ou document stratégique et cartographique) à **un document non visuel** constitué principalement par une liste de recommandations ou de mesures concernant les axes stratégiques retenus voire d'un programme de travail pour les groupes de travail de la Grande région. Les débats ont également montré qu'une **option mixte ou modulable** en fonction des thématiques ou des enjeux restait envisageable.

3. Les thématiques et projets à investiguer : la question du « A propos de quoi ? »

3.1. Les attentes exprimées par les partenaires

Les réflexions conduites au cours des deux premières phases d'étude complétées par des entretiens réalisés auprès des partenaires permettent de dégager explicitement les thématiques dont devrait s'emparer le SDT-GR : le développement économique, la mobilité, l'amélioration des conditions de vie, la formation et la démographie. A l'appui de ces thématiques, une problématique transversale est mise en exergue : la question du territoire pertinent des stratégies de développement territorial.

Darstellung vorgesehen werden soll oder nicht.

Nach dem Workshop sind weiterhin zwei Optionen im Gespräch, die sich gegenüberstehen: **ein Dokument mit Abbildungen** (visualisiertes Konzept oder ein strategisches und kartografisches Dokument) und **ein Dokument ohne Abbildungen**, das im Wesentlichen eine Liste mit Empfehlungen und Maßnahmen betreffend die ausgewählten strategischen Schwerpunkte oder auch ein Arbeitsprogramm für die Arbeitsgruppen der Großregion enthält. Darüber hinaus haben die Diskussionen auch gezeigt, dass je nach Thema bzw. Herausforderung eine **Option** darin bestehen könnte, **Anlass bezogen zu entscheiden**, ob eine kartografische Darstellung einen Mehrwert darstellt oder ob andere Ansätze sinnvoller sind.

3. Die zu untersuchenden Themenfelder und Projekte : die Frage „Worum geht es?“

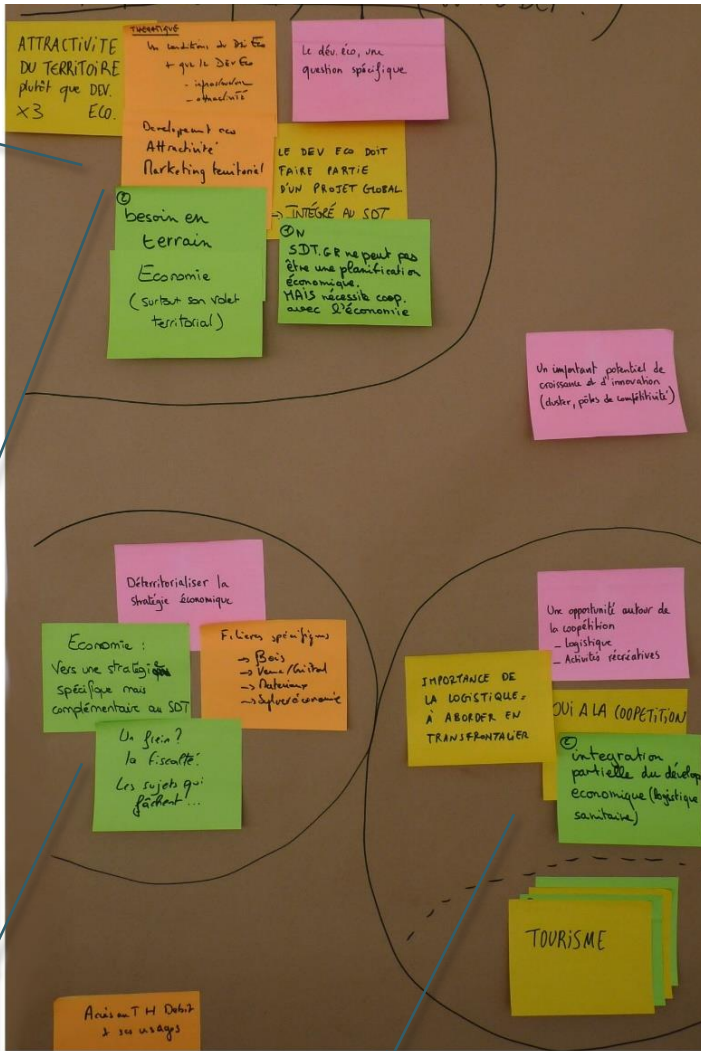
3.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern

Die im Laufe der ersten beiden Phasen der Studie angestellten Überlegungen ermöglichen es unter Heranziehung der mit den Partnern geführten Gespräche, diejenigen Themenfelder eindeutig herauszuarbeiten, derer sich das REK-GR annehmen müsste: die Wirtschaftsentwicklung, die Mobilität, die Verbesserung der Lebensbedingungen, inklusive der Sicherung der Daseinsvorsorge, die Bildung und die Herausforderungen des demografischen Wandels. Ergänzend zu diesen Themenfeldern wird eine Querschnittsproblematik hervorgehoben: die Frage nach dem richtigen Raum, auf den sich die Strategien der Raumentwicklung sinnvollerweise beziehen sollten.

Le développement économique, une question spécifique / Die Wirtschafts-entwicklung, ein spezieller Aspekt

L'attractivité du territoire plutôt que le développement économique / Eher Standortattraktivität als Wirtschaftsentwicklung

Déterritorialiser la stratégie économique / Die Wirtschaftsstrategie von raumplanerischen Gesichtspunkten entkoppeln



Une opportunité de développement dans certains secteurs / Entwicklungschancen in einigen Sektoren



La mobilité, une thématique essentielle / Die Mobilität, eine wesentliche Thematik

L'amélioration des conditions de vie / Die Verbesserung der Lebensbedingungen

La démographie, une thématique « à creuser » / Die Herausforderungen des demografischen Wandels - „ein zu vertiefendes Thema“

Les aires métropolitaines, « brique » de base du développement territorial / Die Räume mit metropolitaner Qualität als wesentliche Bausteine der Raumentwicklung

La formation / Die Bildung

3.1.1 Le développement économique

Si elle constitue un thème incontestable, identifié par quasiment tous les partenaires, la question du développement économique fait débat dans son mode d'appréhension. Les entretiens n'ont pas permis de trancher sur la stratégie à adopter : doit-elle être pleinement intégrée au SDT-GR ou faire l'objet d'un schéma de développement économique à part entière ?

3.1.1.1 Une question spécifique, un sujet à part entière

Pour certains, **le développement économique doit faire partie d'un projet global**, être intégré au SDT-GR. Celui-ci ne devrait alors aborder que la question territoriale du développement économique : la localisation spatiale, « délimiter les zones, les pôles économiques à développer ».

Ainsi certains partenaires identifient spécifiquement **les besoins en foncier** à vocation économique comme l'une des entrées thématiques du SDT.

En outre, certaines filières sont par essence attachées au territoire : le tourisme (voies vertes), la logistique et les plateformes multimodales, etc.

3.1.1.2 Déterritorialiser la stratégie économique

A l'inverse, d'autres partenaires considèrent que **le développement économique doit faire l'objet d'un document spécifique**, un schéma de développement économique, complémentaire du SDT-GR. Une stratégie de développement économique plus adaptée pour travailler sur les filières spécifiques dont peut se prévaloir la Grande Région et pour lesquelles des actions de mise en réseau sont possibles : le bois, le verre / le cristal, les matériaux.

En matière de stratégie de développement économique, les conclusions du

3.1.1 Die Wirtschaftsentwicklung

Die Wirtschaftsentwicklung stellt zwar unbestreitbar ein zu behandelndes Thema dar, das von beinahe allen Partnern benannt wird, Art und Umfang der Bearbeitung sind strittig. Die Gespräche haben es nicht ermöglicht, eine Entscheidung über die zu wählende Strategie zu treffen: Soll dieses Thema vollständig in das REK-GR integriert werden und wenn ja wie oder soll es Gegenstand eines eigenständigen Plans zur Wirtschaftsentwicklung sein?

3.1.1.1 Ein spezieller Aspekt oder ein eigenständiges Thema?

Einige sind der Ansicht, dass **eine Strategie zur Wirtschaftsentwicklung Teil eines Gesamtprojekts sein muss** und in das REK-GR zu integrieren ist. Letzteres könnte demnach nur die räumlichen Aspekte der Wirtschaftsentwicklung behandeln: die Lage und Anbindung der Standorte, „Abgrenzung der Wirtschaftsräume und der zu entwickelnden Wirtschaftszentren“.

In diesem Zusammenhang führen einige Partner speziell den **Bedarf an Standorten** (und hier insbesondere die Verfügbarkeit an Grundstücken) für eine wirtschaftliche Nutzung als einen der thematischen Zugänge für das REK an.

Abgesehen davon haben einige Wirtschaftszweige per se einen Bezug zu räumlichen Aspekten: der Tourismus (Grünzüge), der Logistiksektor und die Plattformen für den multimodalen Verkehr usw.

3.1.1.2 Die Wirtschaftsstrategie von raumplanerischen Gesichtspunkten entkoppeln

Andere Partner sind hingegen der Ansicht, dass **die Wirtschaftsentwicklung Gegenstand eines gesonderten Dokuments sein muss**, eines Plans zur Wirtschaftsentwicklung in Ergänzung zum REK-GR. Denkbar sei eine gezieltere Strategie für die Wirtschaftsentwicklung, in deren Rahmen eine Befassung mit speziellen Wirtschaftszweigen möglich ist und für die Maßnahmen der Vernetzung möglich und sinnvoll sind: die Holzwirtschaft, die Glas- und Kristallindustrie und der Bereich Werkstoffe.

Im Zusammenhang mit der Strategie für die Wirtschaftsentwicklung wurde

second module de travail mettaient en avant le caractère prioritaire que le SDT-GR devait accorder au secteur de la « **Silver économie** ». Cette analyse a été confirmée au cours des entretiens par le GECT Sommet de la Grande Région qui veut expérimenter l'intégration de la « silver économie » dans un schéma territorial. Hormis cet aspect bien particulier lié à la population âgée, la question de l'économie présentielle dans son ensemble n'a pas été identifiée comme un secteur porteur de développement économique pour la Grande Région.

3.1.1.3 Les clusters et pôles de compétitivité, un important potentiel de croissance et d'innovation

Selon les conclusions du premier module, la collaboration et la mise en réseau des pôles de compétitivité sur son territoire constituaient un enjeu fort pour la Grande Région. Partagée très largement par les différents versants, cette question n'a fait l'objet d'aucun commentaire particulier à l'occasion des rencontres avec les partenaires.

3.1.1.4 Une opportunité de développement dans certains secteurs autour de la coopération

Logistique et activités récréatives (tourisme, loisirs, culture) sont les deux secteurs qui pourraient bénéficier de cette stratégie.

Secteur porteur, la logistique n'en constitue pas moins une activité très concurrentielle et emblématique des questions qui doivent être abordées « en transfrontalier ».

Les partenaires ne parlent pas d'activités récréatives mais plébiscitent **le tourisme**, « une évidence », **facteur d'attractivité**, **vecteur de développement économique** et qui représente un véritable **potentiel de mise en réseau**.

im Rahmen des zweiten Arbeitsmodules deutlich, dass einige Akteure der Ansicht sind, dass das REK-GR dem Sektor der „**Silver Economy**“ eine Vorrangstellung einräumen sollte. Diese Analyse wurde in den Gesprächen mit dem EVTZ Gipfel der Großregion bestätigt, der die Einbindung der „Silver Economy“ in ein Konzept der Raumplanung erproben möchte. Abgesehen von diesem sehr speziellen, mit der älteren Bevölkerung zusammenhängenden Aspekt wurde die lokale Wirtschaft insgesamt nicht als ein Sektor ausgemacht, der in der Großregion einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung leistet.

3.1.1.3 Die Cluster und Wettbewerbszentren – ein wichtiger Faktor für Wachstum und Innovation

Gemäß den Schlussfolgerungen des ersten Arbeitsmodules stellen die Zusammenarbeit und die Vernetzung der Wettbewerbszentren in der Großregion eine wichtige Aufgabe für Letztere dar. Zu diesem von den verschiedenen Teilgebieten sehr einhellig als wichtig erachteten Thema wurden bei den Treffen mit den Partnern jedoch keine speziellen Anmerkungen gemacht.

3.1.1.4 Entwicklungschancen in einigen Sektoren der sogenannten Kooperationswettbewerb/„Kooppkurrenz“ (Englisch „Coopetition“)

Diese Strategie könnte für zwei Sektoren zum Tragen kommen: die Logistikbranche und die Aktivitäten rund um Erholung und Unterhaltung (Tourismus/Freizeit/Kultur).

Der zukunftssträchtige Logistiksektor ist durchaus von einem starken Wettbewerb geprägt und geradezu ein Paradebeispiel für Themen, die „grenzüberschreitend“ angegangen werden müssen.

Von Aktivitäten rund um Erholung und Unterhaltung sprechen die Partner nicht, dafür ist **der Tourismus** für sie sehr wichtig, der als „Selbstverständlichkeit“, als **Einflussfaktor für die Attraktivität** und als **Antriebskraft für die wirtschaftliche Entwicklung** angesehen wird und **Potenzial für eine Vernetzung** bietet.

3.1.1.5 L'attractivité du territoire plutôt que le développement économique

La phase d'entretiens avec les partenaires a révélé que le SDT-GR doit **aborder le contexte, les conditions du développement économique** plutôt que le développement économique en tant que tel (« l'économie ne se planifie pas »). Il s'agit dès lors davantage de **l'attractivité du territoire**, d'une démarche de **marketing territorial**. De fait, cette notion renvoie à la pertinence d'un diagnostic territorial (« ce sont des éléments de diagnostic dont nous avons besoin ») qui interrogerait toutes les thématiques dont devrait s'emparer le schéma de développement territorial :

- du point de vue des **populations** : logement, accès aux soins, à l'éducation et à la formation, cadre de vie, mobilité, marché du travail, loisirs ...
- au regard des besoins des **entreprises** : main d'œuvre qualifiée, infrastructures de transports et de télécommunications, services aux entreprises, innovation, marché, concurrence.... Spécifiquement, **l'accès au très haut débit** est identifié comme un atout majeur pour l'attractivité du territoire grand-régional.

3.1.1.6 La fiscalité transfrontalière, un obstacle à la coopération économique

Les partenaires lorrains (mais pas exclusivement) soulèvent ainsi la question des charges qui pèsent sur les communes de résidence des travailleurs frontaliers en l'absence d'accord de compensation entre la France et le Luxembourg.

Les partenaires pourront s'engager sur des sujets moins sensibles, à l'exemple de la simplification administrative au bénéfice des frontaliers et des entreprises qui emploient des frontaliers dans la Grande Région.

3.1.1.5 Standortattraktivität als Treiber der Wirtschaftsentwicklung

Die Gespräche mit den Partnern haben gezeigt, dass sich das REK-GR statt mit der Wirtschaftsentwicklung als solcher eher **mit dem Umfeld und den Bedingungen der Wirtschaftsentwicklung befassen** sollte („Wirtschaft lässt sich nicht planen“). Dementsprechend geht es verstärkt um die **Standortattraktivität** und einen Ansatz für das **Regionalmarketing**. Faktisch zielt dieser Begriff auf die Zweckmäßigkeit einer Gebietsanalyse ab („wir benötigen Erkenntnisse aus Bestandsaufnahmen“), bei der alle Themenfelder und Standortfaktoren eruiert werden, derer sich das Raumentwicklungskonzept annehmen müsste:

- aus Sicht der **Bevölkerung**: Wohnungsbau, Zugang zur Gesundheitsversorgung sowie zu allgemeiner und beruflicher Bildung, Lebensumfeld, Mobilität, Arbeitsmarkt, Freizeitangebote ...
- mit Blick auf die Bedürfnisse der **Unternehmen**: qualifizierte Arbeitskräfte, Verkehrs- und Telekommunikationsinfrastrukturen, Dienstleistungen für Unternehmen, Innovation, Markt, Wettbewerb ... Speziell **die Anbindung an Hochgeschwindigkeitsnetze** wird als ein wichtiger Standortfaktor für die Attraktivität des Gebiets der Großregion gesehen.

3.1.1.6 Grenzüberschreitende Besteuerung – ein Hemmnis für die wirtschaftliche Zusammenarbeit

Die lothringischen Partner (aber nicht nur sie) werfen in diesem Zusammenhang die Frage nach den Belastungen für die Wohnsitzgemeinden der Grenzgänger auf, da es keine Vereinbarungen für einen Ausgleich zwischen Frankreich und Luxemburg gibt.

Die Partner können sich um weniger heikle Themen kümmern, wie zum Beispiel die Vereinfachung von Verwaltungsvorgängen zum Nutzen der Grenzgänger und der Unternehmen, die in der Großregion Grenzgänger beschäftigen.

3.1.2 La mobilité

A l'appui des deux premiers modules, la mobilité constitue un élément central d'un futur SDT-GR. Les entretiens conduits pour la troisième phase d'étude confirment et confortent cette affirmation. **La mobilité est une thématique « essentielle, évidente, cruciale, indiscutable, le sujet n°1 ».**

Mais par définition, la mobilité est multiple. Elle se décline à toutes les échelles du territoire, de la Grande Région à l'échelon infra-territorial, et elle doit être appréhendée dans toutes ses composantes : la mobilité des personnes et des marchandises, les infrastructures, les modes de transport, les services, la gouvernance.... **La mobilité ne peut donc pas être traitée de manière uniforme sur l'ensemble du territoire.**

C'est cependant la **mobilité transfrontalière quotidienne**, la mobilité du travail, des étudiants, qui interpelle au premier chef les partenaires. De la recherche d'alternatives à la voiture particulière (transports collectifs urbains et interurbains, modes doux, peu abordés par la Grande Région) aux services qui les accompagnent (billettique et intégration tarifaire), de l'accessibilité des villes au report modal et à la connexion entre tous les modes, la mobilité constitue un véritable champ de coopération transfrontalière.

L'échelle du grand territoire engendre d'autres commentaires à commencer par le **positionnement de la Grande Région sur les grands axes européens**. La question des infrastructures terrestres est récurrente : améliorer les réseaux routier et ferroviaire, développer le ferroviaire à grande vitesse.

Des entretiens il ressort enfin la volonté de ne négliger aucun mode : le transport fluvial (vu notamment du côté wallon) et aéroportuaire doivent trouver toute leur place. A cet égard, l'aérien divise car c'est un secteur fortement concurrentiel, « où l'on aura du mal à se mettre d'accord ».

3.1.2 Die Mobilität

Mit Blick auf eine Unterfütterung der ersten beiden Arbeitsmodule stellt die Mobilität einen zentralen Aspekt eines künftigen REK-GR dar. Die für die dritte Phase der Studie geführten Gespräche bestätigen und untermauern diese Feststellung. **Die Mobilität ist ein „wesentliches, naheliegendes, entscheidendes und unstrittiges“ Thema bzw. das „Thema Nr. 1“.**

Dabei ist jedoch zu bedenken, dass Mobilität per se ein vielschichtiger Begriff ist. Zum einen konkretisiert sich Mobilität auf allen räumlichen Ebenen – von der Ebene der Großregion bis zur subregionalen Ebene. Zum anderen muss sie in allen ihren Facetten betrachtet werden: die Mobilität von Personen und Waren, die Infrastrukturen, die Verkehrsmittel, die Dienstleistungen, die Steuerung (Governance) ... **Daher kann Mobilität nicht für alle Gebiete einheitlich behandelt werden.**

Allerdings ist zu konstatieren, dass für die Partner in erster Linie die **tägliche grenzüberschreitende Mobilität** (der Arbeitsweg, die Mobilität der Studierenden) von Relevanz ist. Mobilität bietet ein echtes Handlungsfeld für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit: von der Suche nach Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (öffentlicher Personennah- und -Fernverkehr, sanfte Mobilität – in der Großregion bislang wenig behandelt) bis zu den damit verbundenen Mobilitätsdienstleistungen (Ticketing und Tarifverbund), von der Erreichbarkeit der Städte bis zur Verkehrsverlagerung und der Multimodalität und Durchlässigkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Die Größe des Gesamtgebiets gab zudem Anlass für weitere Kommentare, angefangen mit Hinweisen auf die **Positionierung der Großregion auf den großen europäischen Achsen** (Transeuropäische Netze). In diesem Zusammenhang wird immer wieder das Thema der Infrastrukturen an Land angesprochen: Verbesserung der Straßen- und Schienennetze und Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken auf der Schiene.

Aus den Gesprächen geht jedoch ebenso der Wunsch hervor, dass kein Verkehrsträger vernachlässigt werden soll: Auch der Binnenschiffsverkehr (insbesondere aus Sicht von Wallonien) und der Flugverkehr sollen ihren berechtigten Platz erhalten. Dabei ist jedoch zu konstatieren, dass die

La mobilité est enfin évoquée dans sa dimension transversale : mobilité et développement économique, mobilité et logistique.

3.1.3 L'amélioration des conditions de vie

L'amélioration des conditions de vie de la population est une thématique largement partagée par les différents territoires composant la Grande Région. Elle se décline notamment à travers la maîtrise de l'étalement urbain pour assurer le maintien de la cohésion sociale et territoriale mais aussi la préservation du cadre de vie.

Si les synthèses du module 1 ont pu sembler trop concises en la matière, les entretiens avec les partenaires affirment sans détour la nécessaire prise en compte des préoccupations environnementales dans un sens plus large : « ne pas oublier **l'environnement** ».

La préoccupation émergente est celle des **continuités écologiques** : garantir les couloirs écologiques, mettre en réseau les aires naturelles protégées, valoriser les espaces naturels.

La question de **l'énergie** est omniprésente dans les débats, portée en particulier par les interlocuteurs allemands : « cette thématique manquait ». Elle est ainsi abordée sous l'angle de la planification énergétique (renforcer le recours aux sources d'énergie locales, en particulier l'éolien), la transition énergétique et le développement économique en regard de la production d'énergie.

Au chapitre de la préservation du cadre de vie, l'analyse des documents stratégiques (module 1) avait identifié des objectifs de mise en place de politiques coordonnées en matière de santé, logement, accès aux équipements. Ces mêmes objectifs sont réaffirmés au cours des entretiens : l'approfondissement des questions de **santé**, la **mutualisation des services** mais aussi la **sécurité** ont été notamment évoquées.

Meinungen beim Luftverkehr auseinandergehen, da es sich hier um einen sehr stark umkämpften Sektor handelt, „bei dem man sich schwer tun wird, zu einer einvernehmlichen Position zu gelangen“.

Schließlich wird die Mobilität noch in den Kontext von Querschnittsthemen gestellt: Mobilität und Wirtschaftsentwicklung sowie Mobilität und Logistik.

3.1.3 Die Verbesserung der Lebensbedingungen

Die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung wird in den verschiedenen Teilgebieten der Großregion weithin als ein zu behandelndes Thema angesehen. Im Fokus steht hier insbesondere die Steuerung der Siedlungsentwicklung und ein Eindämmen der fortschreitenden Zersiedlungstendenzen, um zum einen den sozialen und territorialen Zusammenhalt zu gewährleisten, zum anderen aber auch um das Lebensumfeld zu schützen.

Während die Zusammenfassungen des Arbeitsmodules 1 dieses Thema noch zu knapp darstellten zeigten die Gespräche mit den Partnern die Notwendigkeit die Umweltbelange umfassender zu berücksichtigen und die „**Umwelt** nicht zu vergessen“.

Ein sich abzeichnendes Anliegen ist die **ökologische Durchlässigkeit**: ökologische Korridore gewährleisten, die Naturschutzgebiete vernetzen, die Naturräume aufwerten.

Ein in den Gesprächen allgegenwärtiges Thema, das insbesondere von den deutschen Gesprächspartnern vorgebracht wird, ist das Themenfeld **Energie**: „dieses Themenfeld fehlte“. In den Blick genommen wird es unter dem Gesichtspunkt der Energiestrategien (den Rückgriff auf lokale Energiequellen verstärken, vor allem auf die Windkraft), der Energiewende und der Wirtschaftsentwicklung im Hinblick auf die Energieerzeugung.

Im Zusammenhang mit dem Schutz des Lebensumfelds war bei der Analyse der Strategiepapiere (Arbeitsmodul 1) das Ziel definiert worden, in den Bereichen Gesundheit, Wohnungsbau und Zugang zu Infrastrukturen eine koordinierte Politik zu verfolgen. Dasselbe Ziel wurde im Laufe der Gespräche bekräftigt und konkretisiert: Erwähnt wurden dabei insbesondere die Vertiefung der Aspekte betreffend dem

3.1.4 La formation

L'analyse des documents stratégiques faisait ressortir d'une part l'importance **d'améliorer le système éducatif** (multilinguisme, amélioration du niveau de qualification de la population), d'autre part la **mise en réseau des universités et centres de recherche**.

Le premier objectif vise notamment à élargir, fluidifier le marché de l'emploi aux habitants de la Grande Région. Cet objectif est réaffirmé par les partenaires qui conjuguent bilinguisme, développement de l'apprentissage, éducation, formation.

Comme le bilinguisme, la coopération universitaire est un vecteur important de la coopération transfrontalière.

3.1.5 La démographie, « un thème à creuser »

Le déclin démographique dans certains territoires (Sarre) ou le vieillissement de la population ont et auront des impacts sociétaux et économiques très importants, des incidences sur l'évolution et la structure de la population active, les flux de travailleurs.... En corollaire, des impacts sur les transports, la formation, les services, les migrations...

Le contexte démographique, **les perspectives démographiques sont de fait les premiers éléments constitutifs d'un diagnostic territorial**.

Le changement démographique est considéré par certains comme une chance ou un potentiel et renvoie à la filière de la « silver économie » qui va impacter tous les secteurs : loisirs, transport, sécurité, santé, domicile, habitat collectif,

Gesundheitsbereich, der gemeinsamen Nutzung von Diensten, aber auch der Aspekt **Sicherheit**.

3.1.4 Die Bildung

Die Analyse der Strategiepapiere hat aufgezeigt, wie wichtig es ist, zum einen grenzüberschreitende Ansätze im Bereich **der Bildung zu verbessern** (Mehrsprachigkeit, Verbesserung des Qualifikationsniveaus der Bevölkerung), und zum anderen für eine stärkere **Vernetzung der Universitäten und Forschungszentren** zu sorgen.

Beim ersten Ziel geht es vor allem darum, den Arbeitsmarkt für die Einwohner der Großregion zu erweitern und durchlässiger zu machen. Dieses Ziel wird von den Partnern bestätigt, die diesbezüglich eine Verbindung zwischen Zweisprachigkeit, Förderung des Lernens sowie allgemeiner und beruflicher Bildung herstellen.

Neben der Zweisprachigkeit ist auch die Zusammenarbeit von Universitäten ein wichtiger Impulsgeber für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

3.1.5 Die Demografie – „ein zu vertiefendes Thema“

Fest steht, dass der Bevölkerungsrückgang in einigen Teilgebieten (z.B. im Saarland) bzw. die Alterung der Bevölkerung ganz erhebliche gesellschaftliche, soziale und wirtschaftliche Auswirkungen sowie Folgen für die Entwicklung und Zusammensetzung der Erwerbsbevölkerung, und der Grenzgängerströme usw. haben wird. Damit einhergehend werden zwangsläufig Auswirkungen in den Bereichen Verkehr, Ausbildung, Dienstleistungen, Migration usw. zu verzeichnen sein.

Vor diesem Hintergrund sind die demografischen Gegebenheiten und **die demografischen Perspektiven die ersten grundlegenden Aspekte einer Gebietsanalyse**.

Einige sehen im demografischen Wandel Chancen bzw. ein gewisses Potenzial. Dies trifft beispielsweise auf den Sektor der "Silver Economy" / die Gesundheitswirtschaft zu. Sie betrifft vielfältige Bereiche: Freizeit, Verkehr, Sicherheit, Gesundheit, häusliche Betreuung, kollektive Wohnformen, ...

3.1.6 Les aires métropolitaines, briques de base du développement territorial

Les conclusions du premier module d'étude montraient que les aires métropolitaines constituaient **le point d'ancrage des stratégies de développement territorial**, sans oublier pour autant les autres types d'espaces, ruraux en particulier. Le guide d'entretien soumis aux partenaires les réinterrogeait sur la (bonne) échelle de territoire pour asseoir une stratégie de développement territorial.

Le SDT-GR doit être **un outil de coopération transfrontalière à plusieurs échelles** : celle d'un espace central, s'appuyant sur le développement et la dynamique économique du Luxembourg et l'échelle de la Grande Région pour réfléchir à l'inscription des ensembles métropolitains dans l'espace et les réseaux européens.

Mais le SDT-GR doit aussi permettre de renforcer la complémentarité entre les grandes villes, éviter les oppositions métropoles/petites villes et urbain/rural (« le développement des espaces ruraux ne doit pas être oublié »). La notion d'interdépendance des territoires est également affirmée.

3.2. La piste retenue à l'issue du séminaire : des thématiques aux problématiques

Les entretiens ont montré que sur le champ des thématiques à investiguer, les attentes des acteurs sur le contenu du SDT-GR étaient multiples et portaient au final, sur une grande variété de thèmes.

3.1.6 Die Räume mit metropolitaner Qualität als wesentliche Bausteine der Raumentwicklung

Die Schlussfolgerungen des ersten Arbeitsmoduls der Studie haben gezeigt, dass die Räume mit metropolitaner Qualität **den Dreh- und Angelpunkt der Raumentwicklungsstrategien** darstellen, ohne dabei jedoch die anderen Arten von Räumen – insbesondere den ländlichen Raum – zu vernachlässigen. In dem Gesprächsleitfaden, der den Partnern vorgelegt wurde, wurden diese erneut nach der (richtigen) Ebene für die Verankerung einer Raumentwicklungsstrategie befragt.

Das REK-GR muss **ein Instrument für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf mehreren Ebenen** sein: auf der Ebene eines Kerngebiets – gestützt auf die Entwicklung und die wirtschaftliche Dynamik Luxemburgs – und auf der Ebene der gesamten Großregion, um über die Einbindung der Metropolregionen in den Raum und die europäischen Netze nachzudenken.

Zugleich muss es das REK-GR jedoch auch ermöglichen, die Komplementarität zwischen den städtischen Räumen zu verstärken und mögliche Polarisierungen zwischen Metropolen und Kleinstädten sowie städtischem Raum/ländlichem Raum zu vermeiden („die Entwicklung der ländlichen Räume darf nicht vernachlässigt werden“). Ebenfalls hervorgehoben wird zudem der Gedanke der Wechselbeziehungen zwischen den Räumen.

3.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: von Themenfeldern zu Herausforderungen

Die Gespräche haben gezeigt, dass es im Hinblick auf die zu untersuchenden Themenfelder vielfältige Erwartungen der Akteure an den Inhalt des REK-GR gibt, die letztlich auf eine große Bandbreite von Themen abzielen.

Au cours du séminaire, les membres du CCDT se sont largement exprimés sur les thématiques qui se dégagent des entretiens, mais également des conclusions émises par le groupement lors des modules précédents.

De ces échanges, il est ressorti que le SDT-GR doit porter sur **un nombre restreint de thèmes** : les échanges avec le CCDT ont montré que le SDT-GR n'a pas vocation à régler tous les problèmes de la Grande Région et que des questions évoquées comme celles de la volonté politique, des moyens, du calendrier fixé pour l'élaboration du SDT-GR, sont de nature à restreindre le nombre de champs à investiguer.

A l'issue du séminaire, 4 grandes thématiques sont retenues :

- la dynamique démographique et les besoins territoriaux associés ;
- la mobilité ;
- le développement économique, y compris le tourisme et les questions de formation/éducation ;
- l'environnement, l'énergie, la protection du climat.

Mais ces échanges ont également montré qu'il était **davantage pertinent pour la Grande Région de raisonner, non plus en thématiques, mais en opportunités/problématiques** afin de mieux identifier, par exemple, les enjeux qui relèvent de la Grande Région ou des espaces infra-grand-régionaux.

Ainsi, dans le cadre de l'élaboration du SDT-GR, les thématiques identifiées pourraient se décliner en problématiques/enjeux, qui pourraient être différenciés selon la portée territoriale qu'ils revêtent :

Im Laufe des Workshops haben sich die Mitglieder des KARE ausführlich zu den sich aus den Gesprächen ergebenden Themenfeldern, zugleich aber auch zu den Schlussfolgerungen der Arbeitsgemeinschaft im Rahmen der vorherigen Arbeitsmodule geäußert.

Aus diesem Austausch ging hervor, dass sich das REK-GR mit **einer begrenzten Anzahl von Themen** befassen soll: Der Austausch mit dem KARE hat gezeigt, dass das REK-GR nicht die Aufgabe haben kann, alle Probleme der Großregion zu lösen, und dass die angesprochenen Aspekte wie zum Beispiel der politische Wille, die Mittel und der für die Erarbeitung des REK-GR festgelegte Zeitplan dazu beitragen, die Zahl der zu untersuchenden Themenfelder zu begrenzen.

Nach dem Workshop sind vier große Themenfelder festgelegt worden:

- die räumlichen Herausforderungen des demografischen Wandels
- die Mobilität
- die Wirtschaftsentwicklung einschließlich Tourismus und Ausbildungsfragen
- die Umwelt, die Energie und der Klimaschutz

Der besagte Austausch hat jedoch auch gezeigt, dass es **für die Großregion zweckmäßiger wäre, ihre Überlegungen nicht mehr auf Themenfelder sondern auf Chancen/Herausforderungen auszurichten**, um zum Beispiel besser erkennen zu können, mit welchen Herausforderungen die Großregion konfrontiert ist und welche ihre Zuständigkeit bzw. in die Zuständigkeit der sub-großregionalen Räume fallen.

So könnten im Zuge der Erarbeitung des REK-GR die ausgewählten Themenfelder in die Formulierung von Problematiken/Herausforderungen überführt werden, die sich dann wiederum je nach der räumlichen Ebene, für die sie von Relevanz sind, ausdifferenzieren ließen:

Thème	Problématique (Exemple)	Echelle territoriale
Démographie et questions sociales	Viellissement de la population	Grande Région
	Mutations de la population active	Grande Région/infra-territoriale
	Coopérations sanitaires transfrontalières	Infra-territoriale
	Meilleure cohésion sociale et territoriale	Grande Région/infra-territoriale
Mobilité	Mobilité de proximité des personnes	Infra-territoriale
	Mobilité à grande échelle des personnes	Grande Région
	Mobilité des marchandises	Grande Région/infra-territoriale
Développement économique	Créer les conditions du développement économique	Grande Région/infra-territoriale
	Coopération autour des activités récréatives	Grande Région/infra-territoriale
	Silver economy	Grande Région
	Coopération autour de la logistique	Grande Région
	Formation – qualification de la main-d'œuvre	Grande Région
	Mise en réseau des universités	Grande Région
	Mise en réseau des clusters	Grande Région
Environnement	Continuités écologiques transfrontalières	Infra-territoriale
	Energies renouvelables	Grande Région/infra-territoriale
	Transition énergétique	Grande Région/infra-territoriale

Thema	Problemfeld (Beispiel)	Räumliche Ebene
Demografie und soziale Fragen	Alterung der Bevölkerung	Großregion
	Veränderungen in der Erwerbsbevölkerung	Großregion/subregionale Ebene
	Grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Gesundheitsbereich	Subregionale Ebene
	Besserer sozialer und territorialer Zusammenhalt	Großregion/subregionale Ebene
Mobilität	Mobilität von Personen in ihrer näheren Umgebung	Subregionale Ebene
	Mobilität von Personen über größere Distanzen	Großregion
	Mobilität von Waren	Großregion/subregionale Ebene
Wirtschaftliche Entwicklung	Die Bedingungen für die Wirtschaftsentwicklung schaffen	Großregion/subregionale Ebene
	Zusammenarbeit im Bereich der Aktivitäten rund um Erholung und Unterhaltung	Großregion/subregionale Ebene
	Silver Economy	Großregion
	Zusammenarbeit im Bereich Logistik	Großregion
	Ausbildung – Qualifikation der Arbeitskräfte	Großregion
	Vernetzung der Universitäten	Großregion
	Vernetzung der Cluster	Großregion
Umwelt	Grenzüberschreitende ökologische Durchgängigkeit	Subregionale Ebene
	Erneuerbare Energien	Großregion/subregionale Ebene
	Energiewende	Großregion/subregionale Ebene

4. Pilotage, élaboration, suivi du SDT-GR : la question du « Comment ? »

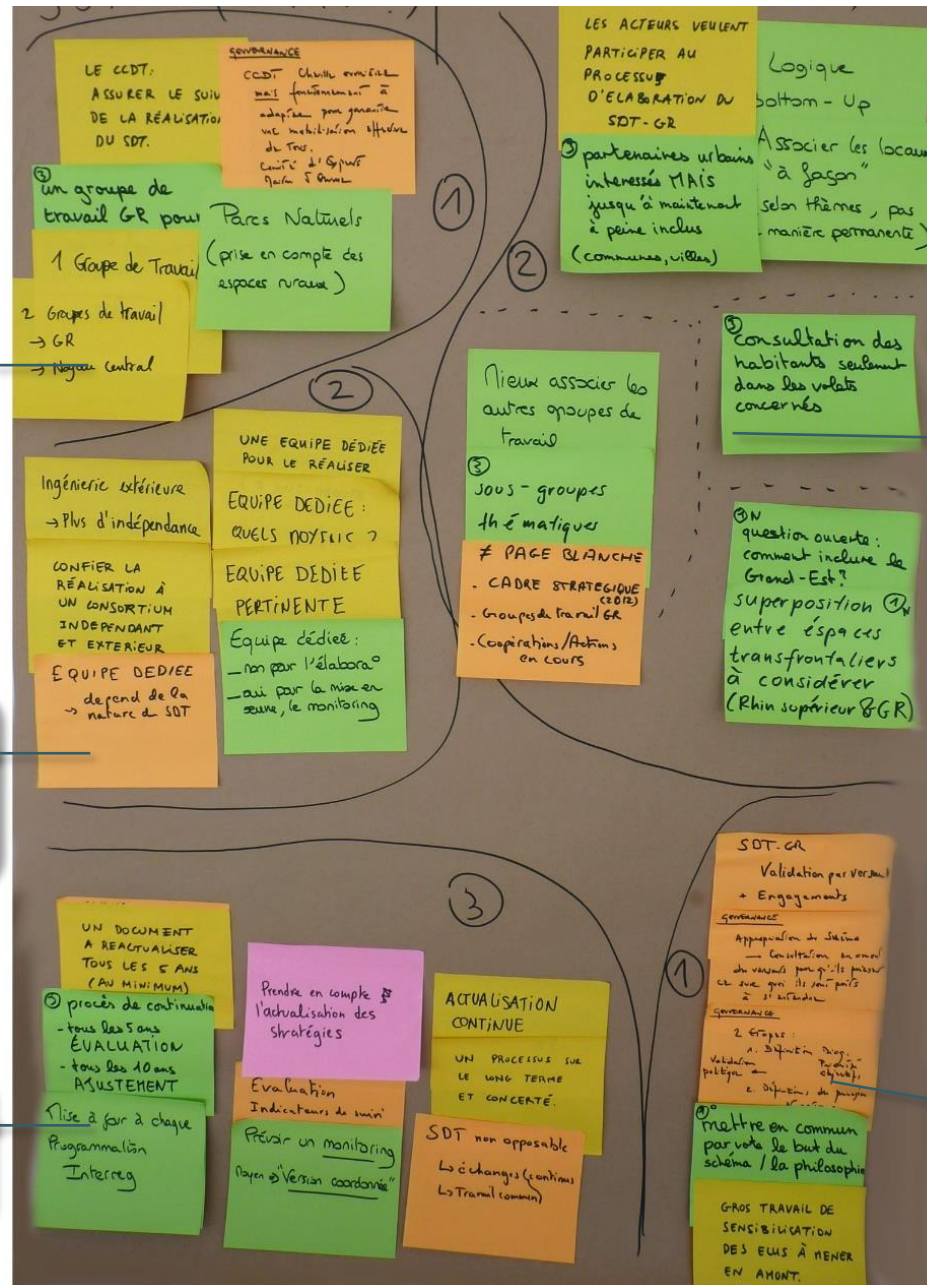
4.1. Les attentes exprimées par les partenaires

Dans cette partie sont présentés les principaux points d'accord et de divergence qui sont ressortis de la phase d'entretien. Ces points ont été regroupés afin de former des ensembles et des sous-ensembles décrits ci-dessous.

4. Lenkung, Erarbeitung und Begleitung des REK-GR : die Frage „Wie?“

4.1. Die ausgedruckten Erwartungen der Partnern

In diesem Teil werden die wesentlichen Punkte präsentiert, bei denen gemäß den Erkenntnissen aus der Phase der Gespräche Einigkeit bzw. Uneinigkeit herrscht. Diese Punkte wurden zu den nachstehend aufgeführten Ober- und Unterthemen gebündelt.



Le pilotage technique / Die fachliche Steuerung

Elaboration : la question de l'équipe technique / Erarbeitung : Die Frage nach dem Fachteam

Suivi et évaluation du SDT-GR / Weiterverfolgung und Evaluation des REK-GR

Elaboration : ouvrir à d'autres acteurs et élargir le périmètre / Erarbeitung : Öffnung für andere Akteure und Erweiterung des Geltungsbereichs

Le pilotage politique / Die politische Steuerung

4.1.1 Le pilotage

4.1.1.1 Le pilotage technique

Certains acteurs interrogés considèrent que **le CCDT doit assurer le pilotage** du SDT-GR car il semble être l'instance légitime même si certains acteurs ne semblent pas comprendre totalement son fonctionnement. D'autres considèrent que le CCDT doit faire appel à un comité d'experts pour assurer le suivi de la réalisation du SDT-GR. Il semble également nécessaire d'impliquer des structures de coopération transfrontalière (SaarLorLux+, SaarMoselle), ou le réseau des parcs naturels de la Grande Région dans le pilotage du SDT-GR. S'il existe un consensus autour d'un pilotage par un groupe de travail à l'échelle de la Grande Région, d'autres alternatives ont été évoquées, en travaillant notamment à différentes échelles, thématiques ou territoriales.

4.1.1.2 Le pilotage politique

Certains acteurs s'interrogent sur le suivi politique de la démarche. Selon eux, la réalisation du SDT-GR doit se soumettre à plusieurs étapes de validation politique, éventuellement versant par versant. D'autres considèrent que les orientations du document doivent être adoptées par un vote. Enfin, la question de la sensibilisation des élus locaux a également été évoquée.

4.1.2 Elaboration du SDT-GR

4.1.2.1 La question de l'équipe technique

La plupart des acteurs interrogés s'accordent sur le principe de confier la réalisation du SDT-GR à un prestataire extérieur, afin de garantir une expertise indépendante, alors que la question d'une équipe permanente est plutôt à envisager par la suite pour la mise en œuvre et le suivi du SDT-GR, mais soulève la question des moyens financiers et/ou humains à mobiliser.

4.1.1 Die Prozesssteuerung

4.1.1.1 Die fachliche Steuerung

Einige der befragten Akteure sind der Ansicht, dass **der KARE die Projektleitung hinsichtlich des REK-GR übernehmen muss**, da er das hierfür legitimierte Gremium sei, auch wenn einige Akteure dessen Arbeitsweise wohl nicht immer nachvollziehen können. Andere meinen, dass der KARE auf einen Expertenausschuss zurückgreifen muss, um die Begleitung der Umsetzung des REK-GR zu gewährleisten. Des Weiteren scheint es ebenfalls notwendig zu sein, Strukturen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (SaarLorLux+, SaarMoselle) oder das Netzwerk der Naturparke in der Großregion in die Steuerung des REK-GR einzubeziehen. Auch wenn hinsichtlich einer Lenkung durch eine Arbeitsgruppe auf der Ebene der Großregion Einvernehmen herrscht, wurden zugleich andere Alternativen erwähnt, bei denen es insbesondere um die Arbeit auf verschiedenen thematischen bzw. räumlichen Ebenen geht.

4.1.1.2 Die politische Lenkung

Einige Akteure werfen die Frage nach der Begleitung des Vorhabens durch die Politik auf. Nach Ansicht dieser Akteure muss die Realisierung des REK-GR mehrere Schritte der Bestätigung auf politischer Ebene durchlaufen, und zwar eventuell in den einzelnen Teilgebieten. Andere Akteure meinen, dass die Ausrichtungen des Dokuments durch eine Abstimmung bestätigt werden müssen. Schließlich wurde auch die Frage nach der Sensibilisierung der Kommunalpolitiker angesprochen.

4.1.2 Erarbeitung des REK-GR

4.1.2.1 Die Frage nach der Beratungsagentur

Die meisten befragten Akteure stimmen in der Feststellung überein, dass es vom Grundsatz her so sein sollte, dass mit der Realisierung des REK-GR ein externer Dienstleister betraut wird, um eine unabhängige fachliche Befassung mit dem Thema sicherzustellen. Die Einrichtung eines festen Teams sei hingegen eher für die Zeit danach in Erwägung zu ziehen, also für die Umsetzung des REK-GR und deren Begleitung. Bezüglich eines

4.1.2.2 Ouvrir à d'autres acteurs et élargir le périmètre

Cependant, un certain nombre d'acteurs souhaitent participer au processus d'élaboration. Ainsi, il semblerait nécessaire d'associer différents niveaux d'acteurs à la réalisation du document selon une logique bottom-up (structures locales transfrontalières, réseaux de villes, acteurs thématiques...). Il serait souhaitable pour certains d'associer les groupes de travail existants de la Grande Région, voire même des habitants selon les volets qui les concernent.

Enfin, la question du périmètre du SDT-GR peut poser question, notamment la prise en compte de la nouvelle région Grand Est côté français (qui élabore actuellement son SRADDET²⁶ et son SRDEII²⁷), la superposition entre espaces transfrontaliers (Rhin Supérieur et Grande Région), mais aussi l'appartenance de parties du territoire de la Grande Région à des ensembles métropolitains extérieurs à la Grande Région.

4.1.3 Suivi et évaluation du SDT-GR

Certains acteurs interrogés souhaitent que le SDT-GR soit un processus sur le long terme, concerté et qu'il soit actualisé régulièrement (en continu, tous les 5 ou 10 ans). D'autres souhaitent que cette mise à jour s'articule avec chaque programmation Interreg (le SDT-GR pourrait alimenter les orientations stratégiques pour le programme opérationnel, mais ce dernier ne couvre qu'une partie de la Wallonie et de la Rhénanie-Palatinat) et qu'elle prenne en compte l'actualisation des stratégies par versant. Enfin, il semble nécessaire d'assurer le monitoring du SDT-GR par la mise en place d'indicateurs de suivi.

²⁶ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

²⁷ Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation

² Regionalplan für die Raumordnung, die nachhaltige Raumentwicklung und die Gleichstellung der Gebiete

²⁹ Regionalplan für wirtschaftliche Entwicklung, Innovation und Internationalisierung

solchen Teams stellt sich jedoch die Frage nach den zu mobilisierenden finanziellen Mitteln und/oder personellen Ressourcen.

4.1.2.2 Öffnung für andere Akteure und Erweiterung des Geltungsbereichs

Einige Akteure äußern indes den Wunsch, sich an dem Prozess der Erarbeitung des REK-GR zu beteiligen. Dementsprechend wäre es notwendig, verschiedene Ebenen von Akteuren mittels eines Bottom-up-Ansatzes in die Erstellung des Dokuments einzubeziehen (grenzüberschreitend ausgerichtete lokale Strukturen, Städtenetze, themenspezifisch ausgewählte Akteure, ...). Einige halten es für wünschenswert, die existierenden Arbeitsgruppen der Großregion oder sogar auch die Einwohner je nach den sie betreffenden Teilbereichen einzubinden.

Schließlich könnte sich die Frage nach dem Geltungsbereich des REK-GR stellen, wobei es hier insbesondere um die Berücksichtigung der neuen Region „Grand Est“ auf französischer Seite (die gegenwärtig ihren SRADDET²⁸ und ihren SRDEII²⁹ erarbeitet), die Überlagerung verschiedener grenzüberschreitender Räume (Oberrhein und Großregion), aber auch die Zugehörigkeit von Teilräumen der Großregion zu Räumen mit metropolitaner Qualität außerhalb der Großregion geht.

4.1.3 Begleitung und Evaluation des REK-GR

Einige der befragten Akteure möchten, dass das REK-GR als ein langfristiger konzertierter Prozess konzipiert und regelmäßig aktualisiert wird (kontinuierlich alle fünf oder zehn Jahre). Andere möchten, dass eine solche Aktualisierung an die jeweiligen Interreg-Programmpereoden gekoppelt wird (das REK-GR könnte in diesem Fall die strategischen Ausrichtungen im Operationellen Programm unterfüttern, jedoch deckt letzteres nur Teile der Wallonie und von Rheinland-Pfalz ab) und die in den einzelnen Teilgebieten erfolgenden Aktualisierungen der Strategien berücksichtigt. Schließlich scheint es notwendig zu sein, für das Monitoring des REK-GR zu sorgen, indem Indikatoren für eine entsprechende Beobachtung der Entwicklungen eingeführt werden.

4.2. Les pistes retenues à l'issue du séminaire : un pilotage et une gouvernance affirmés

4.2.1 Une question préalable : « A qui ? »

Lors du débat qui a suivi la présentation des résultats des entretiens, les membres du CCDT ont affirmé que le SDT-GR devra s'adresser à un large public et son action doit servir les citoyens de la Grande Région.

4.2.2 Le rôle du CCDT confirmé

Pour les membres du CCDT, il ne semble pas nécessaire de créer une nouvelle institution pour assurer le **pilotage de la réalisation du SDT-GR**. La réalisation du SDT-GR est un processus de gouvernance à part entière. Cependant, les problèmes relatifs au contexte national de chacun des versants ne pourront pas être réglés par le Sommet de la Grande Région. Les membres du CCDT ne souhaitent pas que le pilotage technique du SDT-GR différencie l'espace central des autres espaces de la Grande Région. Le travail de sensibilisation des élus sera assuré par le CCDT. Une question reste en suspens : quelles autorités vont mettre en œuvre le document ?

4.2.3 Une concertation « à géométrie variable »

Lors du processus d'élaboration du SDT-GR, les membres du CCDT considèrent qu'il s'agira de prendre en compte le niveau le plus bas et **d'associer les acteurs** pertinents en fonction des thématiques prioritaires. Il pourrait s'agir d'un **processus participatif** mais il faudra attendre le bon moment. Par ailleurs, le CCDT ne s'est pas exprimé sur la possibilité de faire appel à une équipe externe pour la réalisation du schéma.

4.2 Die aus dem Workshop hervorgegangenen Ansatzpunkte: eine konsequente Lenkung und Steuerung

4.2.1 Eine Vorfrage: „Für wen?“

Bei der Diskussion im Anschluss an die Präsentation der Ergebnisse aus den Gesprächen haben die Mitglieder des KARE betont, dass sich das REK-GR an ein breites Publikum richten und seine Anwendung zum Nutzen der Bürgerinnen und Bürger in der Großregion sein müsse.

4.2.2 Bestätigung der Rolle des KARE

Nach Ansicht der Mitglieder des KARE ist es nicht erforderlich, eine neue Einrichtung zu schaffen, die für die **Lenkung der Erarbeitung des REK-GR** sorgt. Die Mitglieder des KARE möchten nicht, dass bei der fachlichen Lenkung der Erarbeitung des REK-GR zwischen dem Kerngebiet und den anderen Räumen der Großregion differenziert wird. Auch die Sensibilisierung der politischen Mandatsträger liege in der Zuständigkeit des KARE, bzw. der Teilregionen. Eine Frage ist noch ungeklärt: Wie und durch wen wird die Umsetzung des REK-GR sichergestellt?

4.2.3 Eine Abstimmung untereinander nach dem Prinzip der „variablen Geometrie“

Die Mitglieder des KARE sind der Ansicht, dass es im Laufe der Erarbeitung des REK-GR darum gehen wird, die jeweils unterste Ebene einzubeziehen und **die Akteure zu beteiligen**, die je nach den vorrangigen Themenfeldern sachdienlich sind. Es muss sich dabei um einen **partizipativen Prozess** handeln, aber es muss der richtige Zeitpunkt abgewartet werden. Im Übrigen hat sich der KARE nicht zu der Möglichkeit geäußert, für die Erstellung des Konzepts auf ein externes Team zurückzugreifen.

4.2.4 Un suivi et une mise en œuvre assurés par le CCDT

Le **CCDT** a l'intention d'assurer le suivi du SDT-GR et considère qu'il ne semble pas nécessaire de créer une nouvelle institution.

De plus, il souhaite définir un processus de **monitoring** : définir des indicateurs de suivi de la mise en œuvre des projets et définir les moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Un **rapport annuel** pourra être présenté aux élus afin d'évaluer le niveau de réalisation des projets (pourquoi certains projets ont avancé et d'autres pas).

Il a également été proposé d'organiser une **conférence grand régionale** tous les 2 ou 3 ans afin d'assurer une évaluation régulière du SDT-GR. Cette conférence pourra rassembler des porteurs de projets identifiés dans certains domaines prioritaires.

Enfin, Interreg doit être considéré comme un moyen de financer les actions du SDT-GR, mais ne doit pas conditionner l'élaboration du SDT-GR.

4.2.4 Beobachtung und Umsetzung des REK-GR durch den KARE

Der **KARE** selbst wird dafür Sorge tragen, dass die Umsetzung des REK-GR sichergestellt wird. Die Schaffung einer externen Instanz hierfür hält er für entbehrlich. Des Weiteren soll ein **Monitoring**-Prozess entwickelt werden: Festlegung der Indikatoren für die Beobachtung der Umsetzung der einzelnen Projekte sowie Festlegung der für die Umsetzung des Prozesses notwendigen Mittel. Den politischen Mandatsträgern könnte ein **Jahresbericht** vorgelegt werden, um zu beurteilen, in welchem Umfang die Projekte bereits umgesetzt wurden (Klärung der Frage, warum einige Projekte vorangekommen sind und andere nicht).

Ferner wurde vorgeschlagen, alle zwei bis drei Jahre eine **Konferenz auf großregionaler Ebene** zu organisieren, um für eine regelmäßige Evaluation des REK-GR zu sorgen. Diese Konferenz soll Projektträger aus einigen als vorrangig erachteten Bereichen zusammenbringen können. Schließlich muss Interreg als eine Möglichkeit angesehen werden, die Maßnahmen des REK-GR zu finanzieren, wobei dies keine Voraussetzung für die Erarbeitung des REK-GR sein darf.

DEUXIEME PARTIE : PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DE L'ELABORATION DU SDT-GR

1. Analyse critique de la convention-cadre en vigueur

A l'issue des différentes étapes de travail de la présente mission (analyse transversales des documents stratégiques et des premiers documents du SDT-GR, entretiens et séminaire avec le CCDT), il est apparu pertinent, dans un premier temps, de confronter la démarche actuelle du SDT-GR aux enseignements tirés lors de ces différentes étapes et de **réaliser une analyse critique de la convention-cadre**, notamment au regard des objectifs recherchés par la convention-cadre du SDT-GR et de **proposer une nouvelle méthode d'élaboration du SDT-GR**.

1.1. Des thématiques prioritaires à réajuster et à problématiser

La convention-cadre de juin 2014 stipule que le SDT-GR doit traiter prioritairement de trois thématiques (outre celles de la dimension métropolitaine et des projets de transport prioritaires précédemment réalisées) : **le développement économique, les enjeux liés à la**

ZWEITER TEIL : VORSCHLÄGE UND EMPFEHLUNGEN FÜR DIE FORTSETZUNG DER ERARBEITUNG DES REK-GR

1. Kritische Analyse der geltende Rahmenvereinbarung

Nach den verschiedenen Arbeitsschritten im Rahmen dieses Auftrags (Querschnittsanalyse der Strategiepapiere und der ersten Dokumente des REK-GR, Gespräche und Workshop mit dem KARE) schien es sinnvoll zu sein, zunächst den aktuellen Ansatz des REK-GR den im Zuge dieser Schritte gewonnenen Erkenntnissen gegenüberzustellen und **eine kritische Analyse der Rahmenvereinbarung zu realisieren**, und zwar insbesondere im Hinblick auf die von der Rahmenvereinbarung zum REK-GR anvisierten Ziele, und eine neue Erarbeitungsmethode des REK-GR zu vorschlagen.

1.1. Vorrangige Themenfelder, die es anzupassen gilt und zu problematisieren

In der Rahmenvereinbarung vom Juni 2014 ist festgelegt, dass das REK-GR vorrangig drei Themenfelder behandeln muss (neben der metropolitanen Dimension und den zuvor durchgeführten vorrangigen Verkehrsprojekten): **die Wirtschaftsentwicklung, die Herausforderungen in Verbindung mit der**

démographie et le potentiel touristique et culturel.

L'analyse de ces thématiques devait faire le lien avec des questions plus transversales comme **la mobilité, l'énergie et la protection du climat.**

Lors des entretiens et du séminaire, un certain nombre d'acteurs ont évoqué la nécessité d'un **temps de compréhension partagée** des enjeux et dysfonctionnements de la Grande Région, car il est assez largement ressorti que tous les acteurs interrogés n'ont pas la même connaissance du territoire grand-régional. Outre ce temps de connaissance partagée, **les entretiens menés réinterrogent les thématiques à investiguer et le niveau de priorisation de certaines thématiques mentionnées par la convention-cadre :**

- **Le développement économique** : cette thématique, qui a largement alimenté les débats tout au long de la mission, mériterait d'être réinvestiguée en fonction des conclusions de la présente mission ;
- **Les enjeux liés à la démographie** : cette question pourrait être abordée dans le cadre plus large des conditions de vie, permettant d'aborder, outre le vieillissement de la population, les questions relatives à la santé ou les services à la population ;
- **Le potentiel touristique et culturel** : Au vu des débats et échanges avec les acteurs interrogés, le niveau de priorité de cette thématique semble devoir être revu à la baisse au profit des questions environnementales ;
- **Le triptyque environnement-climat-énergie** : cette question a été identifiée comme une préoccupation majeure pour une part importante des acteurs interrogés. Dans le cadre du SDT-GR, cette question mériterait, de notre point de vue, de devenir un champ d'investigation prioritaire pour la Grande Région, d'autant que certains partenaires y voient un important vecteur de coopération transfrontalière ;

Demografie und das Potenzial in den Bereichen Tourismus und Kultur.

Die Analyse dieser Themenfelder sollte eine Verbindung zu den stärker bereichsübergreifenden Themen wie **Mobilität, Energie und Klimaschutz** herstellen.

Im Rahmen der Gespräche und des Workshops hat eine Reihe von Akteuren auf die Notwendigkeit einer **Phase der Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses** der Herausforderungen und Schwachstellen in der Großregion verwiesen, da sich recht deutlich gezeigt hat, dass nicht alle befragten Akteure denselben Kenntnisstand hinsichtlich des Raums „Großregion“ haben. Neben diesem Anliegen einer Erarbeitung eines gemeinsamen Wissensstands **wurde bei den geführten Gesprächen erneut die Frage nach den zu untersuchenden Themenfeldern gestellt und inwieweit einigen in der Rahmenvereinbarung erwähnten Themenfeldern ein Vorrang eingeräumt werden soll :**

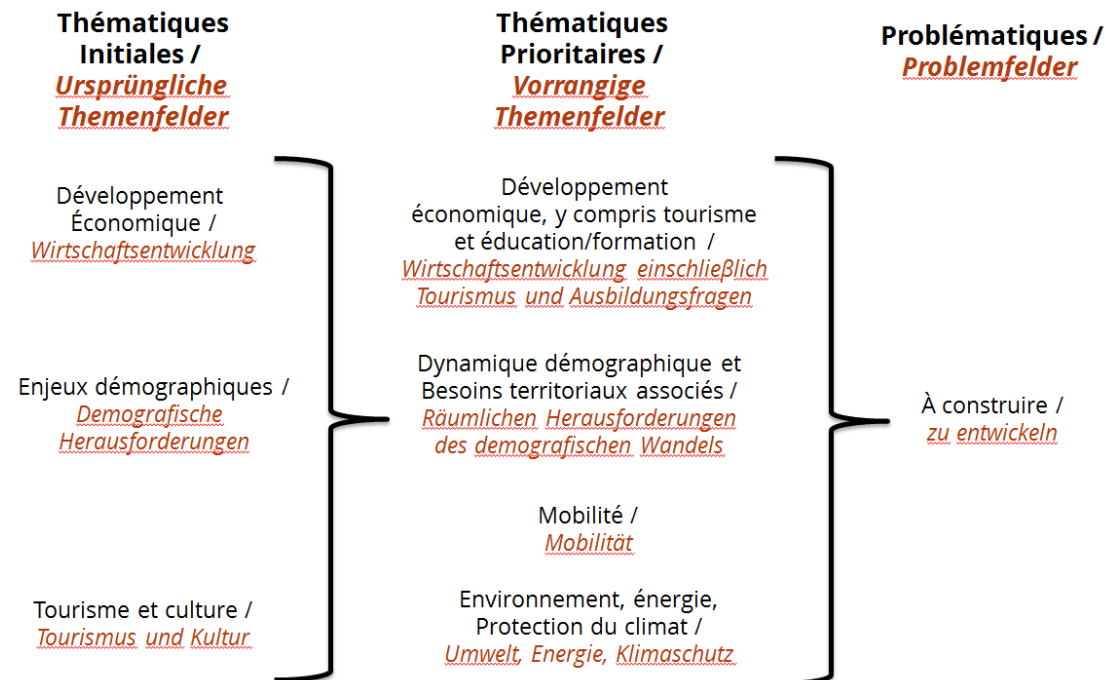
- **Die Wirtschaftsentwicklung:** Dieses Themenfeld, das während des gesamten Auftrags einen breiten Raum bei den Diskussionen eingenommen hat sollte noch einmal gründlich untersucht werden.
- **Die Herausforderungen in Verbindung mit der Demografie:** Dieser Aspekt könnte im Rahmen des umfassenderen Themas der Lebensbedingungen behandelt werden, was es ermöglichen würde, sich neben der Bevölkerungsalterung mit den Fragen rund um die Gesundheit und die Dienstleistungen für die Bevölkerung zu befassen.
- **Potenziale in den Bereichen Tourismus und Kultur:** Angesichts der Diskussionen und des Austauschs mit den befragten Akteuren scheint das Prioritätsniveau dieses Themenfelds zugunsten der Umweltfragen gesenkt werden zu müssen.
- **Der Bereich Umwelt-Klima-Energie:** Dieses Thema wurde von einem großen Teil der befragten Akteure als wesentliches Anliegen definiert. Aus Sicht des Konsortiums sollte das Thema ein vorrangiger Untersuchungsgegenstand des REK-GR sein, da einige Partner in diesen Bereichen einen wichtigen Impulsgeber für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sehen.

- **La mobilité** : cette thématique a déjà été abordée dans le cadre des travaux actuels du SDT-GR et ne nécessite, a priori, que quelques travaux complémentaires.

In fine, on peut retenir de cette analyse critique de la convention-cadre que **les thématiques ont globalement été bien identifiées** et correspondent aux champs généralement ciblés par la question du développement territorial. Si sur cette question du thème il ne reste plus grand-chose à inventer, les différents entretiens et échanges menés dans le cadre de la mission ont montré que **des ajustements étaient possibles dès lors qu'on s'interroge, non plus sur le thème, mais sur la problématique** (à l'instar de la question du développement économique, où la question n'est pas tant celle de la thématique, incontournable, mais plutôt celle des problématiques : création des conditions du développement économique, silver économie par exemple).

- **Die Mobilität**: Dieses Themenfeld wurde bereits im Rahmen der aktuellen Arbeiten am REK-GR behandelt und bedarf demnach nur einiger ergänzender Erörterungen.

Letztlich lässt sich als Quintessenz aus kritische Analyse der Rahmenvereinbarung festhalten, dass **eine insgesamt gute Festlegung der Themenfelder erfolgt ist** und Letztere den im Allgemeinen bei der Raumentwicklung anvisierten Handlungsfeldern entsprechen. Auch wenn sich bei diesem Aspekt des Themas im Grunde nicht mehr viele neue Gesichtspunkte entwickeln lassen, haben die verschiedenen Gespräche und Austausche im Rahmen des Auftrags doch gezeigt, dass **Anpassungen möglich sind, sobald die Überlegungen nicht mehr zu Themen sondern zu Problemfeldern angestellt werden** (wie dies beim Themenfeld Wirtschaftsentwicklung der Fall ist, wo es nicht um das – ohnehin unumgängliche – Thema als solches geht, sondern eher um die damit zusammenhängenden Problemfelder : Schaffung der Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsentwicklung, zum Beispiel im Fall der Silver Economy).



1.2. Une élaboration par séquences thématiques peu adaptée

L'analyse transversale des volets déjà produits dans le cadre du SDT-GR ont montré que ces volets ont été élaborés successivement et de manière distincte, l'approche transversale figurant dans la convention-cadre n'ayant pas toujours été très bien prise en compte.

Cette approche par séquences thématiques ne paraît au final pas très bien adaptée au contexte ou à la temporalité des acteurs de la Grande Région :

- A titre d'exemple, l'absence momentanée de la Wallonie s'est traduite par une absence de prise en compte des enjeux wallons sur les questions de mobilité et de grands projets prioritaires ;
- Mais l'analyse des stratégies des différents versants a aussi soulevé la question de la prise en compte de l'actualisation de ces stratégies par le SDT-GR, introduisant l'idée d'un processus davantage inscrit dans le long terme.

1.3. Des attentes vis-à-vis du SDT-GR non prises en compte

La phase d'entretiens et le séminaire d'échange avec le CCDT ont montré que la convention-cadre ne répond que partiellement aux attentes formulées par plusieurs membres du CCDT et acteurs interrogés. En effet, certaines attentes fortes concernant le pilotage même de l'élaboration du SDT-GR, sont peu, voire pas abordées par la convention-cadre et portent

1.2. Anpassung an den Anspruch einer integrierten Vorgehensweise

Die Querschnittsanalyse der bereits im Rahmen des REK-GR erstellten Teilbereiche hat gezeigt, dass diese nacheinander und getrennt voneinander erarbeitet wurden, wobei der in der Rahmenvereinbarung vorgesehene bereichsübergreifende Ansatz nicht konsequent berücksichtigt wurde.

Der auf themenspezifisch konzipierten Einzelabschnitten beruhende Ansatz scheint nicht gut zu den Gegebenheiten bzw. der zeitlichen Mitwirkung der Akteure in der Großregion zu passen:

- So hat beispielsweise die zeitweilige Abwesenheit der Wallonie dazu geführt, dass Herausforderungen, die in dieser Region im Zusammenhang mit der Mobilität und den prioritären Großprojekten bestehen, nicht berücksichtigt wurden.
- Die Analyse der raumplanerischen Strategien der verschiedenen Teilgebiete hat jedoch auch die Frage aufgeworfen, inwiefern deren Aktualisierungen im REK-GR berücksichtigt werden können. Damit wurde der Vorschlag eines langfristiger konzipierten Prozesses diskutiert.

1.3. Nicht berücksichtigte Erwartungen an das REK-GR

Die Phase der Gespräche und der Workshop mit dem KARE haben gezeigt, dass die Ergebnisse auf Grundlage der Rahmenvereinbarung nur teilweise den Erwartungen des KARE und der befragten Akteure entspricht. So werden einige mit Nachdruck vorgebrachten Erwartungen an die Steuerung des REK-GR Erarbeitungsprozesses kaum bzw. gar nicht von der

notamment sur trois aspects :

- **La modularité** : les entretiens menés ont montré que les partenaires de la Grande Région attendent une certaine modularité du SDT-GR. Cette modularité devrait porter à la fois sur **la forme du document (caractère polymorphe)**, qui doit concilier à la fois de la cartographie, des mesures et recommandations, une feuille de route, mais également devrait contribuer à prendre en compte la **diversité des territoires** de la Grande Région : pour beaucoup d'acteurs, les espaces fonctionnels, et notamment l'espace métropolitain transfrontalier au cœur de la Grande Région, revêtent un caractère spécifique qui nécessite, dans le cadre du SDT-GR, une action adaptée.
- **La concertation** : Plusieurs acteurs ont souligné la nécessité de construire le SDT-GR en concertation avec des acteurs locaux (notamment les espaces de coopération transfrontalière, les réseaux de villes), mais aussi avec des experts sur des questions précises,...
- **Le suivi et l'évaluation du SDT-GR** : cette question est absente de la convention-cadre, alors qu'elle est réclamée à l'unanimité des acteurs rencontrés.

Rahmenvereinbarung behandelt. Diese Erwartungen zielen insbesondere auf drei Aspekte ab:

- **Die Flexibilität**: Die geführten Gespräche haben gezeigt, dass sich die Partner in der Großregion eine gewisse Flexibilität vom REK-GR erwarten. Diese Flexibilität sollte zum einen bei **der Form des Dokuments (vielgestaltige Form)** gewährleistet sein, das gleichzeitig eine kartografische Darstellung, Maßnahmen, Empfehlungen und einen Fahrplan (Roadmap) in sich vereinigen soll, zum anderen aber auch dazu beitragen, dass die **Vielfalt der Räume** in der Großregion berücksichtigt wird: Nach Ansicht vieler Akteure weisen die funktionalen Räume – und hier insbesondere der inmitten der Großregion liegende grenzüberschreitende Metropolraum – Besonderheiten auf, die im Rahmen des REK-GR berücksichtigt werden sollten.
- **Die Abstimmung untereinander**: Nach Auffassung des KARE sowie mehrerer Akteure soll das REK-GR in Abstimmung mit den Akteuren auf lokaler Ebene (hier ist insbesondere an die Räume der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und die Städteneetze zu denken), aber auch mit Experten für bestimmte Fragen entwickelt werden.
- **Die Begleitung der Umsetzung des REK-GR und dessen Evaluation**: Dieser Aspekt findet in der Rahmenvereinbarung keine Erwähnung, obwohl er von den Akteuren, mit denen Gespräche geführt wurden, eingefordert wird.

2. Propositions pour une nouvelle orientation du SDT-GR

Cette partie doit permettre de guider le CCDT lors de la rédaction d'un appel d'offre afin de choisir un consultant pour réaliser, non pas un « Schéma », mais plutôt une « **Stratégie** » de **Développement Territorial de la Grande Région**. Elle présente un cheminement en quatre modules :

- Compréhension : reconstituer un socle de connaissances partagées ;
- Vision stratégique : se doter d'un projet d'avenir commun ;
- Programme opérationnel : déterminer nos actions prioritaires ;
- Suivi et évaluation : penser le processus.

Les choix proposés dans cette méthodologie s'appuient sur les travaux menés par le groupement tout au long de la mission : analyse transversale des documents stratégiques et des volets déjà réalisés du SDT-GR, entretiens auprès des acteurs, conclusions du séminaire de travail avec le CCDT du 30 septembre 2016.

2.1 Les principes généraux

Les entretiens et les échanges avec le CCDT ont permis de mettre en évidence plusieurs éléments qui constituent autant de points de convergence entre les acteurs et constituent un socle commun, des principes généraux, sur la façon de concevoir et conduire l'élaboration du SDT-GR.

La plupart des acteurs interrogés souhaitent que la Grande Région dispose d'un **document unique et partagé pour le développement de son territoire** dans les prochaines années. Ce document ne peut pas être un

2. Vorschläge für eine neue Ausrichtung des REK-GR

Dieser Teil soll es ermöglichen, den KARE bei der Erstellung einer Ausschreibung zu leiten, mittels derer ein Auftragnehmer für die Aufgabe statt eines „Konzepts“ eine „**Strategie**“ für die **Raumentwicklung in der Großregion** zu entwickeln ausgewählt werden soll. Zu diesem Zweck wird nachstehend ein schrittweises Vorgehen in vier Arbeitsmodulen beschrieben:

- Verständnis: Ein gemeinsames Grundverständnis herstellen;
- Strategische Vision: sich auf ein gemeinsames Zukunftsprojekt verständigen;
- Handlungsprogramm: Bestimmen vorrangiger Maßnahmen;
- Begleitung der Umsetzung und Evaluation: Ausgestaltung des Prozesses

Die für diese Methodik vorgeschlagene Auswahl stützt sich auf die vom Konsortium im Laufe des gesamten Auftrags durchgeführten Arbeiten: die Querschnittsanalyse der Strategiepapiere und der bereits erstellten Teilbereiche des REK-GR, die Gespräche mit den Akteuren und die Schlussfolgerungen des Workshops mit dem KARE vom 30. September 2016.

2.1 Die Grundprinzipien

Die Gespräche und der Austausch mit dem KARE haben es ermöglicht, mehrere Aspekte herauszuarbeiten, bei denen jeweils Übereinstimmung unter den Akteuren herrscht und die im Hinblick auf die Art und Weise, wie die Erarbeitung des REK-GR geplant und durchgeführt werden sollte, eine gemeinsame Basis in Form von Grundprinzipien bilden.

Die meisten der befragten Akteure möchten, dass die Großregion in den kommenden Jahren über ein **einziges und gemeinsam genutztes Dokument für ihre Raumentwicklung** verfügt. Dieses Dokument kann

document prescriptif mais **un document permettant en outre de mettre en œuvre des actions opérationnelles**, permettant, à terme, le rayonnement de la Grande Région à l'extérieur.

Si la validation politique de la démarche reste du ressort du Sommet des Exécutifs de la Grande Région, **le CCDT** est identifié comme **l'instance légitime pour le pilotage de la démarche** et aura à sa charge d'organiser les comités de pilotages et d'accueillir les ateliers. L'élaboration du document par une **ingénierie externe**, en concertation avec les **acteurs locaux** de la Grande Région, est largement souhaitée. L'**actualisation** du document devra se faire **punctuellement**, tous les cinq ans, par exemple.

Des indicateurs de suivi permettront d'assurer **un monitoring de la démarche** par le CCDT, avec le soutien du SIG-GR.

2.2. Compréhension : Reconstituer un socle de connaissances partagées

2.2.1 Pourquoi cette proposition du groupement ?

Ce premier module doit permettre de « donner à voir » la Grande Région et de répondre à un besoin de connaissance. Il doit permettre d'aboutir à une vision territorialisée des enjeux, atouts, menaces.

Le travail mené au cours des 3 modules de la mission a très clairement montré le besoin de compréhension et d'identification par les acteurs des problématiques auxquelles est confrontée la Grande Région. En effet, en dépit des travaux menés depuis 20 ans par la Grande Région et les groupes de travail qui la composent, la connaissance de ces problématiques communes est loin d'être acquise, laissant le sentiment de

nicht formell bindend sein. Stattdessen **muss es sich um ein Dokument handeln, welches trotzdem ermöglicht, konkrete Maßnahmen durchzuführen**, mit denen sich die Sichtbarkeit der Großregion außerhalb ihres Gebiets entfalten lässt.

Wenn die politische Validierung der Vorgehensweise im Verantwortungsbereich des Gipfels der Großregion bleibt, gilt **der KARE** als das **für die Lenkung der Vorgehensweise legitimierte Gremium** und wird die Aufgabe haben, die Sitzungen des Lenkungsausschusses zu organisieren und Workshops in seinem Rahmen zu veranstalten. Die Erarbeitung des Dokuments durch ein **externes Planungsbüro** in Abstimmung mit den **lokalen Akteuren** in der Großregion ist als breiter Wunsch zu verzeichnen. Die **Aktualisierung** des Dokuments wird **punktuell** zu erfolgen haben zum Beispiel alle fünf Jahre.

Indikatoren für die Beobachtung der Anwendung des REK-GR werden es ermöglichen, **ein Monitoring des Vorgehens** durch den KARE mit Unterstützung des GIS-GR zu ermöglichen.

2.2. Verständnisses : Ein geteiltes Basiswissen wiederherstellen

2.2.1 Warum dieser Vorschlag ?

Dieses erste Arbeitsmodulsoll es ermöglichen, die Großregion „sichtbar“ werden zu lassen und auf das Informationsbedürfnis einzugehen. Dieses Arbeitsmodul soll am Ende eine nach Räumen differenzierte Vorstellung von den Herausforderungen, Stärken und Risiken vermitteln.

Die Arbeiten im Rahmen der drei Arbeitsmodule des Auftrags haben sehr deutlich gezeigt, dass auf Seiten der Akteure das Bedürfnis besteht, die Herausforderungen zu verstehen und zu erkennen, mit denen die Großregion konfrontiert ist. Trotz der seit 20 Jahren von der Großregion und ihren Arbeitsgruppen geleisteten Arbeit fehlt ein gemeinsames Grundverständnis zu den gemeinsamen Herausforderungen in der

systématiquement redémarrer d'une « feuille blanche ».

Pour autant, il ne s'agit pas de réaliser un diagnostic classique, qui peut se révéler très lourd à l'échelle d'un territoire comme celui de la Grande Région, mais plutôt un diagnostic synthétique et très illustré, afin de répondre aux attentes exprimées en matière de représentation visuelle de la Grande Région.

C'est en réalisant ce diagnostic que la Grande Région sera en capacité d'identifier pour chaque problématique si elle concerne tout ou partie de l'espace grand-régional. Ce qui permettrait ainsi de répondre à la volonté exprimée par certains acteurs que le SDT-GR intègre une certaine modularité.

2.2.2 Comment le réaliser ?

Ce module doit permettre de dresser un **diagnostic synthétique** de la Grande Région à partir des éléments de l'étude actuelle et des documents existants. Les différents rapports de l'Observatoire Interrégional de l'Emploi (OIE) fournissent par exemple une vision synthétique des dynamiques socioéconomiques de la Grande Région sur les 10 dernières années.

A partir de ce diagnostic, l'idée est de spatialiser les problématiques identifiées en co-élaborant une **carte des risques et opportunités** de la Grande Région avec les membres du CCDT. Ce travail pourrait nécessiter l'organisation de **deux ateliers de travail** avec le CCDT, le premier pour élaborer la carte, le second pour valider le rapport correspondant à ce premier module.

L'**atelier de travail n°1** pourra prendre en compte les principes d'une **approche territoriale** (où se trouvent les grands enjeux de la Grande Région ?) et d'une **approche problématisée** (cf. page 256) à partir des 4 grandes thématiques identifiées lors de l'étude actuelle : la dynamique

Großregion.

Statt einer klassischen Bestandsaufnahme, die sich auf der Ebene eines Raums wie der Großregion als sehr schwierig herausstellen kann, soll eine zusammenfassende und sehr anschauliche Bestandsaufnahme erstellt werden, um den geäußerten Erwartungen hinsichtlich der visuellen Darstellung der Großregion gerecht zu werden.

Die Realisierung einer solchen Bestandsaufnahme wird die Großregion in die Lage versetzen, für jedes Problemfeld festzustellen, ob es den ganzen großregionalen Raum oder nur einen Teil dieses Raums betrifft. Auf diese Weise wäre es möglich, dem erklärten Wunsch einiger Akteure Rechnung zu tragen, wonach das REK-GR eine gewisse Flexibilität aufweisen sollte.

2.2.2 Wie lässt sich dieses Modul realisieren?

Dieses Modul muss es ermöglichen, ausgehend von den Erkenntnissen der aktuellen Studie und den existierenden Dokumenten eine **zusammenfassende Bestandsaufnahme** zur Situation der Großregion zu erstellen. So liefern beispielsweise die verschiedenen Berichte der Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle (IBA) einen Überblick über die sozioökonomischen Entwicklungen in der Großregion in den vergangenen zehn Jahren.

Auf der Grundlage einer solchen zusammenfassenden Bestandsaufnahme könnte dann eine räumliche Zuordnung der erfassten Problemfelder vorgenommen werden, einhergehend mit der Erarbeitung einer **Übersichtskarte zu den Risiken und Chancen** in der Großregion zusammen mit den Mitgliedern des KARE. Für diese Arbeit könnte die Organisation von **zwei Workshops** mit dem KARE notwendig sein : einem ersten für die Erarbeitung der Karte und einem zweiten für die Bestätigung des Berichts zu diesem ersten Modul.

Bei **Workshop Nr. 1** können die Prinzipien eines **raumbezogenen Ansatzes** (wo sind die großen Herausforderungen der Großregion angesiedelt?) und eines **problematisieren Ansatzes** (vgl. Seite 256) ausgehend von den im Rahmen der aktuellen Studie erfassten vier großen

démographique et les besoins territoriaux associés, la mobilité, le développement économique, y compris le tourisme et les questions de formation/éducation, l'environnement, l'énergie, la protection du climat. Cet atelier s'appuiera sur une **série de cartes** et permettra d'esquisser une première carte des risques et opportunités de la Grande Région.

L'**atelier de travail n°2** doit permettre au CCDT de valider ce premier module : diagnostic et carte des risques et opportunités. A la suite de cet atelier, il sera nécessaire de prévoir un temps de validation par les élus de la Grande Région.

Livrables du module 1 :

- 1 jeu de cartes territoriales et thématiques
- 1 carte de synthèse des risques et opportunités
- 1 rapport d'accompagnement de la carte

2.3. Vision stratégique : se doter d'un projet d'avenir commun

2.3.1 Pourquoi cette proposition du groupement ?

Les entretiens ont montré qu'en plus d'un temps de diagnostic nécessaire pour une compréhension partagée de la Grande Région, une grande partie des acteurs estiment que la Grande Région doit se doter d'une vision des enjeux de développement de son territoire.

S'appuyant sur le module précédent, notamment les problématiques identifiées, elle s'articulerait en fonction de ce qui relève des espaces fonctionnels internes à la Grande Région et de ce qui relève de la Grande Région dans son ensemble.

Themenfeldern zugrundegelegt werden: die räumlichen Herausforderungen des demografischen Wandels, die Mobilität, die Wirtschaftsentwicklung einschließlich Tourismus und Ausbildungsfragen, die Umwelt, die Energie und der Klimaschutz. Dieser Workshop würde sich auf eine **Reihe von Karten** stützen und es ermöglichen, eine erste Übersichtskarte zu den Risiken und Chancen in der Großregion zu entwerfen.

Im **zweiten Workshop** soll der KARE die Ergebnisse (Bestandsaufnahme und Übersichtskarte zu den Risiken und Chancen) des ersten Arbeitsmoduls bestätigen. Im Anschluss an diesen Workshop sollte genügend Zeit für die Bestätigung durch die politischen Mandatsträger der Großregion eingeplant werden.

Erwartete Ergebnisse des ersten Arbeitsmoduls:

- 1 Satz Gebietskarten und thematische Karten
- 1 Übersichtskarte zu den Risiken und Chancen
- 1 Begleitbericht zu der Karte

2.3. Strategische Vision : Ein gemeinsam Zukunftprojekt benötigen

2.3.1 Warum dieser Vorschlag?

Die Gespräche haben gezeigt, dass ein großer Teil der Akteure der Ansicht ist, dass es zusätzlich zur Bestandsaufnahme für ein gemeinsames Verständnis von der Großregion erforderlich ist, dass sich die Großregion ein Bild von den künftigen Herausforderungen für die Raumentwicklung macht.

Auf der Grundlage des vorherigen Arbeitsmoduls und der ermittelten Herausforderungen würde sich eine solche Vision danach richten, was in den Zuständigkeitsbereich der funktionalen Räume innerhalb der Großregion und was in den Zuständigkeitsbereich der Großregion in Gänze fällt.

2.3.2 Comment le réaliser ?

Le travail pourra être mené conjointement avec le CCDT lors de **plusieurs ateliers stratégiques**, selon l'espace fonctionnel concerné (rappelons que le SDT-GR a précédemment identifié 3 espaces fonctionnels +1 : l'espace métropolitain transfrontalier, l'espace nord-wallon, l'espace rhénan, auxquels il faut ajouter l'espace grand régional dans son ensemble, échelle d'action des instances de la Grande Région) et les problématiques qui lui sont inhérentes, notamment la demande de la Région wallonne de considérer l'espace nord-wallon comme relevant de trois espaces métropolitains distincts, centrés sur Lille, Bruxelles et la région MHAL.

Le premier atelier stratégique portant sur les enjeux à l'échelle grand-régionale, il ne paraît pas nécessaire d'associer d'autres participants, le CCDT étant légitime pour mener les réflexions. Toutefois, afin de prendre en compte les problématiques nationales et régionales à l'œuvre sur les différents versants, certains acteurs pourraient être ponctuellement associés. A titre d'exemple, les réflexions du CCDT sur la question ferroviaire pourraient associer l'état fédéral belge, autorité compétente côté belge sur cette question.

En revanche, les autres ateliers stratégiques, menés à l'échelle d'espaces fonctionnels, doivent permettre d'associer systématiquement d'autres acteurs aux travaux du CCDT, notamment les Groupements Européens de Coopération Territoriale (GECT) (Alzette-Belval, Eurodistrict SaarMoselle,...), les réseaux de villes (Tonicités, Quattropole, réseau MAHHL³⁰,...), voire d'autres acteurs qui restent à définir (experts locaux, centres de recherche, etc.).

³⁰ Réseau MAHHL : Maastricht, Aix-la-Chapelle, Heerlen, Hasselt, Liège

³¹ MAHHL-Netz: Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt, Lüttich

2.3.2 Wie lässt sich dieses Arbeitsmodul realisieren?

Die Arbeit könnte zusammen mit dem KARE im Rahmen von **mehreren Strategieworkshops** geleistet werden, und zwar entsprechend den jeweils betroffenen funktionalen Räumen und den ihnen inhärenten Herausforderungen (in diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass im REK-GR gegenwärtig drei funktionale Räume +1 ausgemacht wurden: der grenzüberschreitende Metropolraum, der Raum „Norden der Wallonie“ und die Rheinachse, zu denen der großregionale Raum in Gänze hinzugenommen werden muss, also die Handlungsebene der Organe der Großregion). Außerdem hat die Wallonie das Anliegen geäußert den nord-wallonischen Raum als genauso relevant zu erachten wie die 3 anderen Räume mit metropolitaner Qualität in Lille, Brüssel und in der MHAL-Region.

Da sich der erste Strategieworkshop mit den Herausforderungen auf großregionaler Ebene befasst, scheint es nicht notwendig zu sein, andere Teilnehmer einzubeziehen, weil der KARE legitimiert ist, die diesbezüglichen Überlegungen anzustellen. Allerdings könnten punktuell bestimmte Akteure hinzugezogen werden, um den in den verschiedenen Teilgebieten anstehenden nationalen und regionalen Problematiken Rechnung zu tragen. So könnte beispielsweise bei den Überlegungen des KARE zum Thema Schienenverkehr die nationale Ebene Belgiens einbezogen werden, da diese auf belgischer Seite für dieses Thema zuständig ist.

Demgegenüber müssen es die anderen Strategieworkshops, die auf der Ebene funktionaler Räume durchgeführt werden, ermöglichen, systematisch andere Akteure an den Arbeiten des KARE zu beteiligen wie beispielsweise insbesondere die Europäischen Verbände für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) (Alzette-Belval, Eurodistrict SaarMoselle, ...), die Städtetnetze (Tonicités, Quattropole, MAHHL³¹, ...) aber auch lokale Experten, Forschungszentren usw.

Cette méthodologie a pour vertu de répondre à la question, maintes fois évoquée au cours de nos travaux, du « territoire pertinent ».

Elle contribue, non pas à choisir entre des approches différentes (Grande Région, RMPT, espace polycentrique central), mais bien à déterminer la place de chacune d'entre elles

Les ateliers stratégiques se dérouleront en plusieurs temps, organisés en **modules de questionnements** :

- partage des constats du diagnostic ;
- bilan des points de blocage et des dysfonctionnements ;

- bilan synthétique des actions déjà menées ;
- identification des actions potentielles à mener à court, moyen et long terme ;
- identification des moyens techniques et financiers et du système de gouvernance pour mettre en œuvre les actions ;
- définition des calendriers et étapes de déroulement des actions potentielles.

Les éléments produits lors de ces différents modules constitueront une **Vision du développement territorial de la Grande Région**, présentant les grands principes et problématiques à prendre en compte dans les années à venir et une **liste de projets-clés** à mettre en œuvre sur le court, moyen et long terme.

Ce document sera validé par les élus de la Grande Région.

Livrable du module 2 :

- Document « Vision de la Grande Région » (avec liste de projets-clés)

Cette Methodik hat den Vorteil die während unseren Arbeiten mehrmals erwähnte Frage zum passenden Gebiet zu beantworten. Sie ermöglicht, nicht zwischen verschiedenen Ansätzen auswählen zu müssen (Großregion, GPMR, zentraler polyzentrischer Raum) sondern den Gebietsumfang individuell für jeden dieser Ansätze zu bestimmen.

Die Strategieworkshops werden in mehreren Schritten ablaufen und in Form von **Modulen für Befragungen** aufgebaut sein:

- Austausch der Feststellungen im Rahmen der Bestandsaufnahme
- Überblick über die Punkte, bei denen ein Stillstand bzw. Fehlentwicklungen zu verzeichnen sind
- Zusammenfassung der bereits durchgeführten Maßnahmen
- Festlegung möglicher Maßnahmen, die kurz-, mittel- oder langfristig durchzuführen sind
- Festlegung der technischen und finanziellen Mittel und des Steuerungssystems für die Umsetzung der Maßnahmen
- Festlegung der Zeitpläne und des genauen Ablaufs der möglichen Maßnahmen

Die Bestandteile die innerhalb der verschiedenen Arbeitsmodulen erarbeitet werden soll stellen eine **Vision für die Raumentwicklung in der Großregion** dar, in der zum einen die wesentlichen Grundsätze und die Herausforderungen aufgeführt werden, die es in den kommenden Jahren zu berücksichtigen gilt, und in der zum anderen eine **Liste von Schlüsselprojekten** enthalten ist, die kurz-, mittel- oder langfristig durchzuführen sind.

Dieses Dokument muss von den politischen Mandatsträgern der Großregion bestätigt werden.

Erwartetes Ergebnis von Arbeitsmodul 2:

- Dokument „Vision für die Großregion“ (mit einer Liste von Schlüsselprojekten)

2.4. Programme opérationnel : déterminer les actions prioritaires

2.4.1 Pourquoi cette proposition du groupement ?

S'il est très largement partagé que le SDT-GR ne peut pas prendre la forme d'un document à portée prescriptive, les entretiens et le séminaire avec le CCDT ont levé toute ambiguïté : à l'unanimité des acteurs, le SDT-GR ne peut pas rester qu'une simple vision stratégique. Il est indispensable qu'il prévoit une traduction opérationnelle, autour d'actions phares, qui permettront de démontrer que la Grande Région et le SDT ne sont pas que des concepts, mais bien des outils qui permettent d'agir concrètement.

2.4.2 Comment le réaliser ?

Ce module doit permettre aux membres du CCDT de définir les **actions territoriales ou thématiques à mettre en œuvre en priorité**.

A partir de la liste de projets-clés établie lors du module 2, le CCDT pourra procéder à une **sélection de 5 ou 6 projets** qui devraient être mis en œuvre en priorité. Chacun de ces projets pourra être décrit par une **fiche spécifique** comprenant les éléments suivants :

- territoire(s) concerné(s) ;
- résultats attendus/indicateurs de suivi ;
- porteurs et partenaires du projet ;
- durée ;
- coût ;
- outils de financement dont le programme Interreg Grande Région ;
- atouts et contraintes.

2.4. Handlungsprogramm: Bestimmen vorrangiger Maßnahmen

2.4.1 Warum dieser Vorschlag?

Während zwar breites Einvernehmen darüber herrscht, dass das REK-GR kein Dokument mit formell bindenden Charakter sein kann, haben die Gespräche und der Workshop mit dem KARE auch unmissverständlich folgende Erkenntnis geliefert: Das REK-GR soll nicht auf eine rein strategische Vision beschränkt werden. Es wird als unerlässlich angesehen, dass im REK-GR eine praktische Umsetzung anhand von Leuchtturmprojekten vorgesehen wird, die zeigen, dass die Großregion und das REK nicht nur abstrakte Konstrukte sind, sondern Instrumente, die ein konkretes Handeln ermöglichen.

2.4.2 Wie lässt sich dieses Arbeitsmodul realisieren?

In diesem Arbeitsmodul sollen vom KARE die **vorrangig umzusetzenden raumbezogenen bzw. themenorientierten Maßnahmen** festgelegt werden.

Ausgehend von der im Rahmen von Arbeitsmodul 2 aufgestellten Liste mit Schlüsselprojekten wird der KARE eine **Auswahl von fünf oder sechs Projekten** treffen können, die vorrangig umgesetzt werden sollen. Für jedes dieser Projekte sollte eine **spezifische Projektbeschreibung** verfasst werden, die folgende Elemente enthält:

- betroffener Raum/betroffene Räume
- erwartete Ergebnisse/Indikatoren für die Beobachtung der Umsetzung
- Projektträger und Projektpartner
- Dauer
- Kosten
- Finanzierungsinstrumente, darunter das Interreg-Programm Großregion
- Vorteile und Hindernisse

Ces fiches pourront être complétées par des cartes d'action ou des schémas de mise en œuvre.

La liste de ces projets prioritaires devra être validée par les élus de la Grande Région.

Livrables du module 3 :

- 5 ou 6 fiches projets détaillées
- Cartes ou schémas de mise en œuvre

2.5. Suivi et évaluation : penser le processus

2.5.1 Pourquoi cette proposition du groupement ?

Cette proposition fait suite à un double constat : d'une part, cette disposition est absente de la convention-cadre et mériterait d'être complétée sur ce point et d'autre part, ce point étant devenu un grand classique dans la mise en œuvre de l'action publique, cette disposition a été très fréquemment citée lors des entretiens menés et constitue une attente des acteurs.

2.5.2 Comment le réaliser ?

Le SDT-GR doit être considéré comme un processus de concertation continu. Son suivi et son monitoring sera assuré par le CCDT, avec l'appui du SIG-GR.

Une évaluation des actions prioritaires par le CCDT pourra être menée tous les 2 ou 3 ans. En fonction des résultats de l'évaluation et si le besoin s'en fait sentir, le document pourra être, révisé ou réajusté partiellement, par exemple tous les 5 ans ou lors de chaque nouvelle programmation Interreg.

Die Projektbeschreibungen können durch Karten zum Projektgebiet oder durch Pläne für die Umsetzung ergänzt werden.

Die Liste dieser vorrangigen Projekte muss von den politischen Mandatsträgern der Großregion bestätigt werden.

Erwartete Ergebnisse von Arbeitsmodul 3:

- 5 oder 6 ausführliche Projektbeschreibungen
- Karten bzw. Pläne für die Umsetzung

2.5. Beobachtung der Anwendung und Evaluation : der Prozess bedenken

2.5.1 Warum dieser Vorschlag ?

Dieser Vorschlag resultiert aus zwei Feststellungen: Zum einen fehlt diese Komponente in der Rahmenvereinbarung und sollte ergänzt werden. Zum anderen wurde diese Komponente aufgrund der Tatsache, dass dieser Aspekt mittlerweile zu einem ganz klassischen Bestandteil der Umsetzung von Maßnahmen der öffentlichen Hand geworden ist, sehr häufig im Rahmen der Gespräche genannt und wird von den Akteuren erwartet.

2.5.2 Wie lässt sich dieses Arbeitsmodul realisieren?

Die Umsetzung des REK-GR muss als ein Prozess einer kontinuierlichen Abstimmung betrachtet werden. Für die Begleitung und das Monitoring der Umsetzung wird der KARE mit Unterstützung des GIS-GR sorgen.

Der KARE könnte eine Evaluation der vorrangigen Maßnahmen durchgeführt alle zwei oder drei Jahre werden. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Evaluierung könnte - falls notwendig - das Dokument zum Beispiel alle fünf Jahre oder im Zuge jeder neuen Interreg-Programmperiode berichtigt oder teilweise geändert werden.

Afin de réaliser le monitoring, une série d'indicateurs de suivi devront être mis en place par le CCDT.

Ces indicateurs permettront de mesurer de façon continue l'évolution des projets mis en œuvre, et de façon plus ponctuelle, ses effets. Cela permettra au CCDT d'ajuster ses actions et ainsi favoriser l'atteinte des résultats concrets.

Le module 4 doit permettre l'identification des indicateurs pertinents à suivre en fonction des objectifs du SDT-GR et des projets à mettre en œuvre en priorité.

Une fois identifiés, ces indicateurs pourront être proposés par le consultant au CCDT qui les validera.

Livrables du module 4 :

- Liste d'indicateurs de suivi
- Rapport d'accompagnement

Document final :

Cartes territoriales et thématiques
Une carte « Risques et opportunités » de la Grande Région
Rapport d'accompagnement de la carte
Une « Vision de la Grande Région »
Une série de fiches détaillées des actions prioritaires
Liste d'indicateurs pour le suivi et la mise en œuvre du SDT-GR

Zur Durchführung des Monitorings muss der KARE eine Reihe von Indikatoren für die entsprechende Beobachtung entwickeln.

Diese Indikatoren werden es ermöglichen, die Entwicklung der Projekte, die durchgeführt werden, kontinuierlich und die Auswirkungen dieser Projekte stärker punktuell zu beurteilen. So soll es dem KARE ermöglicht werden, das Konzept anzupassen und so das Erreichen konkreter Ziele zu verbessern.

Arbeitsmodul 4 soll ermöglichen, Indikatoren festzulegen, die geeignet sind, die Umsetzung des REK-GR im Hinblick auf seine Ziele und die vorrangig durchzuführenden Projekte zu beobachten.

Nachdem diese Indikatoren festgelegt wurden, kann der zukünftige Auftragnehmer diese dem KARE zur Bestätigung vorlegen.

Erwartete Ergebnisse von Arbeitsmodul 4 :

- Liste mit Indikatoren für die Beobachtung der Umsetzung
- Begleitbericht

Endgültiges Dokument :

Gebietskarten und thematische Karten
Eine Übersichtskarte „Risiken und Chancen“ für die Großregion
Begleitbericht zu der Karte
Eine „Vision für die Großregion“
Eine Reihe von ausführlichen Beschreibungen der vorrangigen Maßnahmen
Liste von Indikatoren für die Beobachtung und die Anwendung des REK-GR

ANNEXE :

A LA RENCONTRE DES PARTENAIRES ET DES ACTEURS DU SDT-GR

1. Objectifs des entretiens et partenaires rencontrés

Les deux premiers modules n'ont pas permis d'aborder la question de la méthode d'élaboration du SDT-GR. Dans le cadre du troisième et dernier module de la présente mission, **un premier temps de rencontre** des différents partenaires impliqués directement ou indirectement par le projet de SDT-GR a donc été organisé, afin de **recueillir leurs attentes quant à la méthode d'élaboration du SDT-GR**, mais aussi de **partager avec eux les conclusions des deux premiers modules de travail**.

Compte tenu des délais de la mission, une liste restreinte d'une soixantaine d'entretiens, représentative des instances de la Grande Région, mais également d'autres structures, a été élaborée, comprenant :

- Les représentants politiques des instances du **Sommet de la Grande Région** ;

ANHANG :

TREFFEN MIT DEN AN DER AUFSTELLUNG DES REK-GR BETEILIGTEN STELLEN UND WEITEREN RELEVANTEN AKTEUREN

1. Zielsetzung der Gespräche und Auflistung der Akteure, mit denen Treffen stattgefunden haben

Die beiden ersten Arbeitsmodule haben es nicht ermöglicht, die Methode der Erarbeitung des REK-GR zu erörtern. Daher wurden im Rahmen des dritten und letzten Arbeitsmodules dieses Auftrags **zunächst Interviews** mit den verschiedenen direkt oder indirekt mit dem Projekt des REK-GR befassten Partnern organisiert, um zum einen **ihre Erwartungen betreffend der Methode der Erarbeitung des REK-GR zu ermitteln**, zum anderen aber auch um sich **mit ihnen zusammen über die Schlussfolgerungen der beiden ersten Arbeitsmodule auszutauschen**.

Angesichts der für den Auftrag festgelegten Fristen wurde eine begrenzte Liste mit rund 60 Gesprächspartnern erarbeitet, wobei darauf geachtet wurde, dass sie die Organe der Großregion, aber auch andere Strukturen vertreten. Dementsprechend standen folgende Akteure auf dieser Liste :

- die politischen Vertreter/-innen der Organe des **Gipfels der Großregion**;

- Les membres du **Comité de Coordination du Développement Territorial (CCDT)** ;
- Les Présidents des principaux **groupes de travail de la Grande Région**, concernés par l'élaboration du SDT-GR ;
- Les Présidents des **groupes de travail du Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR)** ;
- Les représentants de l'ancien **Comité pour une Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (CRMPT)**, en-dehors des membres déjà présents dans les instances précitées ;
- Des représentants **d'autres structures** :
 - Le groupement a proposé que la **ville d'Arlon** soit rencontrée, car c'est la seule ville du réseau Tonicités qui ne fasse pas partie du CRMPT, ainsi que le **Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain**, qui regroupe les 4 grandes agglomérations de Lorraine (Nancy, Metz, Thionville, Epinal)
 - **la région wallonne** a également souhaité que soient interrogées ses **services en charge du développement économique et de la mobilité**, ainsi que les représentants de **l'association Liège Europe Métropole**, afin d'apporter notamment un éclairage sur l'espace transfrontalier MHAL (Maastricht-Hasselt-Aachen-Liège).
- die Mitglieder des **Koordinierungsausschusses Raumentwicklung (KARE)**;
- die Vorsitzenden der wichtigsten **Arbeitsgruppen der Großregion**, die von der Erarbeitung des REK-GR betroffen sind;
- die Vorsitzenden der **Arbeitsgruppen des Wirtschafts- und Sozialausschusses (WSAGR)**;
- die Vertreter/-innen des früheren **Ausschusses für eine Grenzüberschreitende polyzentrische Metropolregion (GPMR)**, abgesehen von den Mitgliedern, die bereits den zuvor genannten Organen angehören;
- Vertreter/-innen **anderer Strukturen** :
 - Die Arbeitsgemeinschaft hat vorgeschlagen, ein Treffen mit der **Stadt Arlon** zu organisieren, da es sich hier um die einzige Stadt des Städtennetzes Tonicités handelt, die nicht Teil der GPMR ist, sowie mit dem **Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain (Metropolitanes Zentrum des lothringischen Siedlungsbands)**, das die vier großen Ballungsräume Lothringens umfasst (Nancy, Metz, Thionville, Epinal).
 - Darüber hinaus war es auch der Wunsch der **Wallonischen Region**, dass ihre **für die Wirtschaftsentwicklung und die Mobilität zuständigen Dienststellen** sowie die Vertreter/-innen der **Vereinigung „Liège Europe Métropole“** befragt werden, um insbesondere für mehr Klarheit betreffend den grenzüberschreitenden Raum MHAL (Maastricht-Hasselt-Aachen-Lüttich) zu sorgen.

2. Bilan de la phase des entretiens

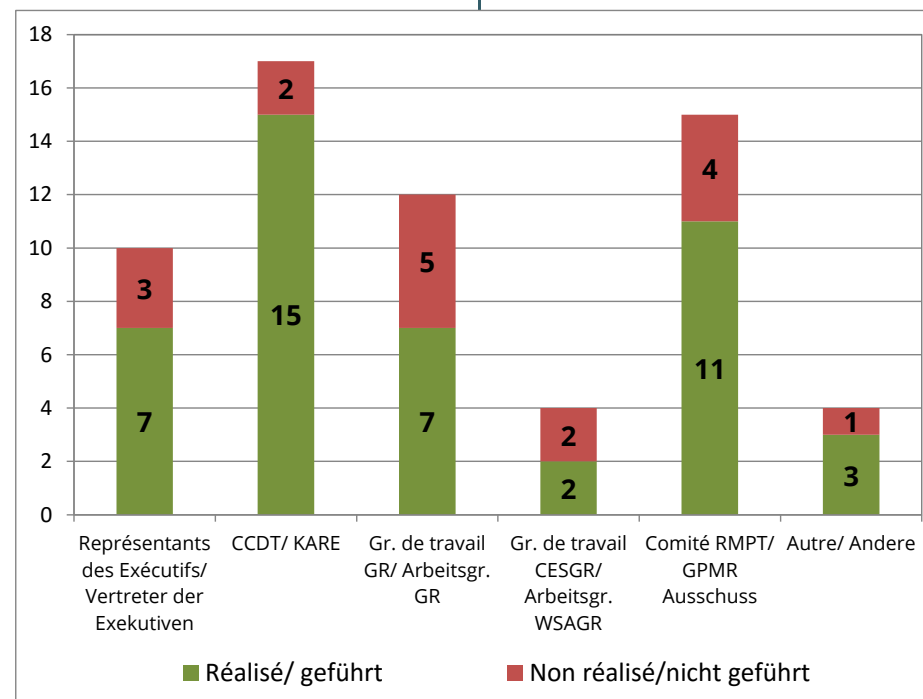
Sur les 62 entretiens prévus, **45 entretiens³² (73%) ont pu être menés à bien**. Hormis quelques très rares cas où aucune disponibilité n'a pu être trouvée, une partie des entretiens n'a pu être réalisée pour les raisons suivantes :

- les rendez-vous, pourtant fixés, ont été annulés, parfois le jour même de l'entretien ;
- les interlocuteurs n'ont pas donné suite et ce, malgré plusieurs relances ;
- **Certains interlocuteurs ont refusé d'être interrogés, s'estimant non compétents ou non concernés par les travaux du SDT-GR.**

2. Bilanz

Von den 62 geplanten Gesprächen **sind 45 Gespräche³³ (73 %) zustande gekommen**. Abgesehen von sehr wenigen Fällen, in denen kein Termin gefunden werden konnte, waren einige Gespräche aus folgenden Gründen nicht möglich :

- Bereits vereinbarte Treffen wurden abgesagt, teilweise sogar am Tag des geplanten Gesprächs selbst.
- Einige der kontaktierten Personen sind dem Wunsch nach einem Treffen trotz mehrfacher Nachfragen nicht nachgekommen.
- **Einige kontaktierte Personen wollten sich nicht befragen lassen, weil sie sich für nicht zuständig bzw. nicht von den Arbeiten am REK-GR betroffen erachten.**



³² Voir la liste des personnes rencontrées en annexe

³³ Siehe Liste der Gesprächspartner/-innen im Anhang.

Le nombre relativement élevé d'entretiens non réalisés (1 sur 4) et les motifs évoqués fournissent déjà un élément important : **certains partenaires de la Grande Région n'ont qu'une très faible visibilité, voire aucune, du projet de SDT-GR**, notamment au niveau des groupes de travail de la Grande Région et du CESGR.

Dans l'ensemble, les entretiens assurent une **bonne représentativité des différents versants de la Grande Région** : hormis les groupes de travail, dans lesquels les versants n'exercent pas tous une présidence et les autres structures interrogées au final peu nombreuses, les entretiens ont permis d'interroger des représentants de chaque versant. Ce constat doit toutefois être légèrement nuancé concernant les représentants politiques des instances du Sommet, le représentant luxembourgeois n'ayant pu être rencontré.

Die relativ hohe Zahl nicht zustande gekommener Gespräche (jedes vierte) und die angegebenen Gründe liefern bereits eine wichtige Erkenntnis : **Einige Partner in der Großregion haben von dem Projekt des REK-GR eine nur sehr schwache bzw. gar keine Vorstellung**, was insbesondere für die Arbeitsgruppen der Großregion und des WSAGR gilt.

Insgesamt gewährleiten die geführten Gespräche eine **gute Repräsentativität im Hinblick auf die verschiedenen Teilgebiete der Großregion** : Abgesehen von den Arbeitsgruppen, in denen die Teilgebiete nicht alle den Vorsitz innehaben, und den letztlich wenigen sonstigen befragten Strukturen haben es die Gespräche ermöglicht, Vertreter/-innen aller Teilgebiete zu befragen. Diese Feststellung muss allerdings bezüglich der politischen Vertreter/-innen der Organe des Gipfels dahingehend leicht relativiert werden, dass kein Treffen mit dem luxemburgischen Vertreter zustande gekommen ist.

3. Liste des personnes rencontrées

3.1. Représentants politiques des instances du Sommet de la Grande Région

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
ARTS Isabelle	LOR	Conseil Départemental de Meurthe et Moselle / <i>Departementrat des Departements Meurthe-et-Moselle</i>
BECK Thomas	LOR	Conseil Départemental de la Moselle / <i>Departementrat des Departements Moselle</i>
KIRCHHOFF Martine	LOR	Préfecture de Région Grand Est / <i>Präfektur der Region „Grand Est“</i>
MULLER Etienne	LOR	Conseil Régional Grand Est / <i>Regionalrat der Region „Grand Est“</i>
MAUERER Sarah	RHP	Land de Rhénanie-Palatinat / <i>Rheinland-Pfalz</i>
NIDERMAYER Martin	SAR	Land de Sarre / <i>Saarland</i>
DETAILLE Jean-Paul	WAL	Ministère délégué à la Représentation en Grande Région / <i>Ministerium, das mit der Vertretung der Wallonie bei der Großregion betraut ist</i>

3. Liste der Gesprächspartner/-innen

3.1 Politische Vertreter/-innen der Organe des Gipfels der Großregion

3.2. Membres du Comité de Coordination du Développement Territorial (CCDT)

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
BALL Laurence	GR	Euregio SAAR-LOR-LUX+
JACQUEY Florence	GR	GECT Secrétariat du Sommet de la Grande Région / <i>EVTZ Sekretariat des Gipfels der Großregion</i>
VERON Agnès	GR	GECT Secrétariat du Sommet de la Grande Région / <i>EVTZ Sekretariat des Gipfels der Großregion</i>
ARTS Isabelle	LOR	Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle / <i>Departementrat des Departements Meurthe-et-Moselle</i>
BECK Thomas	LOR	Conseil Départemental de Moselle / <i>Departementrat des Departements Moselle</i>
CHANDELIER Pierre	LOR	Préfecture de Région Grand Est / <i>Präfektur der Region „Grand Est“</i>
DE MONTALEMBERT Marie	LOR	DIRECCTE Grand Est / <i>(Regionaldirektion für Unternehmen, Wettbewerb, Verbraucherschutz, Arbeit und Beschäftigung) in der Region „Grand Est</i>
GERARD Miriana	LOR	Préfecture de Région Grand Est / <i>Präfektur der Region „Grand Est“</i>
HILT Etienne	LOR	DREAL Grand Est / <i>(Regionaldirektion für Umwelt, Raumordnung und Wohnungswesen) in der Region „Grand Est“</i>

3.2 Mitglieder des Koordinierungsausschusses Raumentwicklung (KARE)

KIRCHHOFF Martine	LOR	Préfecture de Région Grand Est / <i>Präfektur der Region „Grand Est“</i>
MERTZ Pierre	LOR	Conseil Départemental de la Meuse / <i>Departementrat des Departements Meuse</i>
MIZZON Jean-Marie	LOR	Conseil Départemental de Moselle / <i>Departementrat des Departements Moselle</i>
MULLER Etienne	LOR	Conseil Régional Grand Est / <i>Regionalrat der Region „Grand Est“</i>
RODRIGUE Isabelle	LOR	Conseil Départemental de la Meuse / <i>Departementrat des Departements Meuse</i>
SZYMKOWIAK Jenny	LOR	Conseil Régional Grand Est / <i>Regionalrat der Region „Grand Est“</i>
FORTUIN Christiane	LUX	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures / <i>Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur</i>
HENGEN Thierry	LUX	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures / <i>Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur</i>
VIDAL Marie-Josée	LUX	Ministère du Développement Durable et des Infrastructures / <i>Ministerium für nachhaltige Entwicklung und Infrastruktur</i>
GERKE Joachim	RHP	Land de Rhénanie-Palatinat – Direction structurelle et d’autorisation Nord / <i>Rheinland-Pfalz – Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord</i>
KRATZ Sabine	RHP	Chancellerie du Land de Rhénanie-Palatinat / <i>Staatskanzlei Rheinland-Pfalz / Rheinland-Pfalz – Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord</i>
MEDER Katja	RHP	Land de Rhénanie-Palatinat – Direction structurelle et d’autorisation Nord / <i>Rheinland-Pfalz – Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord</i>
SCHELMANN Petra	RHP	Ministère de l’Economie, de la protection du climat, de l’Energie et de la planification du Land / <i>Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung</i>
WERNIG Roland	RHP	Communauté de planification de la région de Trèves / <i>Planungsgemeinschaft Region Trier</i>
CHLENCH Andrea	SAR	Ministère de l’Intérieur et du Sport / <i>Ministerium für Inneres und Sport</i>
BASTIN Christian	WAL	Région Wallonne - Direction de l’aménagement régional / <i>Wallonische Region – Direktion für Regionalplanung</i>
DEMORTIER Henry	WAL	IDELUX / <i>(Interkommunaler Zweckverband für die Wirtschaftsentwicklung der belgischen Provinz Luxemburg)</i>
PETIT Alexandre	WAL	IDELUX / <i>(Interkommunaler Zweckverband für die Wirtschaftsentwicklung der belgischen Provinz Luxemburg)</i>

3.3. Présidents des groupes de travail de la Grande Région

3.3 Vorsitzende der Arbeitsgruppen der Großregion

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
DE MONTALEMBERT Marie	LOR	groupe de travail « Questions Economiques » / <i>Arbeitsgruppe „Wirtschaftliche Fragen“</i>
HILT Etienne	LOR	groupe de travail « Transports » / <i>Arbeitsgruppe „Verkehr“</i>
GERKE Joachim	RHP	groupe de travail « Environnement » / <i>Arbeitsgruppe „Umwelt“</i>
NEUMANN Clemens	RHP	groupe de travail « Marché de l'Emploi » / <i>Arbeitsgruppe „Arbeitsmarkt“</i>
ROBRECHT Werner	RHP	groupe de travail « Energie » / <i>Arbeitsgruppe „Energie“</i>
DANG-DUY Kim Mai	WAL	groupe de travail « Culture / Espace Culturel Grande Région » / <i>Arbeitsgruppe „Kultur / Kulturraum Großregion“</i>
VANDERMEULEN Sabine	WAL	groupe de travail « Tourisme » / <i>Arbeitsgruppe „Tourismus“</i>

3.4. Présidents des groupes de travail du Conseil Economique et Social de la Grande Région (CESGR)

3.4 Vorsitzende der Arbeitsgruppen des Wirtschafts- und Sozialausschusses (WSAGR)

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
DOSTERT Gilles	LUX	groupe de travail « Transports et Mobilité dans la Grande Région » / <i>Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität in der Großregion“</i>
MUSIALSKI Stéphanie	LUX	groupe de travail « Economie – Développement durable – Développement endogène » / <i>Arbeitsgruppe „Wirtschaft – Nachhaltige Entwicklung – Endogene Entwicklung“</i>

3.5. Membres du Comité pour une Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière (CRMPT)

3.5 Mitglieder des Ausschusses für eine Grenzüberschreitende polyzentrische Metropolregion (GPMR)

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
COROUGE Julie	GR	Université de la Grande Région / <i>Universität der Großregion</i>
LIESSE Donatien	GR	Réseau des Parcs Naturels de la Grande Région / <i>Netzwerk der Naturparke in der Großregion</i>
GRALL Pierrick	LOR	Ville de Thionville / <i>Stadt Thionville</i>
JUVEN Kristell	LOR	Carrefour des Pays Lorrains / <i>(regionales Netzwerk der Akteure für die Regionalentwicklung)</i>
REITZ Louis-François	LOR	Ville de Metz / <i>Stadt Metz</i>
SCHEER Véronique	LUX	Ville de Luxembourg / <i>Stadt Luxemburg</i>
DEGEN Gerhard	RHP	Ville de Kaiserslautern / <i>Stadt Kaiserslautern</i>
FRIEDEN Karl-Heinz (Dr.)	RHP	Ville de Konz / <i>Stadt Konz</i>
WALDSCHMIDT Jürgen	RHP	Ville de Trèves / <i>Stadt Trier</i>
WEINAND Joannes	RHP	Ville de Trèves / <i>Stadt Trier, Quattropole</i>
HABAY-LE Dorothee	TRF	GECT Alzette-Belval / <i>EVTZ Alzette-Belval</i>
PRIANON Isabelle	TRF	Eurodistrict SaarMoselle

3.6. Autres structures

3.6 Sonstige Strukturen

Personne rencontrée / Gesprächspartner/-in	Versant / Teilgebiet	Organisme / Institution
CASTAGNE Didier	WAL	Région Wallonne – Direction de la Mobilité / <i>Wallonische Region – Direktion für Mobilität</i>
COLLET Daniel	WAL	Région Wallonne – Direction de l'Economie, de l'Emploi et de la Recherche / <i>Wallonische Region – Direktion für Wirtschaft, Beschäftigung und Forschung</i>
STEVART Marianne	WAL	Ville d'Arlon / <i>Stadt Arlon</i>
STREE Julie	WAL	ASBL Liège Europe Métropole / <i>(Vereinigung ohne Gewinnerzielungsabsicht) „Liège Europe Métropole“</i>

**Rencontre des ministres et des responsables politiques de
l'aménagement du territoire
du 23 novembre 2016 à Namur
à l'occasion de la conférence sectorielle ministérielle
« Aménagement du territoire » de la Grande Région**

Les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire réunis à Namur le 23 novembre 2016 à l'occasion de la 5^e conférence ministérielle sectorielle de la Grande Région

(1) Considérant que

- La cohésion territoriale a été rajoutée en tant que nouvel objectif dans le Traité de Lisbonne et que ce traité est en vigueur depuis plus de 6 ans ;
- Les espaces transfrontaliers sont confrontés à des enjeux particuliers en vue d'un renforcement de la cohésion territoriale au niveau de l'Union européenne ;

**Treffen der für Landesplanung zuständigen Ministerinnen und
Minister und politischen Verantwortlichen
am 23. November 2016 in Namur
anlässlich der Fachministerkonferenz
« Landesplanung » der Großregion**

Die für Raumordnung und Landesplanung zuständigen Minister und politischen Verantwortlichen, die sich am 23. November 2016 in Namur anlässlich der 5. Fachministerkonferenz der Großregion treffen,

(1) Stellen fest, dass

- der territoriale Zusammenhalt als neues Ziel im Vertrag von Lissabon verankert und seit mehr als 6 Jahren in Kraft ist;
- grenzübergreifende Räume im Hinblick auf eine Stärkung des territorialen Zusammenhaltes auf Ebene der Europäischen Union mit besonderen Herausforderungen konfrontiert sind;

- Les obstacles rencontrés dans les activités transfrontalières sont encore nombreux et d'importantes difficultés notamment administratives et juridiques subsistent ;
- La Grande Région possède une longue expérience en matière de coopération territoriale transfrontalière et que certains obstacles ont pu être éliminés d'un commun accord de tous les acteurs impliqués ;
- Le Sommet des Exécutifs de la Grande Région s'est donné comme objectif de définir une stratégie de développement métropolitain pour la Grande Région à travers une approche coordonnée de son développement territorial en vue notamment de renforcer son positionnement au niveau européen ;
- Les ministres et responsables politiques de l'aménagement du territoire de la Grande Région ont décidé d'élaborer un schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR) en vue d'assurer la mise en œuvre de cette stratégie et de permettre un développement intégratif et cohérent de l'ensemble du territoire grand-régional et de contribuer ainsi au renforcement de sa dimension métropolitaine ;

(2) **Adoptent** les prises de position politiques qui suivent concernant le développement territorial, le schéma de développement territorial (SDT-GR) et le système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR).

(3) **Demandent** aux Exécutifs de la Grande Région d'intégrer ces prises de position politiques dans la Déclaration Commune du 15^{ème} Sommet des Exécutifs de la Grande Région sous présidence wallonne.

- Hindernisse in grenzübergreifenden Aktivitäten noch immer vielfältig auftreten und dass erhebliche verwaltungstechnische und juristische Schwierigkeiten fortbestehen;
- die Großregion auf eine langjährige Erfahrung im Bereich der territorialen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zurückblickt und verschiedene Hemmnisse zwischenzeitlich durch gemeinsame Vereinbarungen beseitigt werden konnten;
- es Beschlusslage des Gipfels der Exekutiven der Großregion ist, eine Strategie zur metropolitanen Entwicklung der Großregion mittels eines koordinierten Raumentwicklungsansatzes auf den Weg zu bringen. Damit wird das Ziel verfolgt, die Wahrnehmung der Großregion auf europäischer Ebene zu stärken;
- die zuständigen Minister und politischen Verantwortlichen für Raumordnung und Landesplanung der Großregion entschieden haben, zur Umsetzung dieser Strategie ein Raumentwicklungskonzept der Großregion (REK-GR) zu erarbeiten. Dies soll die integrierte und kohärente Entwicklung des gesamten großregionalen Gebiets gewährleisten und so zu einer Stärkung seiner metropolitanen Dimension beitragen;

(2) **Beschließen** die nachfolgende politische Stellungnahme zur Raumentwicklung, zum Raumentwicklungskonzept (REK-GR) und zum Geografischen Informationssystem (GIS-GR).

(3) **Bitten** die Exekutiven der Großregion die politischen Stellungnahmen in die Gemeinsame Erklärung des 15. Gipfels der Exekutive der Großregion unter wallonischem Vorsitz zu integrieren.

<p align="center">Messages politiques généraux concernant le développement territorial de la Grande Région</p>	<p align="center">Allgemeine politische Aussagen in Bezug auf die Raumentwicklung der Großregion</p>
<p>(4) Saluent l'initiative lancée par le Grand-Duché de Luxembourg lors de sa présidence du Conseil de l'Union européenne au cours du 2e semestre de 2015 concernant le développement et l'examen d'un outil légal visant à surmonter les obstacles transfrontaliers rencontrés lors de la mise en œuvre de projets transfrontaliers.</p> <p>(5) Rappellent que la Commission européenne a dans ce contexte aussi lancé la «Cross-Border Review ». En se basant sur les résultats d'une large consultation publique, ladite étude permet de recenser les obstacles dans les régions frontalières et met en évidence des pistes de solutions. Ces résultats ont par la suite été discutés avec les acteurs relevant à l'occasion de quatre ateliers. Les résultats de cette consultation sont disponibles depuis avril 2016.</p> <p>(6) Saluent la mise en place d'un groupe de travail informel regroupant les Etats Membres sous présidence luxembourgeoise en vue de développer l'outil en tant que tel.</p> <p>(7) Invitent le Sommet des Exécutifs à contribuer activement aux travaux menés actuellement par le groupe de travail précité en préparant à travers par exemple un rapport qui recense les obstacles existants au sein de la Grande Région en matière de coopération transfrontalière. La Grande Région possède une expertise certaine à travers des structures de travail communes telles que la Task Force qui pourraient alimenter le processus.</p>	<p>(4) Begrüßen die vom Großherzogtum Luxemburg während seiner EU-Ratspräsidentschaft lancierte Initiative zur Entwicklung und Prüfung eines Rechtsinstruments zur Überwindung von grenzübergreifenden Hindernissen, insbesondere bei der Umsetzung von grenzüberschreitenden Projekten.</p> <p>(5) Weisen darauf hin, dass die europäische Kommission in diesem Zusammenhang die „Cross-Border Review -Studie“ durchgeführt hat. Basierend auf einer öffentlichen Anhörung soll diese Studie einen Beitrag dazu leisten, Hindernisse in den Grenzregionen zu erfassen und Lösungsansätze darzustellen. Die Ergebnisse wurden im Nachgang im Rahmen von vier thematischen Workshops mit relevanten Stakeholdern weiter erörtert. Die Ergebnisse dieser Befragung sind seit April 2016 verfügbar.</p> <p>(6) Begrüßen die Einrichtung der informellen Arbeitsgruppe der Mitgliedstaaten unter luxemburgischer Federführung zur Entwicklung des Instruments also solches.</p> <p>(7) Laden den Gipfel der Exekutiven dazu ein, einen aktiven Beitrag zu den Tätigkeiten der genannten Arbeitsgruppe zu leisten, beispielsweise mittels eines Berichtes über die bestehenden Hindernisse in der Großregion im Bereich der grenzübergreifenden Kooperation. Die Großregion blickt hier auf eine entsprechende Expertise zurück und kann durch seine gemeinsamen Arbeitsstrukturen, wie zum Beispiel der Task Force, einen relevanten Input leisten.</p>

(8) **Souligner** qu'il est important de continuer à positionner la Grande Région au niveau européen en tant que région modèle et de s'inscrire dans une approche bottom-up en donnant la possibilité aux acteurs de terrain de contribuer davantage à ce processus.

(9) **Prendre acte** des évolutions en cours sur les différents territoires de la Grande Région en ce qui concerne la révision, la refonte ou voire même l'élaboration de documents de planification territoriale stratégiques à un niveau national, régional ou intercommunal :

- Pour la Préfecture de Région Grand Est, il est important de faciliter les échanges au sein de la Grande Région et l'ouverture sur le reste de l'Europe. Dans ce contexte, le sillon lorrain constitue un axe aux infrastructures de transport diversifiées : fer, voies d'eau et réseau autoroutier. Le projet A31 bis vise à renforcer cet axe. Le projet A304 quant à lui permet de créer une nouvelle liaison entre les Ardennes et la Wallonie. Pour l'Etat il est important que ces projets soient réalisés de manière concertée.
- La Région Grand Est engage l'élaboration de son schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), conformément à la loi NOTR qui vise l'adoption de ces schémas pour juillet 2019. Projet politique fédérateur, il a pour objectifs d'impulser un aménagement structuré des territoires du Grand Est, et de définir la stratégie régionale en matière de développement durable, en particulier en intégrant les schémas existants (climat-air-énergie, cohérence écologique, éolien, déchets, aménagement numérique et

(8) **Unterstreichen**, dass es auch zukünftig wichtig ist, die Großregion auf der europäischen Ebene als Modellregion zu positionieren und durch einen *bottom-up* Ansatz die lokalen Akteure stärker in diesen Prozess einzubinden.

(9) **Nehmen** die laufenden Entwicklungen in den verschiedenen Teilräumen der Großregion in Bezug auf die Fortschreibung beziehungsweise Neuaufstellung der jeweiligen Planungsdokumente beziehungsweise Projekte zur strategischen räumlichen Planung auf nationaler, regionaler beziehungsweise interkommunaler Ebene **zur Kenntnis**:

- Für die Präfektur der Région Grand Est ist es wichtig, die Austausch innerhalb der Großregion und die Öffnung für den Rest Europas zu vereinfachen. In diesem Zusammenhang bildet der Sillon lorrain eine Achse diversifizierter Transportinfrastrukturen: Schiene, Wasserstraßen und Autobahnnetz. Das Projekt der A31 zielt auf die Stärkung dieser Achse ab. Das Projekt A304 hingegen ermöglicht eine neue Verbindung zwischen den Ardennen und der Wallonie. Für den Staat ist es wichtig, dass diese Projekte in abgestimmter Weise durchgeführt werden.
- Die Region Grand Est stellt aktuell ein "schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)" (eine Art integratives Entwicklungskonzept für die gesamte Region) auf. Auf der Grundlage des "Loi NOTR" (Erläuterung: Das Gesetz hebt den allgemeinen Zuständigkeitsgrundsatz für Regionen, Departements und Kommunalverbände auf und ordnet die Zuständigkeiten der Gebietskörperschaften nach klaren Prinzipien neu), soll dieses Schemas im Juli 2019 verabschiedet

transports). Il porte une ambition de plus grande égalité et l'attractivité des territoires. La Région Grand Est souhaite construire le SRADDET avec les acteurs du territoire et avec les espaces de coopération transfrontalière que sont la Grande Région, le Rhin Supérieur et France-Wallonie-Flandre.

- En Meurthe-et-Moselle, l'émergence de nouvelles dynamiques territoriales : création de la Métropole du Grand Nancy en juillet 2016, et projet de création d'un Pôle Métropolitain sur le sud Meurthe-et-Moselle.
- Le Département de Moselle a engagé une démarche en coconstruction avec les acteurs de son territoire et de la Grande Région pour définir sa nouvelle stratégie en matière d'attractivité.
- Au Luxembourg, la loi relative à l'aménagement du territoire est actuellement en phase de révision et la procédure de refonte du Programme directeur d'aménagement du territoire qui a pour objectif d'orienter les démarches et les décisions du Gouvernement et des communes en matière de développement territorial a été lancée au cours du mois de novembre. De plus, la procédure d'adoption des quatre projets de plans sectoriels primaires « Logement, Paysages, Transports, Zones d'activités économiques » devrait être lancée en 2017.

werden. Ziel dieses politisch-strategisch wichtigen Projektes ist es, eine "strukturierte" Raumordnung des Gebietes Grand Est auf den Weg zu bringen und damit verbunden die regionale Nachhaltigkeitsstrategie neu zu definieren. Ziel ist die Integration der Fachpläne (Klima- Luft-Energie, ökologische Kohärenz, Wind, Abfall, digitale Raumordnung und Transport) in das Entwicklungskonzept. Das Projekt hat hohe Ambitionen in Bezug auf Gleichheit und Attraktivität des Gebiets. Die Region Grand Est möchte das SRADDET mit den lokalen Akteuren und den grenzüberschreitenden Kooperationsräumen Großregion, Oberrhein und Frankreich-Wallonien-Flandern gemeinsam entwickeln.

- Im *Département Meurthe-et-Moselle* sind zur Zeit neue räumliche Entwicklungsdynamiken zu beobachten: Schaffung der Metropole *Grand Nancy* im Juli 2016, und Projekt zur Gründung eines metropolitanen Verflechtungsraums im Süden des *Département Meurthe-et-Moselle*
- Das *Département de la Moselle* entwickelt derzeit eine "Attraktivitätsstrategie" für ihr Territorium unter Einbeziehung der Akteure auf ihrem Gebiet und dem der Großregion.
- In Luxemburg wird das Raumordnungsgesetz gerade überarbeitet. Die im November eingeleitete Fortschreibung des Nationalen Raumentwicklungsprogramms verfolgt das Ziel, einen Leitfaden für die Vorhaben und Entscheidungen der Regierung und der Gemeinden im Bereich der Raumentwicklung zu erstellen. Des Weiteren wird das Verfahren zur Annahme der vier Entwürfe der sektoriellen Leitpläne „Wohnungswesen, Landschaften, Transport, Gewerbegebiete“ im Jahr 2017 eingeleitet werden.

- Dans le cadre de la révision des plans d'aménagement régionaux, la Rhénanie-Palatinat a conduit des projets pilotes dans ses régions transfrontalières. Dans ce contexte, les documents de planification ont été mis à disposition intégralement, voire partiellement, en version française et un échange entre aménageurs a été initié « sur place ». La Rhénanie-Palatinat participe actuellement dans le cadre du projet étatique MORO au développement de l'observation territoriale de l'Allemagne et de ses régions transfrontalières. La Rhénanie-Palatinat représente dans ce contexte la Grande Région et est en échange continue avec les responsables du système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR). A travers le Comité Europe de la conférence ministérielle de l'aménagement du territoire et de l'Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (association, groupe d'initiative "Régions métropolitaines transfrontalières"), la Rhénanie-Palatinat est intervenue en faveur d'un recentrage sur les régions frontalières et leurs spécificités dans des documents nationaux de planification territoriale et sectorielle dans le cadre notamment de la révision « des concepts et des stratégies d'action de l'aménagement du territoire allemand ». Les nouveaux concepts nationaux ont, pour la première fois, introduit une catégorie propre pour les espaces frontaliers allemands et leurs qualités métropolitaines, avec une représentation visuelle et cartographique. Il en résulte une chance réelle pour accroître la perception des espaces frontaliers tels que la Grande Région (également dans un contexte national).
- La Sarre élabore actuellement un nouveau *Landesentwicklungsplan* (plan d'aménagement régional). Dans ce contexte, seront pris en compte les résultats des travaux concernant le SDT-GR et le EOM (concept de développement autour de la vallée de la Moselle).

- Rheinland-Pfalz hat im Zuge der Neuaufstellung der regionalen Raumordnungspläne ein Pilotvorhaben in seinen Grenzregionen durchgeführt und in diesem Rahmen die Planungsdokumente vollständig, bzw. teilweise in französischer Fassung zur Verfügung gestellt sowie einen Austausch der Planer "vor Ort" initiiert. Des Weiteren beteiligt sich Rheinland-Pfalz aktuell im Rahmen eines MORO-Projektes des Bundes an der Weiterentwicklung der Raumbewertung in Deutschland und seinen Grenzregionen. Rheinland-Pfalz steht hier stellvertretend für die Großregion und ist hierzu in einem ständigen Dialog mit den Verantwortlichen des Geografischen Informationssystems der Großregion (GIS-GR). Rheinland-Pfalz hat sich weiter über den Europaausschuss der Ministerkonferenz für Raumordnung und über den Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) aktiv dafür eingesetzt, dass im Zuge der Neuaufstellung der "Leitbilder und Handlungsstrategien der Raumentwicklung in Deutschland" die Grenzräume und ihre Besonderheiten stärker in den Fokus der nationalen Raumordnung und Fachplanungen gelangt sind. Die neuen Leitbilder auf nationaler Ebene haben erstmalig eine eigene Raumkategorie für die deutschen Grenzräume und ihre metropolitanen Qualitäten ausgewiesen und visuell, kartografisch dargestellt. Damit ergeben sich Chancen für die Steigerung der Wahrnehmung von Grenzräumen wie der Großregion (auch im innerstaatlichen Zusammenhang).
- Das Saarland erarbeitet zurzeit einen neuen Landesentwicklungsplan. Die Ergebnisse der Arbeiten zum REK-GR und zum EOM (Entwicklungskonzept Obermosel) werden mit in die Konzeption einfließen.

- La Wallonie a adopté une nouvelle législation en aménagement du territoire et urbanisme, le Code du développement territorial (CoDT), dont l'entrée en vigueur est prévue en 2017 ; elle mène actuellement à son terme l'analyse contextuelle préalable à l'établissement du Schéma de développement du territoire wallon (SDT), à laquelle succédera en 2017 l'établissement du projet de développement proprement dit, appelé à remplacer le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté en 1999 ; pour répondre à sa dynamique démographique, elle met en place une politique de nouveaux quartiers.

(10) **Soulignent** l'importance d'une vision partagée pour le développement territorial de la Grande Région. L'analyse des documents nationaux et régionaux d'aménagement du territoire fait ressortir un déficit dans le domaine de la cohérence interne de la Grande Région vis-à-vis des régions voisines. La façon dont s'envisage l'aménagement du territoire de part et d'autre des frontières à l'intérieur de la Grande Région est très diversifiée. De plus, on constate que les documents de planification des différents versants de la Grande Région dans leur stade actuel ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux transfrontaliers ou que les différents acteurs manquent de connaissances suffisantes sur la nature et les procédures des documents de planification de leurs voisins.

(11) **Sont d'avis** que la mise en œuvre de la recommandation relative à la consultation et la concertation transfrontalière en matière d'aménagement adoptée à l'occasion du 11^e Sommet de la Grande

- Die Wallonie hat eine neue Gesetzgebung im Bereich der Raumordnung und des Städtebaus verabschiedet, den "Code du développement territorial (CoDT)" (*umfasst Regelungsinhalte aus dem deutschen Raumordnungsgesetz und dem Baugesetzbuch*), welches voraussichtlich 2017 in Kraft tritt. Weiter wird derzeit eine vorbereitende Analyse zur Neuaufstellung des *Schéma de développement du territoire wallon* (SDT) (*vergleichbar Landesentwicklungsprogramm/-plan?*) durchgeführt, welches 2017 das wallonische *Schéma de développement de l'espace régional* (SDER) (*vergleichbar in Deutschland einem Raumentwicklungskonzept?*) von 1999 ersetzen soll. Um den demografischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, wird Wallonien weiter eine « *Politique de nouveaux quartiers* » (Politik zur Entwicklung neuer Stadtteile) auf den Weg bringen.

(10) **Betonen** die Bedeutung einer gemeinsamen Vision für die territoriale Entwicklung der Großregion. Die Analyse der nationalen und regionalen Dokumente der Raumplanung zeigt ein Defizit im Bereich der inneren Kohärenz der Großregion gegenüber von Nachbarregionen auf. Die Art und Weise, wie die Raumplanung auf beiden Seiten der Grenzen in der Großregion gehandhabt wird, ist sehr vielfältig. Darüber hinaus fällt auf, dass die Planungsdokumente der verschiedenen Teilgebiete der Großregion in ihrem aktuellen Stadium nicht in ausreichendem Maße die grenzüberschreitenden Herausforderungen berücksichtigen, oder dass den verschiedenen Akteuren die Planungsmethoden - und verfahren ihrer Nachbarn nicht hinreichend bekannt sind.

(11) **Sind der Meinung**, dass die Empfehlung für die grenzüberschreitende Anhörung und Abstimmung in Planungsfragen, die während des 11. Gipfels der Großregion

Région (juillet 2009) a constitué un premier pas en vue d'une association plus systématique des partenaires transfrontaliers sur les enjeux relatifs au développement territorial. Le bilan réalisé montre que d'importants documents de planification tels que les SCOT en France, le SDER en Wallonie, les plans sectoriels au Luxembourg ou encore les *Landesentwicklungspläne* respectivement les plans d'aménagement régionaux dans les Länder allemands ont été soumis à une consultation transfrontalière. Cependant un important travail de médiation et de communication pédagogique reste à réaliser auprès des acteurs de terrain afin que la consultation et la concertation transfrontalière deviennent un automatisme et se fassent le plus en amont possible.

(12) **Donnent mandat** au Comité de coordination du développement territorial à actualiser la résolution dans le sens d'une simplification sur la base notamment des retours issus du travail de bilan. Cette résolution doit permettre de stimuler l'échange et la concertation transfrontaliers à tous les niveaux et le plus en amont possible, car l'absence de concertation et de consultation dans le développement territorial peut mener à des stratégies contradictoires, respectivement à des développements négatifs et contre productifs. Il semble donc opportun d'actualiser la liste des personnes de contact mentionnées dans la résolution du 10.12.1997 et de veiller à ce que celles-ci soit informées sur les concertations transfrontalières relatives aux planifications locales. Le Comité de Coordination du Développement territorial devra dans ce contexte aborder la question du manque de suivi des consultations et concertation et tenter de trouver des solutions. En effet, le bilan démontre que trop souvent, les autorités consultées ne disposent pas de retour quant à l'intégration ou non de leurs observations dans les documents finaux.

(Juli 2009) verabschiedet worden ist, ein erster Schritt in Richtung einer systematischeren Einbindung der grenzüberschreitenden Partner in Herausforderungen der räumlichen Entwicklung darstellt. Die Bilanz zeigt, dass wichtige Planungsdokumente wie die SCOT in Frankreich, der SDER in Wallonien, die Fachplanungen in Luxemburg oder die Landesentwicklungspläne bzw. regionalen Raumordnungspläne in den deutschen Ländern einer grenzüberschreitenden Anhörung unterzogen wurden. Dennoch ist perspektivisch weitere Vermittlungs- und Kommunikationsarbeit mit den Akteuren erforderlich, damit die grenzüberschreitende Beteiligung und Anhörung zu einem Automatismus wird und bereits in einem früheren Stadium durchgeführt wird.

(12) **Beauftragen** den Koordinierungsausschuss Räumliche Entwicklung mit der Überarbeitung der Resolution im Sinne einer Vereinfachung, analog dem Ergebnis der Umfrage. Diese Resolution soll den Austausch und die grenzüberschreitende Abstimmung auf allen Ebenen frühzeitig fördern, denn eine mangelnde Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung kann zu widersprüchlichen Entwicklungsstrategien, beziehungsweise zu negativen einander entgegenstehenden Entwicklungen führen. Es wird daher für sinnvoll erachtet, die in der gemeinsamen Empfehlung vom 10.12.1997 genannten Ansprechpartner zum einen zu aktualisieren und dafür Sorge zu tragen, dass diese auch über grenzüberschreitende Abstimmungen bezüglich kommunaler Planungen informiert werden. Der Koordinierungsausschuss Räumliche Entwicklung wird das Problem der fehlenden Rückmeldungen in diesem Rahmen thematisieren und versuchen, Lösungen zu finden. Die Bilanz zeigt in der Tat, dass die beteiligten Stellen in der Regel beziehungsweise kaum

<p>(13) Sont d'avis que la démarche conceptuelle actuelle en vue de l'élaboration du Schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR) représente une opportunité majeure pour relever les défis d'un renforcement de la cohérence interne, d'une meilleure concertation des politiques de développement économique et d'une augmentation de la reconnaissance au niveau européen. Ce schéma sera d'autant plus pertinent qu'il revêtira une dimension éminemment stratégique, permettant à terme une convergence des différents schémas existants sur les versants nationaux et induisant par son existence des interactions assurant une meilleure prise en compte de la dimension transfrontalière.</p>	<p>Rückmeldungen geben, wie mit den Eingaben umgegangen wurde.</p> <p>(13) Sind der Auffassung, dass der derzeitige konzeptionelle Ansatz zur Aufstellung des Raumentwicklungskonzeptes der Großregion (REK-GR) eine gute Gelegenheit darstellt, um den Herausforderungen der Stärkung des inneren Zusammenhalts, einer besser aufeinander abgestimmten wirtschaftlichen Entwicklungspolitik und der Steigerung der Wahrnehmung auf europäischer Ebene zu begegnen. Dieses Konzept wird umso wichtiger, da es von entscheidender strategischer Bedeutung ist. Es ermöglicht letztlich eine Konvergenz der verschiedenen bestehenden Konzepte der Teilgebiete und induziert Wechselwirkungen, so dass grenzüberschreitende Fragen und Herausforderungen besser berücksichtigt werden können.</p>
<p>Messages politiques spécifiques concernant le schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR)</p>	<p>Allgemeine politische Aussagen in Bezug auf das Raumentwicklungskonzept der Großregion (REK-GR)</p>
<p>(14) Rappellent l'importance de l'élaboration du schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR) en vue d'un renforcement de la cohésion territoriale, économique et sociale de la Grande Région et d'un accroissement de son attractivité. Le SDT-GR doit permettre de réduire les incohérences et divergences qui persistent le long des frontières internes de la Grande Région, de favoriser et d'assurer un développement complémentaire, et enfin de garantir une promotion commune de ses atouts et potentiels, et de contribuer ainsi à son rayonnement externe. Si individuellement les différents territoires ne possèdent pas la masse critique nécessaire pour se positionner, en réunissant les atouts de chacun, la Grande Région et ses composantes gagneront en visibilité, en compétitivité et en attractivité.</p>	<p>(14) Erinnern an die wichtige Bedeutung, die mit der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzeptes der Großregion (REK-GR) hinsichtlich der Stärkung des territorialen, wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Großregion und der Steigerung seiner Attraktivität verbunden ist. Das REK-GR soll dazu beitragen, Unstimmigkeiten und Fehlentwicklungen, die entlang der Binnengrenzen der Großregion bestehen, zu verringern. Dabei soll das REK-GR eine komplementäre Entwicklung fördern und sicherstellen, und eine gemeinsame „Vermarktung“ seiner Stärken und Potenziale gewährleisten. Das trägt letztlich mit dazu bei, die externe Wahrnehmung zu stärken. Wenn die verschiedenen Teilgebiete selbst nicht über die erforderliche kritische Masse verfügen, um sich zu positionieren, so gewinnen die Großregion und ihre Teilgebiete beim Zusammenlegen der</p>

(15) **Prennent acte** des trois rapports réalisés dans le cadre du bilan et de l'analyse transversale. Le CCDT a estimé qu'il était nécessaire de faire le point sur les travaux relatifs au SDT-GR et que soient vérifiées les conditions dans lesquelles doivent être élaborés les volets restants du SDT-GR. A cet effet, un consortium composé des agences d'urbanisme lorraines (AGAPE, ADUAN et AGURAM), de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT) et de l'Université de Technologie de Kaiserslautern (Fachbereich Raum- und Umweltplanung) a été mandaté avec la réalisation d'une analyse transversale des documents stratégiques existants sur l'espace grand-régional, afin de tirer un bilan des travaux réalisés et de donner des indications et des recommandations susceptibles de réinterroger la méthodologie en vue de la poursuite de l'élaboration du SDT-GR .

(16) **Adoptent** la recommandation du consortium de retenir un cheminement en quatre phases pour la poursuite de l'élaboration du schéma de développement territorial de la Grande Région, à savoir :

- compréhension : reconstituer un socle de connaissances partagées
- vision stratégique : se doter d'un projet d'avenir commun
- programme opérationnel : déterminer les actions prioritaires
-

Stärken eines jeden zusammen an Sichtbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität.

(15) **Nehmen Kenntnis** von den drei Berichten, die im Rahmen der Bilanzierung und der Querschnittsanalyse erstellt wurden. Der KARE war der Auffassung, dass zum einen eine Bestandsaufnahme der Arbeiten des REK-GR erforderlich war, und zum anderen die Bedingungen, unter denen die übrigen Abschnitte des REK-GR ausgearbeitet werden müssen, einer Überprüfung unterzogen werden sollten. Zu diesem Zweck wurde das Konsortium, bestehend aus den lothringischen Stadtplanungsämtern (AGAPE, ADUAN und AGURAM), der *Mission Opérationnelle Transfrontalière* (MOT) und der Technischen Universität Kaiserslautern (Fachbereich Raum- und Umweltplanung) mit der Durchführung der Überprüfung beauftragt. Die Untersuchung zielt ab auf die Entwicklung einer Querschnittsanalyse der bestehenden strategischen Dokumente der Großregion mit dem Auftrag, eine Bilanz der geleisteten Arbeiten zu erstellen und Hinweise und Empfehlungen für die Methodik zur weiteren Aufstellung des REK-GR zu geben.

(16) **Nehmen** die Empfehlung des Konsortiums **an**, den weiteren Prozess zur Erarbeitung des Raumentwicklungskonzeptes der Großregion in vier Phasen zu gestalten:

- Verständnis: Ein gemeinsames Grundverständnis herstellen
- Strategische Vision/Leitbild: Ein gemeinsames Zukunftsprojekt entwickeln
- Handlungsprogramm: Die vorrangigen Maßnahmen bestimmen

- suivi et évaluation : évaluer le processus.

(17) **Préciser** que le SDT-GR doit poursuivre les objectifs suivants :

- un projet qui couvre toutes les composantes de la Grande Région et qui assure un développement intégré et équilibré
Le SDT-GR doit fournir une vue d'ensemble sur les évolutions structurelles de la Grande Région en intégrant un diagnostic des problématiques actuelles, mais aussi une dimension prospective pour le développement de la Grande Région. Cette vision prospective devant être étayée par un volet opérationnel à travers l'identification de projets réalisables à court, moyen et long terme.
- Organiser et développer l'espace de la Grande Région à plusieurs échelles: d'une part, l'espace central à dimension métropolitaine qui s'appuie sur le développement métropolitain, la dynamique économique et la prospérité du Luxembourg, et d'autre part, l'échelle globale de la Grande Région dans la diversité et l'hétérogénéité de tous ses territoires, en visant une articulation optimale entre tous ses ensembles métropolitains et son inscription adéquate dans l'espace européen et les réseaux européens.
- Contribuer à la visibilité européenne
Les activités menées dans le cadre de l'élaboration du SDT-GR doivent permettre de répondre aux enjeux transfrontaliers et de contribuer dans un second temps au renforcement de la visibilité de la Grande Région à l'échelle européenne.

- Evaluierung und Monitoring: Den Prozess auswerten.

(17) **Präzisieren**, dass der REK-GR folgende Ziele verfolgen muss:

- Ein Projekt, welches alle Teilgebiet der Großregion umfasst und eine integrierte, gleichwertige und ausgewogene Gesamtentwicklung sicherstellen soll.
Das REK-GR soll einen Überblick über aktuelle Entwicklungen und Strukturen der Großregion geben und dabei sowohl eine Bestandsaufnahme der aktuellen Problemlagen aufarbeiten als auch mit einem vorausschauenden Blick Perspektiven für die weitere Entwicklung aufzeigen. Diese zukunftsweisende Vision sollte von einer operativen Einheit in Form der Identifizierung von potenziellen kurz-, mittel- und langfristigen Projekten untermauert werden.
- Steuerung und Raumentwicklung auf verschiedenen Planungsebenen: Einerseits den grenzüberschreitenden Verflechtungsraum von metropolitaner Dimension im Zentrum der Großregion entwickeln, der sich über die metropolitane Dimension und die wirtschaftliche Dynamik und Prosperität von Luxemburg definiert; andererseits auf globaler Ebene die Diversität und Heterogenität des gesamten Territoriums der Großregion im Blick haben. Damit wird eine optimale Abstimmung zwischen allen metropolitanen Verflechtungsräumen und eine adäquate Einbindung im europäischen Raum und in den europäischen Netzwerken angestrebt.
- Zur europäischen Sichtbarkeit beitragen
Die Aktivitäten im Rahmen der Aufstellung des REK-GR müssen dazu beitragen, auf die grenzüberschreitenden Herausforderungen zu reagieren. Sie werden in einem zweiten Schritt zur Stärkung der Sichtbarkeit der Großregion

(18) **Sont d'avis** que le SDT-GR doit porter sur un nombre restreint de thèmes qui pourraient se décliner en problématiques/enjeux qui pourraient être différenciés selon la portée territoriale qu'ils revêtent (échelle grand-régionale, échelle infrarégionale). Ainsi, quatre grandes thématiques sont proposées :

- la dynamique démographique et les besoins territoriaux associés
- la mobilité
- le développement économique, incluant le secteur touristique, et les questions de formation/éducation
- l'environnement, l'énergie, la protection du climat

(19) **Soulignent** que l'élaboration du SDT-GR doit se faire dans un processus largement participatif, associant les acteurs locaux aux experts thématiques. Ce n'est que de cette façon qu'il sera possible d'aboutir à une compréhension commune des enjeux et à une vision partagée du développement futur portée par tous.

(20) **Invitent** le Sommet des Exécutifs à sensibiliser les groupes de travail de la Grande Région sur l'enjeu du SDT-GR et à les inciter à coopérer étroitement avec le CCDT dans la phase d'élaboration et de finalisation de ce dernier.

(21) **Estiment** que le SDT-GR doit être considéré comme un processus de

auf europäischer Ebene beitragen.

(18) **Sind der Meinung**, dass das REK-GR eine begrenzte Anzahl an Themen behandeln soll, die in Problemstellungen nach Herausforderungen gegliedert und nach territorialer Ebene differenziert werden können (großregionaler Maßstab, infraregionaler Maßstab). Demnach werden vier Themenfelder vorgeschlagen:

- Die demografische Entwicklungsdynamik und die Auswirkungen auf wichtige territoriale und unter anderem kommunale Handlungsfelder
- Mobilität
- Wirtschaftliche Entwicklung, unter Einbeziehung des Tourismussektors und Fragen der Bildung und Fortbildung
- Umwelt, Energie und Klimaschutz

(19) **Unterstreichen**, dass die Erstellung des REK-GR in einem breit angelegten partizipativen Prozess stattfinden muss und zwar unter Einbindung der kommunalen Ebene, sowie von Experten zu den jeweiligen Fachthemen und Bürgerinnen und Bürger. Nur so wird es gelingen, zu einem gemeinsamen Verständnis der Herausforderungen und einer gemeinsamen Vision der zukünftigen Entwicklung zu gelangen, die durch alle getragen wird.

(20) **Laden** den Gipfel der Exekutiven dazu **ein**, die Arbeitsgruppen der Großregion für die Herausforderungen des REK-GR zu sensibilisieren und sie in einer ersten Phase der Erstellung und Fertigstellung zu einer engen Zusammenarbeit mit dem KARE zu bewegen.

(21) **Sind der Auffassung**, dass das REK-GR als laufender

<p>concertation continu. La définition d'un système de suivi et de monitoring permettant de mesurer de façon régulière l'évolution des projets mis en œuvre et de façon plus ponctuelles effets, est essentielle.</p> <p>(22) Soutiennent la proposition de monter un projet Interreg qui réunit acteurs institutionnels, scientifique et opérationnels pour la finalisation du SDT-GR. La composition du comité de pilotage du projet Interreg et la validation technique du SDT-GR restent sous la responsabilité du CCDT.</p> <p>(23) Mandatent le CCDT à vérifier si en raison de la nouvelle orientation proposée du SDT-GR la convention cadre relative au schéma de développement territorial de la Grande Région (SDT-GR) du 21 mai 2015 doit être adaptée.</p> <p>(24) Rappellent que si le SDT-GR doit permettre de poser les grands principes du développement territorial de la Grande Région, la responsabilité de la mise en œuvre concrète appartient toutefois aux politiques sectorielles. Une communication continue s'avère donc nécessaire.</p>	<p>Abstimmungsprozess zu sehen ist. Der Aufbau eines Begleit- und Monitoringsystems zur regelmäßigen Verfolgung der Entwicklung der umgesetzten Projekte und punktuellen Messung seiner Auswirkungen ist dabei von grundlegender Bedeutung.</p> <p>(22) Unterstützen den Vorschlag, ein Interreg-Projekt auf die Beine zu stellen, das die institutionellen, wissenschaftlichen und operationellen Akteure für die Fertigstellung des REK-GR vereint. Die Besetzung des Interreg Lenkungsausschusses und die technische Validierung des REK-GR verbleiben weiterhin in der Verantwortung des KARE.</p> <p>(23) Beauftragen den KARE mit der Überprüfung, ob im Zuge der empfohlenen Neuorientierung des REK-GR die Rahmenvereinbarung bezüglich des Raumentwicklungskonzepts der Großregion (REK-GR) vom 21. Mai 2015 angepasst werden muss.</p> <p>(24) Erinnern daran, dass wenngleich das REK-GR die Leitlinien der Raumentwicklung der Großregion darstellt, die konkrete Umsetzung in der Verantwortung der sektoralen Politiken liegt. Dies setzt eine stetige Kommunikationsarbeit voraus.</p>
<p>Messages politiques spécifiques concernant le système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR)</p>	<p>Spezifische politische Aussagen zum Geografischen Informationssystem der Großregion (GIS-GR)</p>
<p>(25) Saluent les travaux réalisés par le système d'information géographique de la Grande Région (SIG-GR) au cours des deux dernières années en étroite coopération avec les groupes de travail du Sommet de la Grande</p>	<p>(25) Begrüßen die Arbeiten des Geografischen Informationssystems der Großregion (GIS-GR) während der letzten zwei Jahre, die in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen des Gipfels der</p>

<p>Région et en particulier avec l'Observation interrégional du marché de l'emploi (OIE) de la Grande Région.</p> <p>(26) Prennent acte de la brochure produite par le SIG-GR, qui a pour objectif d'accroître la visibilité du SIG-GR en incitant le grand public à travers quelques cartes illustratives à consulter et à utiliser le géoportail, ainsi qu'à en découvrir davantage.</p> <p>(27) Soulignent le caractère transversal du SIG-GR qui est un instrument du Sommet de la Grande Région et qui constitue un outil d'aide à la décision à travers une analyse grand-régional harmonisée</p> <p>(28) Invitent le Sommet à rappeler aux groupes de travail que le SIG-GR a pour mission de produire des cartes sur base de données qui sont mises à disposition par ces derniers et qu'il revient aux membres des groupes de travail de produire les commentaires y relatifs et qui sont essentiels pour une bonne compréhension.</p> <p>(29) Invitent le Comité de pilotage du SIG-GR à poursuivre les travaux de révision du site internet et du géoportail bilingue en vue d'une simplification et d'une meilleure utilisation.</p> <p>(30) Soulignent que la réalisation d'un aménagement du territoire transfrontalier de la Grande Région requiert de disposer de géodonnées fiables, harmonisées d'un pont de vue transfrontalier, adaptées à l'échelle de coopération et librement accessibles.</p>	<p>Großregion und insbesondere mit der Interregionalen Arbeitsmarktbeobachtungsstelle (IBA) der Großregion stattgefunden hat.</p> <p>(26) Nehmen die vom GIS-GR erstellte Broschüre zur Kenntnis, welche die Wahrnehmung des GIS-GR steigern soll, indem das breite Publikum durch einige exemplarische Karten dazu ermutigt wird, das Geoportal zu besuchen, näher kennen zu lernen und zu nutzen.</p> <p>(27) Unterstreichen den Querschnittscharakter des GIS-GR als ein Instrument des Gipfels der Großregion, das durch harmonisierte großregionale Analysen zur Entscheidungsfindung beiträgt.</p> <p>(28) Bitten den Gipfel, die Arbeitsgruppen daran zu erinnern, dass das GIS-GR die Aufgabe hat, Karten auf der Grundlage von Daten zu erstellen, die durch die fachlich zuständigen Arbeitsgruppen beziehungsweise Stellen bereitgestellt werden. Dazu gehört auch die Erstellung der zugehörigen grundlegenden Kartenkommentare, die grundlegend sind für das Verständnis der jeweiligen Karten.</p> <p>(29) Laden den Lenkungsausschuss des GIS-GR dazu ein, die Arbeiten zur Neugestaltung des zweisprachigen Internetauftritts und Geoportals weiterzuverfolgen, um eine Vereinfachung und größere Nutzerfreundlichkeit zu ermöglichen.</p> <p>(30) Betonen, dass die Durchführung einer grenzüberschreitenden Raumentwicklung und Landesplanung in der Großregion die Verfügbarkeit verlässlicher grenzüberschreitender harmonisierter und</p>
--	---

- (31) **Encouragent** la tenue d'un événement de grande envergure autour du SIG-GR au cours du premier semestre 2017 afin de présenter le nouveau géoportail et de mettre en avant la plus-value de la coopération entre le SIG-GR et les acteurs et institutions de la Grande Région.
- (32) **Prendent acte** de la participation active du SIG-GR au projet MORO « Observation territoriale en Allemagne et régions limitrophes » initié par le Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung allemand. Avec son approche participative, ce projet posera les jalons pour l'évolution du SIG-GR vers un outil d'observation territoriale continue dans la Grande Région.
- (33) **Saluent** la coopération renforcée entre le SIG-GR et GeoRhena, le Système d'Information Géographique de la Conférence du Rhin Supérieur, notamment dans le contexte de la réforme territoriale en France et de la nouvelle région Grand Est qui couvre les deux espaces de coopération. Ce rapprochement permet de produire des cartes à l'échelle des deux espaces de coopération et d'offrir une analyse à une échelle suprarégionale. Dans cette perspective, ils invitent le SIG-GR à envisager un rapprochement avec les initiatives semblables prises dans l'Euregio Meuse-Rhin et dans le cadre du Programme Interreg France-Wallonie-Flandre.
- (34) **Mandatent** le Comité de pilotage du SIG-GR avec l'élaboration d'une nouvelle convention qui couvre une période pluriannuelle à partir du

maßstabsgerechter Geodaten für die jeweilige Ebene der Kooperation erfordert und diese frei verfügbar sein müssen.

- (31) **Fördern** die Organisation einer groß angelegten Veranstaltung zum GIS-GR im ersten Semester 2017, um das neue Geoportal vorzustellen und den Mehrwert der Zusammenarbeit zwischen dem GIS-GR und den Akteuren und Institutionen der Großregion hervorzuheben.
- (32) **Nehmen** die aktive Teilnahme des GIS-GR am MORO-Projekt „Raumbeobachtung Deutschland und angrenzende Regionen“ **zur Kenntnis**, welches durch das deutsche Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung initiiert wurde. Mit seinem partizipativen Ansatz stellt dieses Projekt die Weichen für eine laufende Raumbeobachtung in der Großregion.
- (33) **Begrüßen** die verstärkte Zusammenarbeit zwischen dem GIS-GR und GeoRhena, dem Geografischen Informationssystem der Oberrheinkonferenz, vor allem vor dem Hintergrund der Territorialreform in Frankreich und der neuen französischen Region Grand Est, welche beide Kooperationsräume abdeckt. Diese Annäherung ermöglicht die Erarbeitung von Karten auf Ebene der beiden Kooperationsgebiete und überregionalen Analysen. In diesem Sinne laden sie das GIS-GR dazu ein, mit bestehenden, vergleichbaren Initiativen im Einzugsbereich der Euregio Maas-Rhein oder im Interregprogramm Frankreich-Wallonien-Flandern zusammenzuarbeiten.
- (34) **Beauftragen** den Lenkungsausschuss des GIS-GR mit der Erarbeitung einer neuen Vereinbarung, die einen mehrjährigen

1er janvier 2019. Cette convention devra notamment définir les modalités de financement entre les partenaires, le fonctionnement et les missions du SIG-GR qui restera sous la tutelle du CCDT.

Zeitraum ab dem 1. Januar 2019 abdecken soll. Diese Vereinbarung soll in erster Linie die Finanzierungsmodalitäten zwischen den Partnern, die Funktionsweise und die Aufgaben des GIS-GR festlegen. Dieser soll dabei unter Aufsicht des KARE verbleiben.