

Territoire en mouvement

Revue de géographie et aménagement

23-24 (2014)
Villes et industries

Lanciné Diop et Christian Lamour

L'urbanité aux frontières du Luxembourg : de la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Lanciné Diop et Christian Lamour, « L'urbanité aux frontières du Luxembourg : de la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 23-24 | 2014, mis en ligne le 30 novembre 2014, consulté le 29 janvier 2016. URL : <http://tem.revues.org/2566> ; DOI : 10.4000/tem.2566

Éditeur : Université Lille 1 Sciences et Technologies
<http://tem.revues.org>
<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :
<http://tem.revues.org/2566>

Document généré automatiquement le 29 janvier 2016. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Lanciné Diop et Christian Lamour

L'urbanité aux frontières du Luxembourg : de la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine

Pagination de l'édition papier : p. 41-52

Introduction

- 1 La structure de la ville contemporaine en Europe a fortement été marquée par les différentes phases d'industrialisation. La croissance urbaine et les formes d'allocation de l'espace ont été liées aux révolutions industrielles successives depuis le 19^{ème} siècle. Cela a conduit à la mise en valeur de certains lieux considérés comme stratégiques mais également au déclin d'anciens segments urbains qui n'étaient plus utiles aux nouveaux systèmes de production. La relation entre ville et industrie paraît moins ténue depuis le tournant des années 1970. À ce propos, D. Massey (2005) affirme que le passage de la ville au temps post-industriel à partir de cette période signifie un retour des processus de différenciations économiques et sociales caractéristiques de la genèse de l'ère industrielle. Alors que les évolutions structurelles économiques et démographiques ont permis une homogénéisation des sociétés urbaines entre 1914 et 1975, la phase actuelle est marquée par des phénomènes de différenciation. La ville post-industrielle est marquée par le siseau des fragmentations sociale, économique et spatiale.
- 2 Il est important de noter que cette fragmentation va de pair avec une accélération des flux de biens, de personnes, d'informations et de capitaux à l'échelle planétaire. L'avenir de la ville et de son économie est de plus en plus lié à son ancrage dans un système globalisé de pôles urbains en réseau à partir desquels s'organise un capitalisme mondialisé (Sassen, 1991 ; Castells, 1996 ; Rallet et Torres, 2008). Les États ont pris conscience que leur richesse et leur positionnement international s'appuient sur la dynamique mondiale de leurs métropoles. Dans ces conditions, on peut être amené à penser que les limites étatiques sont devenues des lignes de partage de moins en moins significatives dans l'organisation de l'urbanité. Cependant, cela n'est pas si sûr. La frontière associée à une accélération des différentes mobilités économiques par-delà l'État peut être un facteur déterminant de l'agencement des fonctions urbaines.
- 3 À travers cet article, nous analyserons le rôle des frontières nationales dans l'organisation des relations entre ville et industrie avant et après le passage à l'ère dite post-industrielle. Notre hypothèse consiste à présenter cette ligne de démarcation étatique comme un élément plus significatif aujourd'hui qu'hier dans la définition de l'occupation de l'espace. Nous concentrerons pour cela notre attention sur un espace urbain situé aux limites du Luxembourg, de la France et de la Belgique ; une aire marquée par la sidérurgie lourde et actuellement impactée par un processus de métropolisation. Après une présentation d'éléments de cadrage concernant les liens entre le monde urbain et industriel, nous aborderons les mutations en présence au sein de la région choisie en mettant en exergue le rôle de la frontière dans la dynamique d'urbanisation.

1. De la ville industrielle aux espaces métropolitains

- 4 Cette partie permettra de traiter les changements concomitants qui ont affecté la ville et l'industrie. Par ailleurs, nous aurons également le souci de mettre en avant l'espace à partir duquel nous conduirons notre analyse ainsi que l'hypothèse et la méthodologie adoptée pour mener à bien nos travaux.

1.1. La ville modelée par les évolutions industrielles et post-industrielles

- 5 Les relations entre ville et industrie ont évolué et changent au même titre que ces deux réalités prises isolément. La croissance urbaine était fortement corrélée à l'industrialisation du moins jusqu'en 1914 (P.Bruyelle *et al.*, 1983 : 20). L'implantation de l'industrie à cette époque

s'accompagnait généralement d'une arrivée massive de main d'œuvre, principalement issue des zones rurales, s'agglutinant autour des usines dont les développements successifs ont permis l'émergence de la ville contemporaine relativement concentrée au démarrage. Cette dernière s'est ensuite étendue avec un changement des évolutions technologiques affectant les modes de production économique, mais également les conditions de la mobilité dans la ville. L'extension urbaine portée par l'économie industrielle a fortement été liée à l'introduction de la voiture comme mode de transport prioritaire chez les populations urbaines (Dupuy, 2002). La modification des bases de la mobilité ont engendré une nouvelle répartition des fonctions dans l'espace. L'industrie jadis au cœur des villes s'est de plus en plus délocalisée dans des zones périphériques dédiées et plus accessibles. Les centres-ville ont concentré pour leur part des activités de services et notamment du tertiaire à haute valeur ajoutée dans les pôles d'envergure métropolitaine (Polèse et Sheramur, 2009).

6 Les changements considérables dans le processus d'urbanisation ont conduit à une redistribution des cartes économiques et à une redéfinition de la hiérarchie urbaine (Friedmann, 1986). La mondialisation de l'économie, la restructuration du système productif et la métropolisation tendent à la formation d'une économie d'archipel organisée par un réseau mondial de grandes villes (Sassen, 1991 ; Veltz, 1996). L'ancienne ville mono-industrielle n'occupe plus qu'une place secondaire dans la hiérarchie urbaine à moins qu'elle ne réussisse une mutation lui permettant d'intégrer le réseau des régions urbaines qui gagnent (Benko & Lipietz, 1992 ; Le Galès & Zagrodzki, 2010).

7 La métropole se structure en tant que centre d'attraction et de distribution de réseaux et de flux tandis que la frontière renvoie à la marginalité et à la périphérie (Reitel *et al.*, 2002). Étant donné que la dynamique ville et industrie est de plus en plus tributaire des mutations affectant le capitalisme mondial, on pourrait être tenté de penser que les frontières nationales jouent un rôle de plus en plus marginal dans les mutations urbaines et économiques. Toutefois, les dynamiques dans certaines zones frontalières et les travaux sur les relations villes et frontière suggèrent que ces limites peuvent toujours constituer des éléments fondateurs de l'organisation de l'urbanité (Ratti, 1993 ; Martinez, 1994 ; Reitel 2011). Cependant la fonction exercée par la frontière dépend, en partie, des pouvoirs publics qui définissent toujours les normes des systèmes de production via notamment la taxation des entreprises et la définition légale du marché du travail. Cette idée est bien reprise par J-P. Renard (2002) pour qui, les frontières sont entendues comme des lignes de « séparation structurantes qui expriment ou révèlent l'exercice d'un pouvoir ». Les frontières restent des objets ambivalents (Renard, 2003), dont la « dévaluation » (Reitel, 2011) n'aboutit pas forcément à leur effacement contrairement à ce qui est suggéré par les modèles d'O. Martinez (1994) et R. Ratti (1993). Le régime pacifié de la frontière (O'Dowd, 2002) qui passe par la mise en place de concertation et d'accords transfrontaliers, ne fait pas disparaître cette limite, mais encourage la présence de certains flux sans remettre en cause le pouvoir des participants s'appuyant sur l'existence même de ces frontières et sur la légitimité qu'elle confère (Raffestin, 1986).

1.2. Hypothèse et méthodologie

8 Nous posons l'hypothèse que les limites d'État perpétuées par les acteurs politiques jouent aujourd'hui un rôle plus significatif qu'hier dans la détermination de la dynamique urbaine et de ses activités économiques. L'accentuation de la globalisation des flux ainsi que la mise en concurrence des espaces pour capter des ressources toujours plus réduites rendent encore plus prégnant le rôle des frontières comme des marqueurs de différenciations spatiales et industrielles et comme éléments de recompositions spatiales (Reitel *et al.*, 2002). La « dévaluation » de la frontière en tant que barrière à une échelle globale est perceptible lorsqu'on voit la facilité avec laquelle les biens, les capitaux et certaines catégories de personnes circulent au niveau mondial. Cependant, un focus sur les espaces jouxtant les liserés étatiques et, notamment ceux pris dans une dynamique de métropolisation, peut montrer que la globalisation assortie de politiques économiques structurantes conditionnées par les États, provoque une fonction toujours plus discriminante de la frontière comme cela s'est produit sur la dyade franco-flamande sur les frontières septentrionales de la France. Afin de tester

cette hypothèse, nous concentrerons notre recherche sur un espace urbain localisé en zone frontalière franco-belgo-luxembourgeoise ayant connu les différentes phases du capitalisme industriel depuis la fin du 19^{ème} siècle. Nous partons du constat que cette région urbaine était relativement moins fragmentée par les frontières lors de la période sidérurgique qu'à l'heure d'aujourd'hui. L'agglomération urbaine du passé présentait une certaine homogénéité spatiale et socio-économique. Cette intégration fonctionnelle était associée à des flux transfrontaliers dans la contiguïté des frontières et polarisés pour l'essentiel par les usines situées de part et d'autres des limites étatiques. Aujourd'hui, le contexte européen permet certes un passage facilité de la frontière grâce à une série d'accords communautaires concernant la libre circulation des biens et des personnes. Pour autant, cette ouverture entraîne paradoxalement une déstructuration de la ville mono-industrielle transfrontalière et une perte de sa centralité au profit de pôles urbains périphériques structurant l'économie métropolitaine. La frontière est un marqueur croissant de différentiels dans une économie globalisée.

9 Notre espace d'investigation se caractérise par la présence de plusieurs conurbations industrielles transfrontalières (Vandermotten, 2010) dont celle du Pôle Européen de Développement axée sur le bassin versant Chiers-Messancy que nous allons analyser en profondeur (figure 1). L'approche méthodologique choisie sera chronologique. Elle sera structurée à partir des deux périodes charnières suivantes :

- le temps « sidérurgique et minier » et sa reconversion tardive à la fin du siècle dernier ;
- le temps « métropolitain et polycentrique » actuel.

10 Une série de documents concernant l'histoire de l'essor industriel et urbain relatif aux vallées sidérurgiques transfrontalières mais également des données chiffrées sur le profil urbain et économique actuel de l'espace régional, seront analysées pour établir le rôle des frontières étatiques dans la gestation de la ville.

1.3. Le bassin sidérurgique des trois frontières : un laboratoire des relations ville-industrie

11 L'aire que nous allons étudier dispose de noyaux urbains apparus avec l'essor de la sidérurgie quel que soit le pays pris en considération au tournant du 19^{ème} et du 20^{ème} siècle. Ainsi, Longwy et Athus, respectivement en France et en Belgique, devenaient à cette période des pôles urbains structurants et, dans le même temps, des concentrations humaines comme Esch-sur-Alzette et Differdange sur le versant luxembourgeois obtenaient le statut de ville. Cette région a été traversée par des mutations et les crises du monde sidérurgique touchant l'Europe après le premier conflit mondial. Elle a plus tardivement été impactée par la création de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier (CECA) et le déclin progressif de cette activité dans l'Union depuis les années 1960. L'accélération du déclin sidérurgique dans les années 1970 et 1980 et l'émergence d'un environnement européen favorable à des politiques de développement économique concerté ont conduit à l'émergence d'une entente de la France, du Luxembourg et de la Belgique pour réindustrialiser une partie de cette région, précisément la vallée de la Chiers. Cet espace, dénommé le « Pôle Européen de Développement » (PED) et considéré dans la rhétorique communautaire comme l'un des laboratoires de l'Europe en construction, représente un cas d'étude unique permettant de comprendre les interactions existantes entre, d'une part, les mutations du monde industriel et, d'autre part, la dynamique urbaine sur les marges nationales.

12 Il s'agira de voir quel a été le rôle évolutif de la frontière dans l'organisation des liens entre la ville et l'économie. Est-ce que l'affirmation croissante de la globalisation des échanges à l'échelle mondiale conduit à un affaiblissement du rôle des limites nationales dans l'agencement de l'espace urbain et économique ? Pouvons-nous constater, au contraire, que la frontière définie par les pouvoirs publics occupe une fonction aujourd'hui plus discriminante qu'hier dans la définition de l'allocation de l'espace ?

2. La ville des hauts-fourneaux triomphants : une polarité industrielle passant les frontières

- 13 Cette partie vise à cerner la dynamique urbaine au cours de l'essor et du déclin annoncé de la sidérurgie dans la zone transfrontalière. Notre objectif est de comprendre, tout d'abord, si la frontière constituait à cette époque une ligne de différenciation entre les territoires frontaliers. Par ailleurs, nous traiterons dans un deuxième temps une période charnière de l'évolution de cette aire géographique au cours de laquelle les pouvoirs publics se sont substitués aux acteurs de la sidérurgie pour redynamiser la ville industrielle.

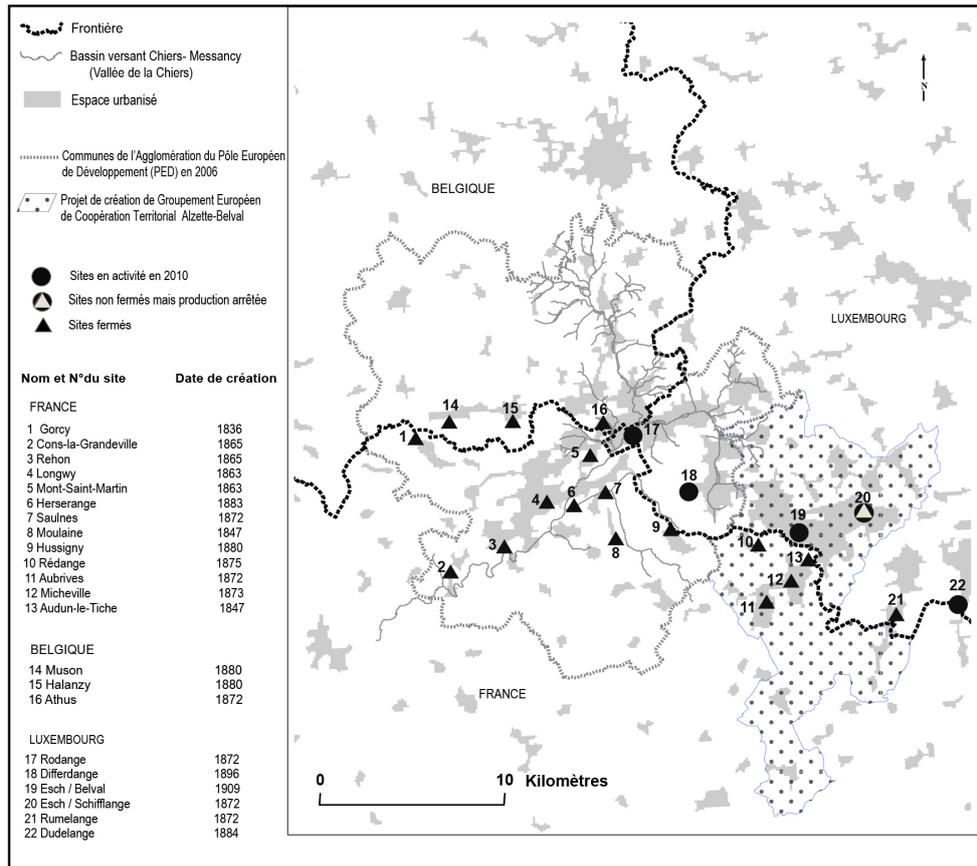
2.1. Des flux transfrontaliers jadis polarisés par le bassin sidérurgique des trois frontières

- 14 L'analyse du développement industriel dans l'aire urbaine considérée montre clairement que les frontières nationales n'ont pas été des limites hermétiques aux échanges et aux intérêts communs à différentes échelles. D'une part, ce développement urbain s'appuie sur une richesse en ressources naturelles (le minerai) dont les gisements étaient transfrontaliers. Par ailleurs, au démarrage du processus d'industrialisation, les maîtres des forges ont su établir des stratégies à l'échelle transfrontalière afin de développer leurs établissements. Certains d'entre eux ont réalisé des partenariats avec les acteurs publics locaux tout en exploitant les législations étatiques en place pour asseoir l'essor industriel lors du dernier quart du 19^{ème} siècle. C'est notamment le cas de Fernand de Saintignon qui a développé son activité entre la France et le Luxembourg (Storoni, 2007) ou encore des barons Fernand et Hyppolyte d'Huart, maîtres de forges à Longwy et développant une activité à Athus en Belgique (Yante, 1997). Ce passage des frontières à l'échelle locale va de pair avec la présence de flux mondialisés des informations et des productions. Ainsi, notons que la croissance de la production industrielle sur le versant luxembourgeois est liée, en partie, à l'achat du brevet de l'américain Grey par les entrepreneurs grand-ducaux situés à Differdange, brevet permettant la réalisation d'un produit innovant qui lui-même va être exporté mondialement. Les élites sont mobiles et créent des réseaux transrégionaux. Ainsi, Norbert Metz, ingénieur luxembourgeois de premier rang, sort d'une des premières promotions de l'École Centrale de Paris et va progressivement développer des réseaux entrepreneuriaux en Sarre et en Belgique à partir du Grand-duché (Kieffer, 1997). Les capitaux de l'époque industrielle ne s'arrêtent pas non plus aux frontières. Par exemple, en 1870, la Banque Internationale du Luxembourg, seule banque d'affaires du pays, prête des capitaux à l'usine Burbach en Sarre, mais également aux usines de Longwy (Kieffer, 1997). Quelques décennies plus tard, en 1920, la sidérurgie grand-ducale est détenue en partie par la Société HADIR, un consortium d'actionnaires français, belges et luxembourgeois (Kaell, 2007).
- 15 Les logiques entrepreneuriales à l'échelle de l'aire urbaine transfrontalière s'accompagnent également d'une mobilité des salariés à cette époque. La sidérurgie a provoqué l'afflux de populations venues d'autres horizons et ayant traversé plusieurs frontières nationales lors de leur migration. La communauté ouvrière de la région des trois frontières a un caractère cosmopolite marqué. Ainsi, dès 1900, près de la moitié de la population résidente de Differdange n'a pas la nationalité grand-ducale. Les Italiens, les Allemands, les Français, les Belges se retrouvaient avec les Luxembourgeois au sein d'un monde industriel commun dans la région sud du Luxembourg (Trausch, 1994 ; Feltgen, 2007). Par ailleurs, des flux quotidiens de travailleurs sont monnaie courante à l'échelle transfrontalière en fonction des compétences demandées et des différentiels salariaux. Ainsi, en 1955, lorsque la sidérurgie occupe 26 000 personnes dans les huit entreprises situées le long de la Vallée de la Chiers, les 5 300 ouvriers résidant en Belgique se répartissent d'une manière équilibrée entre les sites de production situés sur les trois versants nationaux de l'espace industriel. Cette mobilité du travail transfrontalier dans la sidérurgie se retrouve toujours un demi-siècle plus tard, mais en direction exclusive du Luxembourg, ce qui témoigne d'une évolution importante (ATPED, 2000 ; Auburtin, 2005). Cette population cosmopolite s'est concentrée sur les pourtours des sites industriels occupant le fond de vallée. L'usine représente une centralité à cheval sur trois

pays et elle exerce une pression croissante sur les zones d'habitat périphériques étant donné les besoins pour son développement. La sidérurgie et la mine ont façonné le visage de l'espace urbain qui a été cependant marqué par le déclin avec l'essoufflement de son économie mono-industrielle (ATPED, 2000).

2.2. Une conurbation en difficulté et une réponse transfrontalière

- 16 L'absence du rôle de séparation de la frontière localement est patente également lors de la crise mondiale des activités minières et industrielles des années 1970. Les trois parties nationales de la vallée de la Chiens ont été fortement touchées par la spirale du déclin. Cela va conduire à la fermeture de toutes les mines en présence mais également à une disparition de la sidérurgie comme secteur d'emploi majeur. Le secteur privé a tenté de former une coalition pour effectuer des choix stratégiques au tournant des années 1970 et 1980. Ainsi, le groupe belge Cockerill présent à Athus, mais également à Rodange au Luxembourg et à Réhon en France, a établi une concertation avec le groupe luxembourgeois Arbed également présent à Rodange pour définir des priorités, mais cela n'a pas permis d'enrayer le déclin (Yante, 1997). En 2001, il ne reste plus que 2 300 emplois sidérurgiques localement (Lamour *et al.*, 2002). Au cours de la décennie 2000, seuls les sites grand-ducaux seront maintenus, usines certes performantes, mais occupant une position de « butte témoin » de la période des hauts fourneaux triomphants et dont l'avenir peut être remis en cause dans une logique de groupe d'Arcelor-Mittal qui possède aujourd'hui ces établissements (voir figure 1). La préservation plus durable de la sidérurgie au Luxembourg que sur les versants français et belges de la Vallée de la Chiens peut être interprétée de différentes manières. Des choix de production plus judicieux ont pu être effectués au Grand-Duché pour écouler plus facilement les productions et ce malgré la position relativement enclavée de certains sites. Ainsi, l'usine du groupe située à Differdange est suffisamment compétitive encore aujourd'hui à l'échelle mondiale, pour effectuer les poutrelles qui serviront à construire le building remplaçant les Twin Towers de New-York. Mais, on peut également interpréter ce contraste saisissant entre le Luxembourg et ses pays voisins comme découlant directement du cadre scalaire des politiques industrielles étatiques. La France et la Belgique ont pensé leur politique sidérurgique à l'échelle de leur État disposant de plusieurs régions industrielles. Ainsi, en France, la sidérurgie côtière dans des régions comme Fos-sur-Mer ou Dunkerque a été privilégiée alors que certains sites plus continentaux ont été considérés comme moins viables et abandonnés. Fos-sur-Mer a d'ailleurs constitué un lieu de relocalisation des ouvriers lorrains. L'État luxembourgeois n'a pas eu à choisir quelle région industrielle privilégier étant donné qu'il n'en possédait qu'une.
- 17 Les fermetures à répétition au tournant des années 1970 et 1980 le long de la vallée de la Chiens transfrontalière se sont déroulées dans un contexte européen particulièrement favorable à une concertation politique en matière de développement. La présence de la Commission Delors comptant faire jouer à l'Europe une position plus axiale dans l'organisation économique et spatiale de l'Union a amené à la création du « Pôle Européen de Développement » au niveau de la vallée de la Chiens. Cet espace a alors été conçu comme un prototype de la concertation publique en faveur des politiques territoriales. Entre 1985 et 1995, les États français, belge et luxembourgeois avec l'appui financier de l'Europe ont mis alors en place une politique de reconversion industrielle pour régénérer l'espace économique laissé vacant par la sidérurgie. La sphère publique se substitue donc à celle des entrepreneurs privés pour réorganiser en transfrontalier les conditions de l'urbanité. Cette stratégie a permis de créer un peu moins de 4000 emplois, soit moins de la moitié des emplois escomptés pour une population active nombreuse, spécialisée et à l'horizon professionnel incertain sans intervention étatique (Schulz, 1996, Ait Oumeziane, 2000).

Figure 1. Les sites sidérurgiques dans le bassin des trois frontières, depuis le XIX siècle à nos jours

Source : ATPED, 2000, remise à jour et adaptation : Lanciné Diop, CEPS/INSTEAD, 2011.

3. De la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine

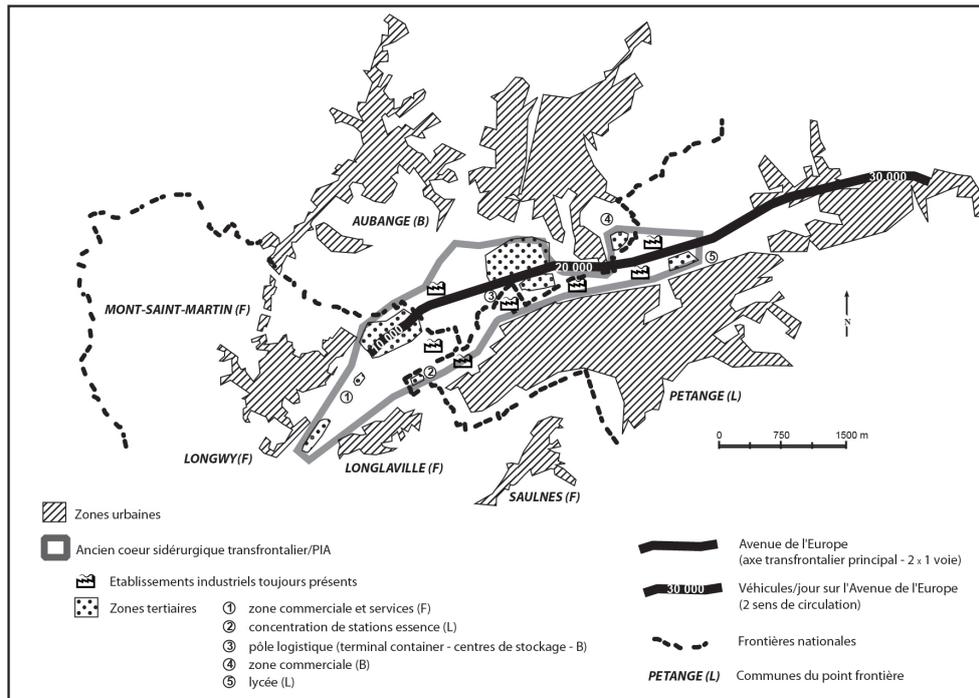
18 Cette partie sera consacrée aux impacts contrastés de l'interventionnisme étatique dans la zone du Pôle Européen de Développement et au changement de paradigme du développement économique et urbain dans la région des trois frontières. Une attention particulière sera portée à la compréhension du processus de métropolisation qui concourt à la mise en marge de l'espace transfrontalier étudié et à un renforcement de la spécialisation des fonctions spatiales à partir de la frontière.

3.1. Une perpétuation différenciée du déclin industriel local et une réaffectation de l'espace local

19 Tout d'abord, il est important de noter que les trois versants de l'agglomération du PED ont conduit des politiques individuelles d'attraction des entreprises qui ont connu des fortunes diverses. Alors que les autorités sur les parties belge et luxembourgeoise ont atteint leurs objectifs en termes de création d'emplois, les acteurs en charge du secteur français dont les ambitions initiales étaient les plus fortes n'ont pas enregistré les succès escomptés (Schulz, 1996). Ce décalage peut s'expliquer par des objectifs plus élevés en France étant donné la présence d'une population plus nombreuse à remettre dans le marché du travail et l'existence d'une dynamique de croissance économique plus forte dans les deux pays voisins. Par ailleurs, il est apparu qu'un grand nombre d'entreprises « tournevis » installées en France et en Belgique ont fait faillite au tournant des années 1990 et 2000 alors qu'il y avait un maintien de l'activité sur le secteur grand-ducal de l'agglomération. Ces différences s'expliquent par le type d'entreprises installées de part et d'autre de la frontière mais également par la politique économique grand-ducale plus à même de préserver un secteur industriel localement. La dynamique d'utilisation de l'espace en Lorraine et dans le Luxembourg belge révèle alors un changement dans les bases de l'urbanisation transfrontalière. Cette dernière n'est plus liée

aux interactions propres à la vallée de la Chiers mais à des interdépendances s'établissant à l'échelle métropolitaine. Ainsi, l'économie sur le versant grand-ducal reste rattachée à des systèmes industriels hérités de la sidérurgie et de la reconversion des années 1980-1990 alors que les parties française et belge se sont, quant à elles, fortement spécialisées dans des fonctions où elles peuvent profiter d'un avantage comparatif par rapport au Luxembourg à une échelle plus large, c'est-à-dire les activités tertiaires requérant beaucoup d'espace. Les aires laissées en déprise dans la zone de Longwy ont été saisies par des développeurs commerciaux à la recherche de terrain peu onéreux proches du Luxembourg alors que la partie athusienne intensifie sa fonction de centre logistique et de « terminal containers ». Cette plateforme constitue le port à sec de la Belgique dans une région européenne embrassant le Luxembourg, une partie de l'Allemagne et de la France, en relation avec les ports belges de la Mer du Nord. Enfin, le cœur de la vallée devient de plus en plus une aire de transit pour les actifs frontaliers travaillant au Grand-Duché (carte schématique du Parc international d'activités- PIA). L'entrée dans l'ère post-industrielle, bien que favorisant un accroissement des flux frontaliers diversifiés, génère également une différenciation des espaces économiques de part et d'autre des limites étatiques. Les versants français et belges ont un profil tertiaire en adaptation avec les conditions du marché métropolitain alors que le versant luxembourgeois garde un profil industriel étant donné une politique étatique d'appui à cette activité dans sa seule région au profil économique secondaire.

20 Le passage de l'ère industrielle à l'époque post-industrielle conduit à un nouveau paramétrage de la dynamique urbaine et une réorganisation des fonctions spatiales à l'échelle régionale. La frontière a une fonction de plus en plus forte et l'échelle d'organisation des flux déterminants s'élargit. Ainsi, on est passé d'une aire urbaine compacte et contiguë à la frontière (le long de la Chiers) à un espace urbain plus large, éclaté et dans lequel l'activité économique tend à se concentrer dans quelques pôles majeurs périphériques. Malgré les millions d'ECU, de francs belges, luxembourgeois et français investis pour la reconversion industrielle sur le PED, les 21 zones d'activité et les quatre centres commerciaux (figure 2) créés sur cet espace ne cumulaient qu'un total de 14 000 salariés pour une population active résidente de 48 000 personnes en 2001 (Lamour *et al.*, 2002). Étant donné la croissance démographique enregistrée, au cours des années 1990 sur l'aire transfrontalière prise dans sa globalité, il est clair que le bassin sidérurgique des trois frontières, surtout dans ses versants français et belge, est devenu progressivement une aire résidentielle avec des prix du foncier concurrentiels (Diop, 2011) pour une population occupée ailleurs et plus précisément dans le centre d'activité métropolitain de l'espace transfrontalier : Luxembourg-Ville et sa proche couronne. Les secteurs de Longwy et d'Aubange sont devenus progressivement les marges périurbaines de la capitale du Grand-Duché.

Figure 2 : Déclin de la sidérurgie et nouvelles perspectives économiques dans le bassin des trois frontières

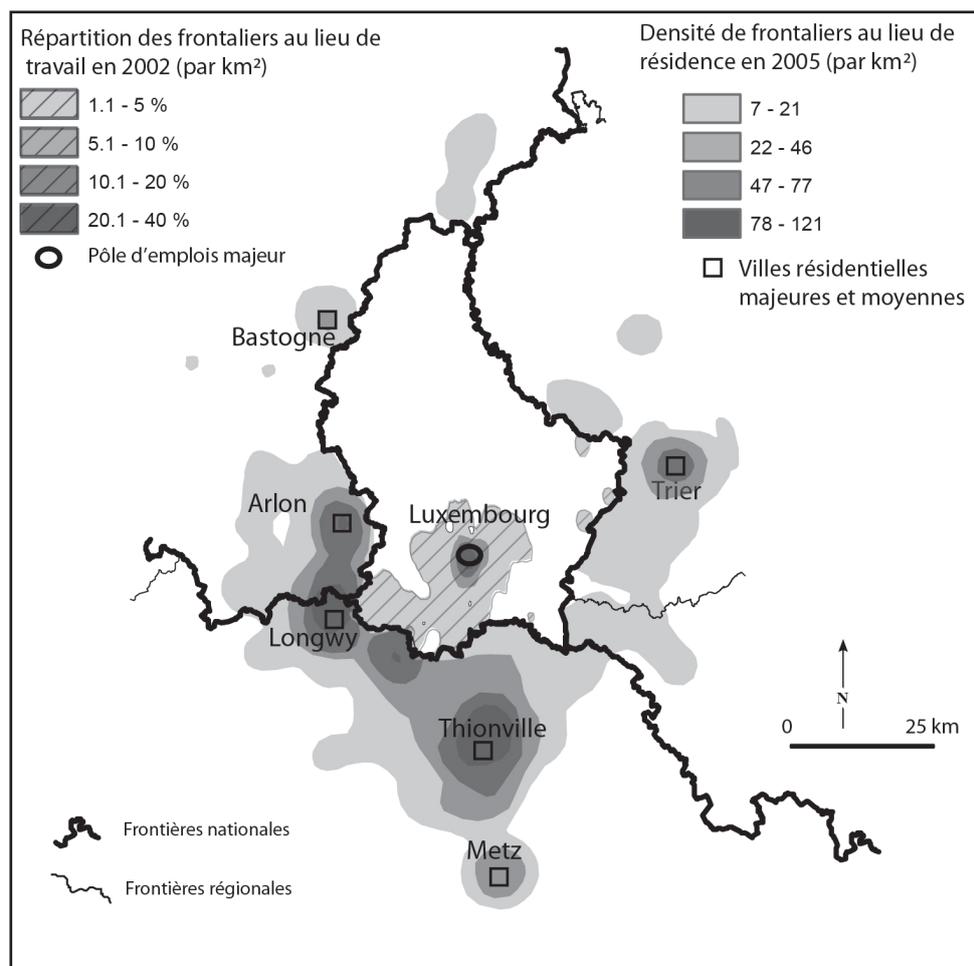
© CEPS/INSTEAD (C. Lamour), 2011.

3.2. Les flux métropolitains polarisés par Luxembourg-Ville

- 21 L'existence de flux transfrontaliers dans le bassin des trois frontières n'est pas spécifiquement liée au temps métropolitain. Comme présentée plus haut, la mobilité des travailleurs existait déjà à l'époque sidérurgique. Cependant l'origine, la destination et l'intensité des flux de travail ont changé. Tout d'abord, comme le signale V. Soutif (1997), l'ouverture des frontières européennes a favorisé une accélération des flux de travail même si ce phénomène est marginal à l'échelle de l'Europe puisque uniquement localisé sur certaines bandes frontalières (Van Houtum et Van der Velde, 2004). Parmi ces bandes frontalières figure notamment celle du Luxembourg comme le stipulent les récents travaux commandés par la Commission Européenne. Le Grand-Duché, malgré sa petite taille, est le premier pôle d'emplois frontaliers situé dans l'UE loin devant l'Allemagne (MKW, 2009). Le nombre de travailleurs frontaliers résidant sur les pourtours du Luxembourg et travaillant en territoire grand-ducal est passé de 12 000 en 1980 à environ 150 000 en 2010 (IGSS 2010).
- 22 Par ailleurs, ces flux de travail sont polarisés principalement par l'agglomération de Luxembourg-Ville. Au milieu des années 2000, la capitale du Grand-Duché dispose de 125 000 emplois salariés dont une partie d'emplois hautement qualifiés (CEPS/INSTEAD *et al.*, 2005) pour une population active résidente de 53 000 personnes (Statec, 2001). Malgré son modeste poids démographique, la capitale luxembourgeoise connaît un essor économique de premier rang. Cette ville fait partie de la classe des petites métropoles atypiques et influentes à l'instar de Genève (Sohn, Reitel et Walther, 2009). Ainsi, elle concentre avec Londres, Paris et Francfort les 4/5 des flux financiers européens (Paguetti, 1998 cité par Rosenblat *et al.*, 2003). Cette croissance s'accompagne du développement d'activités connexes surtout dans le secteur des services aux entreprises (Sohn et Walther, 2008). L'emploi métropolitain est donc fortement concentré dans ce pôle qui attire par-delà les frontières (Decoville et Sohn, 2012).
- 23 Les actifs transfrontaliers captés par ce pôle résident dans une région allant de Trèves en Allemagne à Arlon en Belgique et jusqu'à Metz en France : une aire élargie appelée « Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière » (RMPT) par les acteurs de l'aménagement du territoire de cet espace européen (Espon *et al.*, 2010). Les lieux de résidence de ces travailleurs se concentrent avant tout dans certaines zones contiguës à la frontière et dans les

villes situées dans la proche périphérie du Grand-Duché (figure 3). Ainsi, les parties française et belge de l'agglomération du PED ont progressivement accueilli un nombre croissant d'actifs à la recherche de logements à proximité de Luxembourg-Ville et dont l'avenir n'est pas conditionné par la dynamique économique locale. Au cours de la décennie 1990, le nombre de frontaliers résidant dans l'agglomération de Longwy a presque augmenté de 100 % et cette part s'est accrue de 40 % dans le secteur belge d'Athus. L'espace franco-belge cumule un total de plus de 10 000 frontaliers au tournant du 20^{ème} et du 21^{ème} siècle (Lamour *et al.* 2001). Ce phénomène a continué à s'accélérer depuis lors. Par exemple, dans le secteur de Longwy, plus de 50 % des actifs sont aujourd'hui embauchés au Luxembourg et notamment hors de la vallée de la Chiers (Agape, 2009). Il y a donc un élargissement du bassin de vie pour un nombre croissant de résidents et une partie de cette population tend à préférer comme zone résidentielle les marges urbaines des anciennes cités sidérurgiques. Le bassin industriel de la Vallée de la Chiers ne constitue plus en soit une aire fonctionnelle. Cette dernière se situe à l'échelle métropolitaine. Elle a profité au secteur français et belge en matière de reprise des marchés résidentiel et commercial permettant la préservation d'un certain nombre de services publics dont l'avenir aurait été incertain sans la présence du pôle économique grand-ducal.

Figure 3 : Lieux de résidence et de travail des frontaliers vers le Luxembourg



Sources cartographiques pour les limites administratives : EuroGeographics 2002.

Sources des données: IGSS - Administration des contributions luxembourgeoises - CEPS/INSTEAD.

Auteurs : M. Schneider, C. Lamour (CEPS/INSTEAD), 2011.

Conclusion

24

Le présent article nourri par un exemple situé aux frontières de la France, de la Belgique et du Luxembourg a permis de montrer que les limites nationales ont pu être dépassées dans l'histoire économique par les entrepreneurs industriels afin de planifier au mieux leur activité à l'échelle locale. Cette stratégie des maîtres de forges a orienté et conditionné l'essor

urbain transfrontalier sur les pourtours de l'usine, des espaces de vie peuplés de migrants européens. Paradoxalement, la période contemporaine montre que la globalisation accrue des échanges assortie d'une présence des frontières d'État produit une fragmentation de la ville transfrontalière héritée de la sidérurgie. Cette ligne devient une limite contribuant à la spécialisation des espaces urbains. Elle accentue des différentiels qui provoquent l'émergence de flux transfrontaliers et des stratégies d'acteurs privés déterminant la valeur fonctionnelle du territoire. La frontière est dévaluée lorsqu'on prend en considération la dynamique des flux transfrontaliers. Cependant, elle est également réévaluée lorsqu'on voit comment s'organise l'allocation de l'espace de part et d'autre de cette limite définissant les conditions du marché, elles-mêmes contrôlées par les politiques publiques d'encadrement des richesses. Lors de la période sidérurgique, la frontière exerçait également un rôle de séparateur étant donné la présence de législations étatiques différentes. Cependant la dynamique économique de part et d'autre de la limite étatique était équivalente étant donné qu'elle était rattachée à la présence de ressources naturelles dans le sous-sol et à une concurrence moins forte dans l'attractivité du capital économique à l'échelle internationale. Elle a contribué à façonner un espace urbain relativement plus homogène aujourd'hui qu'hier.

25 Par ailleurs cette agglomération devient de plus en plus la périphérie d'une aire métropolitaine polarisée par des centres urbains majeurs et surtout par Luxembourg-Ville. Comme le signalent P. Le Galès et M. Zagrodzki (2010), la métropolisation, processus contemporain de l'urbanisation, favorise la polarité des grandes villes et va de pair avec un déclin des cités n'ayant pas su renouveler leur secteur industriel comme dans le cas d'Armentières, dans la vallée de la Lys, prise en étau entre la Flandre belge et la métropole lilloise. Le cas que nous venons d'exposer montre que la logique d'ouverture des frontières économiques promues par l'Europe afin de transformer des périphéries nationales en polarité européenne peut conduire à des résultats diamétralement opposés. La Vallée de la Chiers était un pôle urbain transfrontalier d'envergure européenne avant l'ouverture du marché communautaire et la libéralisation des flux de personnes. Elle devient aujourd'hui de plus en plus la marge d'un espace métropolitain élargi.

26 La zone urbaine transfrontalière dans ce contexte particulier est-elle condamnée à occuper une position périphérique ? Le projet luxembourgeois actuel visant à créer un pôle économique d'excellence sur le site d'Esch-Belval localisé à proximité de la France peut être le moteur d'une nouvelle centralité transfrontalière, si les acteurs décisionnels grand-ducaux et français établissent une gouvernance appropriée, et ce notamment via certains outils institutionnels comme le Groupement Européen de Coopération Territoriale Belval-Alzette (cf. figure 1). Comme pour l'agglomération du PED en 1985 décrite dans cet article, ce sont les acteurs publics qui sont à la manœuvre dans l'agencement de cette nouvelle polarité, axée cette fois-ci sur la vallée de l'Alzette. Les deux différences fondamentales entre les deux dynamiques résident dans le type d'activités promues localement et les spécificités des pouvoirs en présence. Ainsi, le projet Belval ambitionne de créer la ville post-industrielle ancrée dans l'économie du savoir alors que le projet PED voulait pérenniser la ville industrielle héritée de la sidérurgie. Enfin, la coopération actuelle autour de Belval repose sur un réseau d'acteurs beaucoup plus élargi que celui établi pour définir le Pôle Européen de Développement, car il y a eu entre-temps une fragmentation des compétences et des légitimités actionnelles dans une Europe de la décentralisation étatique. Par ailleurs, sur le versant grand-ducal, le projet est fortement axé sur une relation ténue entre l'État et le groupe Arcelor-Mittal, tous deux présents au sein de la société Agora chargée d'aménager le site luxembourgeois ; ceci montrant la stratégie « globale » du géant indien de la sidérurgie positionné dans une économie mondialisée. On voit ainsi que l'économie sidérurgique participe à l'émergence d'un nouveau mode de croissance économique et urbain. Mais des différenciations à partir de la frontière pourraient s'accroître le long de l'Alzette si les acteurs de la gouvernance transfrontalière n'arrivent pas à initier un système de cohésion territoriale commun.

Bibliographie

- Agape, 2009, *Développement du Grand-duché du Luxembourg. Impacts et enjeux sur le nord-lorrain*, Longwy, Agape, 25p.
- Ait Oumeziane A., 2000, Reconversion économique et construction d'un territoire transfrontalier : l'Agglomération Transfrontalière du Pôle Européen de Développement des Trois Frontières (Belgique-France-Luxembourg), *Annales de Géographie*, t. 109, n° 611., Paris : Armand Colin, pp. 65-83.
- ATPED, 2000, *Atlas de l'Agglomération Transfrontalière du Pôle Européen de Développement – Réhon* : ATPED.
- Auburtin E., 2005, Anciennes frontières, nouvelles discontinuités : les impacts du développement du travail frontalier sur les populations et les territoires du Nord lorrain, *Espace Populations Sociétés*, 2005/2.
- Benko G., Lipietz A., (dir.), 1992, *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux. Les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, Paris : PUF (Coll. « Économie en liberté »), 424 p.
- Bruyelle P., Dezert B., 1983, Les relations entre la ville et l'industrie : Formes anciennes et formes nouvelles, *Hommes et Terres du Nord*, 1983 :1, pp. 19-23.
- Castells, M., 1996, *The Rise of the Network Society - Massachusetts* : Blackwell, 556 p
- CEPS/INSTEAD, CEGUM, TAURUS, IGEAT, OREFQ, 2005, Actes du séminaire *Détermination des bassins de main-d'œuvre fonctionnels – Differdange* : CEPS/INSTEAD.
- Decoville A., Sohn C., 2012, Mapping the structuring of a cross-border metropolis. In Sohn C. (Ed.). *Luxembourg. An emerging cross-border metropolitan region*, Bruxelles : Peter Lang, pp. 119-139.
- Diop L., 2011, Luxembourg : les marchés fonciers et immobiliers transfrontaliers à l'épreuve de la métropolisation, *Working Papers*, n° 2011-48, 11 p.
- Espon and University of Luxembourg, 2010, *Metroborder. Cross-border polycentric metropolitan regions. Final report*, Luxembourg.
- Feltgen V., 2007, Croissance démographique et urbanistique de Differdange in *Ville de Differdange, dir. Differdange 100 ans d'histoire(s)*, pp. 36-43.
- Friedman J., 1986, « The World City Hypothesis », *Development and Change*, vol. 17, 1986.
- Lamour C., 2010, Le Pôle Européen de Développement, 20 ans après, *Mosella*, n° 14, pp. 101-114.
- Lamour C., Bousch P., IDELUX, AGAPE et CAGLOR, 2001, Schéma de Développement de l'Agglomération du PED – Thème 1 : l'Habitat. Diagnostic et recommandations, *Cahier Géode*, n° 12 – Differdange : CEPS/INSTEAD.
- Lamour C., Bousch P., IDELUX, AGAPE et CAGLOR, 2002, Schéma de Développement de l'Agglomération du PED – Thème 2 : les espaces de l'économie. Diagnostic et recommandations, *Cahier Géode*, n° 13 – Differdange : CEPS/INSTEAD.
- Le Galès P., Zagrodzki, M., 2010, Cities are back in town : the US/Europe comparison, *Cahier Européen numéro 05/06 du Pôle Ville/métropolis/cosmopolis*, Paris : Centre d'Etudes Européennes de Sciences Po.
- Kaell, N., 2007, Parcours centenaire de l'usine de Differdange in *Ville de Differdange, dir., Differdange 100 ans d'histoire(s)*, pp. 64-99.
- Kieffer, M., 1997, La sidérurgie au Grand-Duché de Luxembourg : 1840-1960, in Herrmann H-W. et Wynants, dir., 1997, *Mutation de la sidérurgie du XVIIe siècle à 1960*, Namur, Ceruna, pp. 139-169.
- Massey D. S., 2005, *Strangers in a strange land. Humans in an urbanizing world*, London : Norton & co, 370 p.
- MKW, 2009, *Scientific Report on the Mobility of Cross-border Workers within the EU 27/EEA/EFTA Countries*, Munchen, MKW.
- Polèse M. et Sheramur, R., 2009, *Économie urbaine et régionale. Introduction à la géographie économique*, Paris, Economica, 438 p.
- O'Dowd L., 2002, Transnational integration and cross-border regions in the European Union, In J. Anderson, dir., *Transnational democracy : Political spaces and border crossings*, London : Routledge, pp. 111-128.
- Perkmann M., 2003, Cross-border regions in Europe. Significance and drivers of regional cross border co-operation, *European Urban and Regional Studies*, 10(2), pp. 153-171.
- Raffestin C., 1986, Eléments pour une théorie de la frontière, *Diogène*, vol. 34, n° 134, pp. 3-21.

- Rozenblat C., Cicille P., 2003, *Les villes européennes. Analyse comparative*, Montpellier : Maison de la géographie.
- Rallet A., Torre A., 2008, Être proche est-il encore nécessaire à l'heure d'internet ? in Rallet, A. et Torre, A., *La proximité à l'épreuve des technologies de la communication*, Paris : L'harmattan. pp. 7-21
- Reitel B., Zander P., Piermay J-L. et Renard J-P., (2002), *Villes et frontières*, Paris : Economica, Anthropos, Collection Villes, 275 p.
- Reitel B., 2006, Governance in cross-border agglomerations in Europe – the examples of Basle and Strasbourg, *Europa Regional*, 14(1), pp. 9-21.
- Reitel B., 2011, *La frontière internationale, objet sémiologique, processus multidimensionnel, interface signifiante*, CEPS/INSTEAD, coll. Working Papers n° 2011-43, 40 p.
- Renard J-P. et al., 2002, *La frontière, limite géopolitique majeure mais aussi aire de transition. In Limites et discontinuités en géographie*, SEDES, Paris, pp. 40-67.
- Renard J-P., 2003, *Rapport d'études adressé à la DATAR, groupe Territoires : le rapport à la frontière et la construction d'espaces transfrontaliers*, Tome 4, 100 p.
- Sassen S., 1991, *The Global City, New-York, London, Paris, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press.
- Schulz C., 1996, L'Agglomération Transfrontalière du Pôle Européen de Développement (P.E.D.) Longwy-Rodange-Athus : Expériences et perspectives d'un programme trinational de restructuration économique, *Revue Géographique de l'Est : Réseaux et espaces transfrontaliers*. 1996 :2.
- Soutif V., 1997, Domicile-travail : deux lieux, deux mondes ? Le cas de « l'Euregio » Meuse-Rhin, in Renard J.P. (dir.), *Le géographe et les frontières*, Collection Les Rendez-vous d'Archimède, Paris, L'Harmattan, pp. 115-147.
- Sohn C., Walther O., 2008, Géographie des activités économiques métropolitaines au Luxembourg. CEPS/INSTEAD, *Population & Territoire* 14.
- Sohn C., Reitel B. et Walther O., 2009, Cross-border metropolitan integration in Europe. The case of Luxembourg, Basel and Geneva., *Environment and Planning C : Government and Policy*, 27, pp. 922-939.
- Statec 2001, *Recensement de la population*, Luxembourg : Statec.
- Storoni A., 2007, L'industrie du fer à Lasauvage in Ville de Differdange, dir., *Differdange 100 ans d'histoire(s)*, pp. 244-255
- Trausch G., 1994, *La Ville de Luxembourg, Du château des comtes à la métropole européenne*.
- Van Houtum H., Van Der Velde M., 2004, The power of cross-border labor market immobility, *Economische en Sociale Geografie, Royal Dutch Geographical Society KNAG*, Blackwell, vol. 95, n° 1, pp. 100-107.
- Vandermotten C., 2010, Les aires urbaines transfrontalières en Europe, *Mosella*, n° 14, pp. 37-48
- Veltz P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris : PUF
- Yante J-M., 1997, « Vie et mort d'un bassin sidérurgique : Le Luxembourg belge (1872-1977) », in, Hermann H-W., Wynants P. (dir.), *Mutations de la sidérurgie du XVIe siècle à 1960*, Namur, Ceruna, pp. 171-192.

Pour citer cet article

Référence électronique

Lanciné Diop et Christian Lamour, « L'urbanité aux frontières du Luxembourg : de la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement* [En ligne], 23-24 | 2014, mis en ligne le 30 novembre 2014, consulté le 29 janvier 2016. URL : <http://tem.revues.org/2566> ; DOI : 10.4000/tem.2566

Référence papier

Lanciné Diop et Christian Lamour, « L'urbanité aux frontières du Luxembourg : de la polarité industrielle à la périphérie métropolitaine », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, 23-24 | 2014, 41-52.

À propos des auteurs

Lanciné Diop

PhD fellow
CEPS/INSTEAD
3 avenue de la Fonte
L-4364 Esch-Sur-Alzette
Luxembourg Laboratoire de Géographie comparée des Nord et des Sud
Université de Paris Ouest, La Défense
200, Avenue de la République
92001 Nanterre Cedex
Lancine.Diop@ceps.lu

Christian Lamour

Chargé de recherche
CEPS/INSTEAD
3 avenue de la Fonte
L-4364 Esch-Sur-Alzette
Luxembourg
Christian.Lamour@ceps.lu

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Situé le long la vallée de la Chiers et à la croisée des frontières française, belge et luxembourgeoise, le bassin sidérurgique de « Longwy-Athus-Rodange » a connu de profonds changements économiques au cours des dernières décennies. Durant l'âge d'or de l'industrie minière et sidérurgique, cet espace a connu un développement urbain important. Les transformations dans les modes de production dès le milieu des années 1960 ont été le point de départ d'une crise structurelle profonde dans l'industrie en général qui s'est s'accéléérée dès le milieu des années 1970. En réponse à cette crise, les États concernés ont initié une stratégie commune pour redynamiser l'économie de cette vallée. Toutefois les résultats sont mitigés et n'ont pas été à la hauteur des attentes. Au même moment, les conditions du développement urbain ont changé. À travers une approche chronologique, cette recherche analyse l'évolution des interactions entre villes et industries dans l'espace des trois frontières de « Longwy-Athus-Rodange ». Les analyses révèlent un processus de différenciation à deux échelles : d'une part, entre les trois versants nationaux de la Vallée de la Chiers et, d'autre part, entre cet espace industriel et le pôle métropolitain de Luxembourg-Ville dont l'émergence renvoie l'agglomération mono-industrielle aux marges de la dynamique urbaine. Cet article va plus loin en montrant le rôle plus important de la frontière en tant qu'élément de différenciation que lors de la période sidérurgique et ce, malgré une intégration de plus en plus forte au sein de l'Union Européenne.

Urban development in the Luxembourg borderlands : from the industrial centre to the metropolitan periphery

During the last decades, the cross-border industrial area of "Longwy-Athus-Rodange" (located between France, Belgium and Luxembourg along the Chiers valley), has undergone profound economic and spatial changes. During the golden age of the mining and steel industry the area experienced urban growth. Changes in the mode of production from the mid 1960s, however, signified the beginning of a structural crisis in the steel industry. As a response, the three national governments agreed on a common strategy in order to boost the economy in the Chiers valley. However, the results of this policy were not up to the expectations and the conditions of urban growth have changed since then. The aim of this study is to examine the evolution of interactions between cities and industries in the cross-border area of "Longwy-

Athus-Rodange" using a chronological approach. Our analysis reveals an increasing spatial differentiation along two scales: firstly, between cities on each side of the national borders and secondly, between the industrial areas and the emerging metropolis of Luxembourg City transforming the mono-industrial area into a periphery. This also suggests that national borders play an even more powerful role of differentiation than in the industrial period despite the increasing integration of the European Union.

Entrées d'index

Mots-clés : villes, industrie, globalisation, métropolisation, régions transfrontalières

Keywords : cities, industry, globalization, metropolization, cross-border regions