

Le bonheur est dans le tout près ? Vers un développement polycentrique de la Grande Région ?

Une table ronde organisée par la Gréng Stéftung Lëtzebuerg avec la Green European Foundation et subventionnée par le Parlement Européen (Luxembourg, le 26 Mars 2012)

Participants :

Mme Elisabeth Mannes-Kieffer, Premier conseiller de gouvernement au Ministère de l'Economie du Luxembourg

M. Patrick Weiten, Président du Conseil Général de la Moselle

M. Luc Henzig, Administrateur chez PriceWaterhouseCoopers

1. L'économie de la Grande-Région : Coopération ou concurrence ?

GS : Le nouveau ministre de l'économie Etienne Schneider a annoncé qu'il veut faire de la prospection économique dans la Grande Région plutôt que dans d'autres régions du monde plus éloignées. Quel est le potentiel d'aller chercher des emplois dans la Grande-Région pour les attirer au Luxembourg ?

Elisabeth Mannes-Kieffer : D'emblée je tiens à préciser que l'intention du ministère de l'économie n'est pas d'encourager des entreprises de quelque région que ce soit à se délocaliser et à supprimer des emplois pour venir s'installer au Luxembourg. L'intention de Monsieur Schneider est de ne pas se diriger exclusivement vers des régions très éloignées pour emmener du capital et du savoir-faire au Luxembourg. A côté de cette piste-là il veut chercher des opportunités de développement en Europe et aussi dans la Grande-Région. Ce qui n'est pas la même chose.

GS : Et quelles seraient ces opportunités de développement ?

Mannes-Kieffer : Nous essayons d'attirer des investisseurs pour lancer des activités au Luxembourg mais aussi pour s'attacher à l'innovation qui accompagne les start-ups. Ce sont souvent des entreprises qui cherchent une deuxième assise pour être actifs et qui, pour diverses raisons, se concentrent sur différentes régions de l'Europe.

GS : Pourquoi se concentreraient-elles justement sur le Luxembourg ?

Mannes-Kieffer : Je ne dirais pas qu'elles se concentrent nécessairement sur le Luxembourg, mais il y a des entreprises qui trouveront des avantages ici. Elles considèrent le Luxembourg comme un terrain politiquement neutre et stable à partir duquel ils peuvent agir sur le marché intérieur européen, mais aussi sur le marché international.

GS : **Monsieur Weiten, vous venez de présenter il y a quelques semaines le concept d'une méga-zone commerciale à Illange, où vous comptez attirer à terme entre 2000 et 3000 entreprises chinoises qui, à partir de cet endroit-là, devraient investir le marché européen. Vous voyez les opportunités donc plutôt dans une collaboration avec la Chine. Ce qui semble être un concept complémentaire à la nouvelle stratégie du ministre de l'économie. Quelles sont les chances de réussite de ce projet ?**

Patrick Weiten : Le but est de créer une plateforme pour le commerce sino-européen. Dans une première phase, 2000 entreprises chinoises viendront s'installer pour présenter leurs produits. Les Chinois souhaitent au-delà de cette démarche commerciale développer également des activités de transformation, d'assemblage, de service après-vente et de logistique. Leur objectif à long terme est donc de produire sur le territoire. Au moins 3000 emplois seront créés dans un premier temps – nos partenaires chinois auront donc besoin de gens qui viennent de toute la Grande-Région, et même de plus loin. L'autre aspect positif pour la Grande-Région concerne le développement du réseau logistique prévu : Les investisseurs ont cherché 120 hectares disponibles immédiatement, avec une logistique dimensionnée à la taille du projet qui conjugue à la fois le maritime et le fluvial, l'aérien, le routier et le ferroviaire. La Grande-Région remplit tous ces critères : On a le « port d'Illange », de plus de 100 hectares actuellement utilisé par la sidérurgie. Au Luxembourg, Cargolux sera chargé du volet transport aérien.

GS : **Combien de temps est-ce qu'il faut en France pour générer un projet comme celui de la méga-zone d'Illange ?**

Weiten : En ce qui concerne le temps de décision, je crois que la France est le champion de la Grande-Région... Mais lorsqu'on arrive une fois à l'étape du permis de construire, on sait avancer assez vite. Or très souvent il y a des contraintes, dans la plupart des cas d'ordre archéologique, architectural ou environnemental. Dans le cas de la « méga-zone », la décision de réaliser ce projet avait déjà été prise en 1996. Les terrains, qui étaient des terres agricoles, ont été délivrés en 2007. Pour acquérir les terrains, les rendre constructibles, lancer les procédures, il aura donc fallu 11 ans. La demande pour le permis de construire a été délivrée le 24 décembre 2011 et le permis a été délivré le 10 février.

GS : **Au Luxembourg, un permis de construire ne serait jamais délivré dans un tel délai – pourquoi ? Les faits d'avoir des procédures compliquées, un manque de terrains disponibles et une population très réticente vis-à-vis de tout sorte de nouveau projet créent-ils un désavantage économique pour le Luxembourg ?**

Mannes-Kieffer : Un projet de la dimension de celui à Illange n'aurait pas pu être réalisé au Luxembourg. On a du déclarer forfait lorsque Toyota voulait s'installer au Luxembourg, justement parce qu'on n'avait pas assez de terrains disponibles. A cette époque, seul le site de Belval était encore disponible. Mais il avait une dimension de 120 hectares et Toyota cherchait 500 hectares. Il faut voir d'un autre côté que, d'un point de vue administratif et politique, nous avons seulement deux niveaux de décisions qui peuvent néanmoins se révéler compliqués puisque l'autonomie communale reste très forte. Tout ce qui touche à l'aménagement du territoire et aux permis de construire est une matière sensible pour les communes qui sont très proches de la population et de leurs électeurs. Nous avons tout de même l'avantage de la proximité entre administrations, ministères et communes, contrairement à ce qu'on peut voir dans d'autres régions. Je voudrais aussi ouvrir une parenthèse : Dans notre plan sectoriel « zones d'activités économiques » nous essaierons de résoudre les problèmes liés à la sensibilité de la population par rapport à l'activité industrielle en imposant aux communes l'obligation de conserver un tampon de 300 mètres pour éviter toutes

sortes de nuisances liées à la vue, aux bruits et aux odeurs. Par ailleurs ce plan sectoriel sera établi en concertation avec les plans sectoriels « transport » et « logement » pour éviter davantage les nuisances.

Weiten : Je suppose que la réaction de la population est comparable en Lorraine et au Luxembourg. Je pourrais vous citer un tas de projets très utiles qui sont restés dans les tiroirs justement pour éviter une levée en boucle de la population et des élus locaux. Il faut aussi considérer le critère de la préservation de l'environnement et de la biodiversité. Parfois il y a des situations qui paraissent paradoxale. Par exemple, les anciennes friches industrielles ne peuvent parfois plus être reconverties en de nouvelles zones d'activités parce que la nature y a repris ses droits et qu'il y a donc une faune et une flore extraordinaires. C'est devenu plus prudent de prélever des terres agricoles où la nature est moins développée. Nous connaissons donc les contraintes au développement de zones d'activités en Lorraine. Le projet d'Illange va engendrer encore des questions à cet égard. Il aura inévitablement des conséquences sur les infrastructures de transport, sur les questions de développement d'autres zones d'activités pour le stockage – ils auront besoin de 150 000 m² de surface de stockage qui ne pourra pas être faite sur la méga-zone d'Illange. On va devoir chercher ces terrains dans la Grande-Région, parce que ce sera difficile de les trouver en Lorraine.

GS : Les différentes régions de la Grande-Région sont-elles complémentaire ?

Luc Henzig : Il faut faire un court retour sur l'histoire de la Grande-Région. A cause de la sidérurgie, les quatre territoires ont une histoire commune ; or, entre-temps, ils se sont développés de manière différente. Notamment le Luxembourg qui est considéré comme le moteur de la Grande-Région, parce que, après la crise sidérurgique, il a eu l'opportunité de construire une place financière mondialement reconnue. Mais, c'est la Lorraine qui génère le plus important PIB de la Grande-Région parce que, même après la fermeture de la sidérurgie, elle a su maintenir sa tradition industrielle. Le taux d'industrialisation de la Lorraine est le plus élevé en France. La Sarre reste elle aussi fortement imprégnée de sa sidérurgie, mais tout s'y concentre sur Sarrebruck. C'est un Land qui vieillit rapidement avec très peu de perspectives de renouveau, simplement à cause de sa démographie. Les territoires wallons qui sont situés dans la Grande-Région n'ont jamais vraiment été un moteur économique. Il faut aller jusqu'à Liège ou Namur pour y trouver des centres économiques. Les Ardennes offrent assez peu d'un point de vue économique. De même dans la Rhénanie-Palatinat, il faut aller jusqu'à Mainz ou Kaiserslautern pour trouver de l'industrie. Ce sont donc des territoires qui se sont développés à partir des mêmes origines, mais de manière très différente. Aujourd'hui il faut donc chercher la complémentarité. Il est important de comprendre au Luxembourg que plus nos voisins investissent chez eux, mieux c'est pour le Luxembourg ! Plus nos voisins sont riches, mieux ce sera pour nos perspectives d'avenir ! On ne sait pas comment l'économie luxembourgeoise va se développer. Si le Luxembourg s'essouffle en tant que moteur économique il nous faut un relais dans nos régions voisines. Aujourd'hui, le flux de frontaliers va vers le Luxembourg, mais peut-être le sens de ce flux s'inversera-t-il dans les dix ans à venir ?

GS : Et est-ce qu'il y a une forme de spécialisation de différentes régions en fonction du type de l'emploi qui est offert ?

Henzig : Effectivement, les besoins en ressources humaines des PME sont très différents dans la Grande-Région. En France et en Allemagne c'est l'ouvrier très spécialisé qui manque – souvent parce qu'il y a les personnes qui pourraient remplir ces tâches travaillent comme serveurs dans les cafés du Luxembourg où ils gagnent plus. De l'autre côté, au Luxembourg, on n'a pas nécessairement les patrons et les gens avec les idées et l'énergie nécessaires pour faire avancer des projets. Il faut espérer que nos voisins dans la Grande-Région se développent sur d'autres créneaux pour donner aux gens qui n'ont peut-être pas eu la chance de pouvoir faire des études la possibilité de trouver un emploi. Ce sera probablement plus difficile au Luxembourg qu'à Thionville, à Metz ou dans les autres régions. Si les situations sont très

diversifiées et il faudrait donc essayer de profiter de cette complémentarité. Il faut que chacun puisse trouver sa niche.

GS : Est-ce que l'université va créer des emplois pour les personnes peu qualifiées ?

Henzig : Il y a des emplois qui sont créés indirectement : les portiers, le service de cantine, l'équipe de nettoyage etc. Au Luxembourg, les plus grands employeurs sont les sociétés de nettoyage. C'est du travail ingrat – mais cela ne change rien au fait que parmi les vingt entreprises les plus grandes entreprises, il y a au moins deux ou trois sociétés de nettoyage.

GS : Est-ce que la déperdition de main d'œuvre de la Lorraine vers le Luxembourg pose un problème ?

Weiten : Oui, ça pose un problème énorme. Surtout pour les travaux publics, les emplois tertiaires, l'informatique, la restauration et dans quelques filières de la santé où il manque des aides-soignantes. On n'arrive pas à recruter assez de personnel pour ouvrir de nouvelles maisons pour personnes dépendantes. C'est un problème d'harmonisation du droit. Il faudrait aussi agir ensemble sur la formation pour mieux préparer nos jeunes pour le marché du travail. Nous avons dix à douze mille bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) qu'on n'arrive pas à réinsérer dans le marché de travail. Aussi, parce que les plans de formation ne sont pas adaptés à la demande dans la Grande-Région. Un autre problème est que, dès que le Luxembourg connaît des difficultés économiques, ce sont les intérimaires qui sont touchés les premiers et qui ont besoin d'une aide. Nous ressentons donc directement les problèmes économiques du Luxembourg. Il faudrait réfléchir sur une stratégie économique commune. Chaque décision prise dans une des régions a des conséquences pour le marché de travail, l'immobilier, le transport et la finance dans l'ensemble Grande-Région. Le premier ministre luxembourgeois Jean-Claude Juncker m'a dit une fois « Ce qui est bien pour la Moselle et c'est bien pour le Luxembourg ».

2. Le futur de la sidérurgie : une stratégie « grande-régionale » ?

GS : Dans le secteur de la sidérurgie, la Grande-Région se retrouve face à un acteur multinational et global. En temps de crise, ArcelorMittal a une stratégie qui ne consiste pas à maintenir un maximum d'emplois et un maximum de sites, mais une stratégie de rendement maximal des sites les plus rentables, quitte à fermer les autres et à ne plus les rouvrir par la suite. Est-ce qu'il y a une stratégie concertée et coordonnée pour préserver le tissu sidérurgique dans la Grande-Région ?

Weiten : Je pense que la Grande-Région n'est pas la bonne dimension. Nous ne pouvons que réagir pour essayer de maintenir ces emplois. Il faudrait une coopération au niveau européen et intergouvernemental.

GS : Mais est-ce qu'il ne faut pas que les régions soient la base de cette coopération européenne ?

Weiten : J'espère qu'on vous entend. Nous aurons peut-être la chance d'avoir le projet UL-COS en Lorraine qui consisterait à capter et à stocker les émissions de gaz à effet de serre. Ce projet serait limité au stade expérimental mais il aurait une dimension européenne parce que les expériences pourront être utilisées pour les autres usines. Le financement viendrait des autorités territoriales, du gouvernement français, d'un consortium de sidérurgistes et de l'Union Européenne. L'avantage serait qu'on pourrait produire un acier moins cher parce que le besoin en quotas pour l'émission de gaz à effet de serre serait très petit. C'est l'Europe qui doit décider si ce projet sera lancé ou pas. Pour l'instant il manque le soutien d'un des

trois commissaires chargés du dossier. Nous attendons sa réponse pour le mois de septembre. La sidérurgie lorraine dépend d'ULCOS.

GS : Quel avenir envisagez-vous pour la sidérurgie luxembourgeoise ?

Mannes-Kieffer : C'est au niveau de la tripartite sidérurgie que les réponses à cette question seront données. Mais je veux tout de même ajouter quelques commentaires. Bien avant le regroupement de nos usines sidérurgiques dans le groupe ArcelorMittal, nous étions conscients de la faiblesse des sidérurgies continentales par rapport aux sidérurgies maritimes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle Usinor a repris toutes les usines sur le territoire français. C'est pourquoi l'ARBED avait initié le projet SIDMAR dans les années soixante. Un deuxième point de faiblesse réside dans la circonstance que l'Union Européenne agit sur le domaine environnemental plutôt que de faire une politique industrielle par secteur comme elle l'a encore faite pendant les années quatre-vingt. Les problèmes qui se posent pour l'industrie sont donc les coûts pour les émissions de gaz à effets de serre, pour l'énergie et pour le transport. Cela vaut non seulement pour la sidérurgie, mais aussi la production de ciment et de verre, par exemple.

Weiten : On ne peut pas s'affranchir aujourd'hui de solutions de production d'acier qui préservent l'environnement. C'est indispensable ici comme ailleurs. En fait, il y a un paradoxe : Si ULCOS ne se fera pas, nos usines continentales se délocaliseront pour produire à des endroits où la production peut encore être polluante. Je préférerais donc que l'Europe ait une démarche économique industrielle et environnementale conjuguée.

Henzig : Je vais jouer l'avocat du diable. Il faut se poser la question, si la demande restera soutenue ici en Europe. La seule chance pour que la production puisse rester compétitive serait si les coûts de transport augmenteraient encore significativement et que l'importation de l'acier devienne très chère. A ce moment on produirait pour un marché local.

3. Questions de gouvernance

GS : Mais est-ce qu'il y a une véritable volonté et les mécanismes politiques pour gérer le développement économique de la Grande-Région ?

Henzig : Franchement, non. Mais je pense qu'on se parle de plus en plus souvent et avant de réaliser des projets il y a le réflexe de regarder ce qui se fait autour de soi et où les synergies sont possibles. Pour une coopération structurée, on devrait évidemment faire beaucoup mieux que maintenant.

GS : Pourquoi il y a si peu de coordination au niveau politique ?

Weiten : Du côté français, la « Grande-Région » n'est pas vraiment reconnue. On est le seul territoire national à avoir des frontières avec trois pays. Si Paris annonce qu'on veut recommencer à contrôler davantage les frontières, cela prouve qu'on n'y a pas du tout intégré la notion Grande-Région dans le débat. Or, nos habitants vivent cette réalité transfrontalière chaque jour. Nos citoyens ne connaissent plus cette limite frontalière. Et il y a un deuxième problème : Bien qu'on laisse beaucoup d'autonomie aux régions, les relations bilatérales sont établies de gouvernement à gouvernement. Les réunions de la commission intergouvernementale sont soit à Luxembourg-Ville, soit à Paris – et non pas à Metz. Beaucoup des domaines où il faudrait coopérer nous concernent en tant que région, département ou commune : La formation professionnelle, le transport, etc. Et là, l'exercice devient compliqué, parce qu'on n'a pas de mode de fonctionnement et de gouvernance au niveau de la Grande-Région. Pour remédier à cela nous avons commencé à aller vers les responsables gouvernementaux au Luxembourg, en Sarre et en Rhénanie-Palatinat pour faire bouger les choses. Là on peut faire une politique de proximité adaptée aux dimensions de la Grande-Région.

GS : Quelle forme pourrait prendre cette meilleure concertation ?

Mannes-Kieffer : Je pense que dans la Grande-Région nous avons bien analysés et définis les problèmes qui se posent. Et on arrive à résoudre pas mal d'entre eux au niveau bilatéral ou trilatéral. Il ne faut donc pas être trop pessimiste. Il y a aussi des initiatives très concrètes qui se réalisent. La dernière qui a été mise en place est l'institutionnalisation de la commission intergouvernementale franco-luxembourgeoise. Il est vrai que cette commission ne couvre pas tout le périmètre de la Grande-Région, mais je crois que c'est une initiative très importante qui va être très opérationnelle. Pour l'instant nous essayons d'attaquer tous les problèmes entre la Lorraine et le Luxembourg qui ont été évoqués ici en termes de frontaliers, de qualifications, de santé, ULCOS, de logistique etc. En ce qui concerne la gouvernance pour le développement économique et le zoning industriel, on a le projet de la région métropolitaine polycentrique qui concerne en premier lieu l'aménagement du territoire et les stratégies à long terme. Et ici une concertation est prévue ! On pêche peut-être par un manque de communication vers l'extérieur, mais il y a plein de choses qui se font sur ce plan-là.

Weiten : En France il y a le schéma de cohérence territoriale (SCOT) qui est une planification d'aménagement du territoire à l'échelle des grands bassins de vie. C'est une réflexion stratégique qui enveloppe à la fois les questions de réservation du foncier naturel, les questions de transport, les questions d'aménagement des zones d'activité et les questions d'urbanisation. Là aussi on essaie d'être cohérent et complémentaire pour diversifier l'offre sans que chacun ait sa petite zone d'activité. Et on a bien avancé sur les questions transfrontalières, même si les structures qui existent ne sont pas encore institutionnalisées. Mais entre la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Luxembourg on se parle. Un exemple de la plateforme multimodale du port d'Illange : l'ancien ministre de l'économie luxembourgeois a désigné un représentant qui travaille avec nous dans une commission chargée de l'élaboration du projet. Je pense qu'on est en train d'évoluer, d'apprendre à se connaître et à travailler ensemble. Un autre exemple du travailler-ensemble est le projet d'électromobilité partagée. Nous mettrons à disposition des voitures électriques qui pourront être utilisées en covoiturage pour se déplacer entre les grandes villes de la Grande-Région. Le projet sera lancé en Moselle et il faudra une masse critique d'au moins 300 000 participants. Le projet ne serait donc pas possible sans la coopération du Luxembourg. J'ai rencontré le ministre de transport Claude Wiseler qui est très intéressé et qui mettra en place une troisième voie sur l'autoroute A3 réservée aux transports collectifs et au covoiturage. Et il y a des entreprises luxembourgeoises qui sont prêtes à s'engager dans ce sens. Voilà un exemple sur lequel nous avançons ! Et je suis convaincu qu'on se retrouve aussi sur les autres dossiers importants.