

Discours de M. Daniel Hussin

Nous voici tous réunis aujourd'hui dans l'arrondissement d'Arlon, sur le territoire de la ville d'Arlon, pour la 2^{ème} manifestation du 30^{ème} anniversaire du Cercle Européen Pierre Werner dont le thème est « la vie sociale en Grande Région et en Europe », placée sous le haut patronage de la Commissaire Européenne, Madame Marianne Thyssen et du Parti Populaire Européen (PPE). Avec le soutien des Ministres luxembourgeois et wallon à la Grande Région, Madame Corinne Cahen et Monsieur René Collin, et également de 3 Communes de l'arrondissement d'Arlon (Aubange, Messancy & Arlon) et de nombreux sponsors.

Nous nous retrouvons aujourd'hui dans un cadre idyllique à la porte de la ville d'Arlon, un domaine de 220 hectares dont le propriétaire est M. Robert Schintgen, homme d'affaires luxembourgeois bien connu dans le secteur de l'immobilier à Luxembourg, mais aussi à Arlon où il a déjà réalisé de gros investissements notamment à l'ancienne caserne Callemeyn. Il développe pour l'instant ici un projet de deux terrains de golf de 18 trous ainsi que les infrastructures connexes. Il vous prie de l'excuser, car il est retenu à l'étranger et aurait bien voulu vous accueillir personnellement aujourd'hui.

Nous le remercions de nous avoir mis à disposition les locaux de l'orangerie pour notre colloque.

Pour rappel, le 1^{er} évènement a eu lieu le 22 mars dernier à Luxembourg, dans les locaux de la BIL avec une conférence du Ministre des Finances, Pierre Gramegna sur le thème : « la place financière de Luxembourg, moteur de la Grande Région »

L'occasion pour notre Cercle de proposer en mai dernier au Ministre Gramegna d'implanter son « laboratoire de formation » dans la zone du PED plutôt qu'à la frontière franco-luxembourgeoise, c'est-à-dire dans le triangle Pétange-Longwy-Aubange, et sur un terrain à un coût nettement inférieur à celui de la ville de Luxembourg, comme il le souhaitait.

La rencontre début août avec les Autorités de la ville d'Aubange m'a conforté dans notre proposition, puisqu'elles s'y sont inscrites tout de suite et m'ont fait parvenir un dossier et une offre claire pour un terrain, juste à la frontière belgo-luxembourgeoise (Pétange et Aubange).

Dans une zone, faut-il le souligner, accessible à pied, en vélo, en train et en voiture et aussi toute proche du futur P+R de Pétange. Cette zone a le mérite d'être accessible facilement de France, du Luxembourg et de Belgique et bénéficie d'infrastructures complètes et idéales, avec la volonté des Autorités d'Aubange de saisir cette occasion pour développer à l'avenir plus de services et moins de halls de stockage.

Notre Cercle a appuyé la proposition d'Aubange et a transmis à la mi-août un dossier complet à ce sujet au Ministre Gramegna. En raison des élections et de la formation du nouveau gouvernement, le Ministre Gramegna n'a pas encore pris position sur cette offre.

Comme notre Cercle le fait depuis 30 ans déjà et dans l'esprit de notre Président fondateur, Pierre Werner, notre Cercle vise au travers de ses activités à rechercher des *solutions concrètes* qui impactent la vie des citoyens des deux Luxembourg en liaison avec toutes les Autorités compétentes. Ce qui est le cas aussi dans ce dossier.

Au départ, mon intention était de broser rapidement l'historique de notre Cercle, mais j'ai abandonné cette idée et vous trouverez dans la farde qui vous a été remise un document très bien détaillé et documenté. Un travail effectué par deux de nos membres, Christian Mois et Henri Werner. Ce dernier ayant pu retrouver dans les archives de son père des photos qu'il a intégrées dans le document. Je vous renvoie donc à ce très bon document.

Je voudrais par contre m'attacher davantage à l'actualité frontalière brûlante et relater plusieurs préoccupations des frontaliers et suggérer non pas une piste, mais **un ensemble de mesures** dont certaines pourraient voir le jour rapidement et d'autres nécessiter des investissements à plus long terme pour leur mise en application.

Mais avant de se lancer sur le développement de ces sujets, regardons quelques indicateurs pour prendre conscience des évolutions de ces 30 dernières années :

1. Evolution de la population au Luxembourg de 1980 à nos jours
 - La population totale du GDL passe de 364,6 en 1981 à 602,0 en 2018, tandis que celle d'origine étrangère passe de 95,8 (soit 26,3%) à 288,2 (soit 47,9%)
 - Les portugais de 29,3 en 1981 à 96,5 en 2018
 - Les français de 11,9 en 1981 à 45,8 en 2018
 - Les belges de 7,9 en 1981 à 20,2 en 2018
 - Les allemands de 8,9 en 1981 à 13,1 en 2018
 - Constatons aussi la progression des autres UE – de 10,6 en 1981 à 36,5 en 2018 ou autres, de 0 en 1981 à 43,8 en 2018
2. Evolution du nombre de frontaliers
 - Belges : le nombre le plus important de frontaliers jusqu'en 1985, puis en perte de vitesse vis-à-vis des français et même maintenant vis-à-vis des allemands. En 1986 : 7,8 français et idem pour les belges, allemands à 3,2 pour un total de 18,2 frontaliers. En 1989 : 28,6 au total dont 13,6 français, 11 belges et 5,4 allemands
 - Français : de 46,5 en 2000 à 92,9 en 2017 avec le cap des 100.000 franchi au début de cet automne
 - Allemands : de 24,2 en 2000 à 45,1 en 2017
3. Evolution du nombre de résidents selon leurs origines
 - Portugais : de 29,3 en 1981 à 96,5 en 2017
 - Français : de 11,9 en 1981 à 45,8 en 2017
 - Italiens : stables à 22
 - Belges : de 7,9 en 1981 à 20,2 en 2017
 - Autres UE : de 10,6 en 1981 à 36,5 en 2017
 - Autres : de 9,2 en 1991 à 43,8 en 2017
4. Les zones à forte concentration de frontaliers et la dispersion au fil du temps des lieux de domicile des frontaliers dans la Province de Luxembourg.
 - Belgique : des frontaliers dans tout le pays, mais surtout dans les 44 communes de la Province de Luxembourg et la Province de Liège.
 - De Longwy à Thionville à Metz
 - Trèves et Bitburg
 - Je voudrais parler de sujets tels que la mobilité, le covoiturage, le télétravail, les plaques jaunes, le logement. Les uns préconisant plutôt telle recette, les autres prenant la cause de telle autre.

En ayant à l'esprit ces données de base, je voudrais évoquer **plusieurs pistes** qui permettraient de réduire le trafic sur les grands axes routiers : au vu de l'urgence de la situation, le temps n'est plus aux formules « Y a qu'à ou Y Faut qu'on »

1. Le télétravail
2. L'horaire variable ou même flexible
3. Les moyens de transport (voiture, train, bus ou covoiturage)/ (les plaques jaunes)
4. La création de zones franches à la frontière belgo-luxembourgeoise
5. Le logement

La hausse du nombre de frontaliers au cours de ces dernières années a largement dépassé les prévisions : 100.000 frontaliers français depuis le début de l'automne 2018 et 90.000 frontaliers allemands et belges. De 20.000 au milieu de années '80 à 190.000 30 ans plus tard, une situation unique en Europe.

Le Luxembourg n'est donc pas une île, comme l'affirment certains – ce qui laisserait supposer un certain isolationnisme - mais au contraire il est bien ancré au centre de la Grande Région, il en est le poumon économique de la Grande Région, il en est le moteur comme l'avait souligné le Ministre des Finances, Pierre Gramegna, lors de notre 1^{ère} manifestation du 22 mars dernier.

Et les perspectives pour les 15 prochaines années sont toujours orientées à la hausse. L'on parle de 270.000 frontaliers en 2035 avec un horizon à 350.000 pour 2050, pour une population totale au Luxembourg de 800.000 voire 1 million.

Et c'est sans compter aussi la hausse du trafic des poids lourds qui ne fera encore que renforcer les embarras de circulation et l'insécurité sur l'autoroute si rien n'est envisagé rapidement. La création de deux zones commerciales, à Hamilius et à la Cloche d'Or (+/- 100.000 m²), participera à cette hausse du trafic. Aujourd'hui déjà, la circulation est permanente sur deux files d'Arlon à Thionville, avec d'inévitables ralentissements ou bouchons voire des accidents.

Constatons que dernièrement un carambolage a eu lieu avant la frontière impliquant une dizaine de voitures et camions et que, il y a quelques années aussi à la frontière, par temps de brouillard, camions et voitures s'étaient encastrées les uns dans les autres, générant un incendie qui avait coûté la vie à certains et blessé grièvement d'autres.

Compte tenu de la situation actuelle – désordres à la fois sur routes et sur le rail – il faut envisager plusieurs pistes et trouver un consensus avec toutes les Autorités de la Grande Région (outre l'Etat grand-ducal, la Wallonie, la Province de Luxembourg & Idelux pour la Belgique, le Grand Est et la Rhénanie-Palatinat) et donc des 4 états concernés, mais aussi y associer les syndicats luxembourgeois de patrons et du personnel voire d'experts et de juristes, de manière à rechercher *un ensemble de mesures* visant à améliorer rapidement la situation actuelle. Et c'est possible ! Un challenge pour la Grande Région et pour l'Europe !

Un projet qui doit être mené tout de suite avec la volonté d'aboutir rapidement à des solutions concrètes et non pas comme le projet « serpent de mer » de la ligne rapide de chemins de fer entre Bruxelles et Luxembourg, dont on parle depuis 40 ans environ et qui est toujours au point mort. Parler depuis aussi longtemps d'un projet qui vise quand même à relier deux capitales européennes distantes de seulement de 230 kilomètres fait tâche.

Ce qui fait d'ailleurs dire au Premier Ministre luxembourgeois, Xavier Bettel, que la façon pour lui de rejoindre la plus rapidement possible Bruxelles est de passer par Paris ! Quelle image de l'Europe !

Il y a des mesures qui peuvent être mises en application **sans** investissement lourd.

Quelles pistes pour quelles solutions ?

Le télétravail, l'horaire flexible, le covoiturage, une meilleure gestion du trafic poids lourds.

1. Télétravail

1^{er} constat : Les 3 pays frontaliers concernés sont prononcés en faveur du télétravail, mais avec des tolérances différentes. Allemagne = 19 jours ; France = 29 jours ; Belgique = 24 puis 69 jours, mais semble-t-il, avec des risques pour les droits sociaux des frontaliers.

2ème constat : il s'agit d'une mesure qui n'exige aucun investissement particulier et qui peut être mise en application dans des délais courts. Elle relève simplement d'une volonté politique des pays concernés de la Grande Région, tout en garantissant les mêmes droits sociaux aux frontaliers et en définissant un cadre juridique pour le traitement de données à l'extérieur du territoire luxembourgeois (confidentialité des données)

La question est de savoir si l'on veut clairement donner une préférence aux travailleurs situés en Grande Région ou si l'on veut privilégier à terme l'utilisation de main-d'œuvre située en Inde, en Afrique du Nord ou dans les Balkans (Bulgarie, Roumanie), à un coût nettement inférieur ? Le risque est là : dans ce cas, une telle orientation aurait un impact négatif sur la main-d'œuvre régionale.

3ème constat : si cette possibilité était mise en application dans les secteurs d'activité où cela ne pose pas de problème, elle aurait pour effet – sur base de la proposition belge (69 jours, ce qui est une bonne proposition) – de réduire de 25% la densité de trafic de ces frontaliers.

2. Mobilité

Constats

La majorité des frontaliers utilise leur voiture individuelle pour effectuer les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. *C'est le mode de transport préféré des frontaliers (+ de 80%)* : pas les contraintes des horaires et moins de stress par rapport aux transports en commun.

Gros bémol : le nombre moyen de passager est de 1,2 personne par voiture. Ce qui fait dire au Ministre Bausch que 250.000 places sont disponibles au quotidien dans les voitures des frontaliers.

Cependant le temps passé dans la voiture varie en moyenne de 3 à 4 heures par jour, ce qui constitue des journées de 10 à 12 heures et laisse peu de place à la vie de famille ou aux loisirs.

Pourquoi ?

Plusieurs raisons :

- *Le manque de moyens de transport en commun adaptés à partir du lieu de domicile, avec du matériel compatible avec les CFL. Les investissements SNCB ne doivent pas être concentrés sur le centre et le nord de la Belgique.*

L'Etat luxembourgeois est un grand pourvoyeur de main-d'œuvre : 45.000 belges sont employés au Luxembourg, soit des revenus équivalents à EUR 100 millions par mois ou EUR 1,2 milliard par an. A en tenir compte dans le plan Marshall wallon ! Qui dit mieux en Wallonie ?

La Province de Luxembourg est fort étendue et les frontaliers se sont dispersés aujourd'hui dans les 44 communes de la Province. Il n'est pas envisageable de résoudre tous les cas par les transports en commun, notamment dans les communes à faible taux de frontaliers.

Aussi pour des raisons de facilité – parce que l'utilisation des transports en commun engendrerait un allongement de la durée des trajets voire nécessiterait plusieurs changements, ce qui est dissuasif.

Concernant les contrôles des véhicules avec des plaques jaunes, un peu plus de souplesse de la part des Autorités et moins de répressions. Laisser à chacun la possibilité de justifier de sa bonne foi et non verbaliser d'office !

- Suivant les horaires de travail, la voiture offre plus de souplesse et moins de contraintes. Raison aussi pour laquelle le train n'a pas au fil des années été le mode de transport favori des frontaliers. Il couvre les grands axes, mais au-delà non. Sans tenir compte des retards fréquents voire des suppressions de trains. Le manque de fiabilité de ce type de

transport a donc renforcé l'utilisation de la voiture. Voire la situation de ces dernières semaines côté « trains ».

- *La mise à disposition d'une voiture de fonction par les employeurs.* Un avantage gagnant-gagnant aussi bien pour le frontalier que pour l'employeur. Frontalier = Pas de financement de son véhicule ni des coûts de carburants/d'entretiens. Kilométrages illimités. Employeur : meilleure disponibilité du personnel, flexibilité des horaires de travail en fonction des besoins. Ce qui explique aussi la dispersion des frontaliers à travers toute la province, parce que la voiture est un avantage réel (gratuit quelque soit le kilométrage annuel) et parce l'achat d'un immeuble peut s'opérer en dehors des zones à forte pression foncière. Voiture gratuite et immobilier moins cher ! Un deal gagnant.
- *L'horaire variable* : a été mis en fonction dans les grandes entreprises il y a 20 à 30 ans et répondait à une demande du personnel (enfants, courses, visites médecins, ..). La journée est répartie en plages variables et en plages fixes. Ce système n'a pas pu se généraliser à toutes les entreprises ni à tous les services, car il a fallu tenir compte des contraintes des services.
- Mais aujourd'hui – en phase avec le télétravail - ne faudrait-il pas s'orienter vers *l'horaire flexible* entre 8 et 18 heures, en permettant au personnel d'effectuer ses 8 heures de travail dans cette plage horaire. Cela s'appliquerait à certains secteurs d'activité, mais de nouveau pas systématiquement à tous.

3. Covoiturage

Il est pratiqué depuis plus de 40 ans par les frontaliers. Il semble idéal mais en réalité comporte quelques difficultés. L'heure du matin ne pose en général pas de problème, mais *c'est l'heure du retour (fin de journée)* qui est source de difficultés.

Il faut dans une même région regrouper des frontaliers qui travaillent sur des sites proches les uns des autres et qui terminent leur journée à la même heure.

Beaucoup de conditions qui ne sont pas faciles à maintenir au fil du temps.

Mais les conditions du covoiturage doivent être améliorées par de meilleures infrastructures (parking de délestage et parking au sein des entreprises attribué aussi au covoiturage et non pas seulement en fonction de l'ancienneté/de la fonction).

Quant à la bande de circulation réservée au covoiturage, ne faudrait-il pas mieux attribuer une bande de circulation aux poids lourds avec interdiction de dépasser ?

Ne faudrait-il pas dévier les camions qui ne font que transiter par le Luxembourg vers la France à partir de Weyler vers Longwy et puis Thionville-Metz ? Dans ce cas, prévoir des stations d'essence à la frontière franco-luxembourgeoise pour des pleins de mazout au tarif luxembourgeois.

Ainsi une partie des camions vers la France serait directement dévié à partir d'Arlon vers Longwy-Thionville.

Autre initiative menée par une start-up luxembourgeoise : le Kussbus. Petit bus de 19 places qui rassemble dans la région d'Arlon et de Thionville des frontaliers d'un même lieu vers un point similaire au GDL. Une autre manière de réduire le trafic autos. A développer à un coût raisonnable.

Préconiser un financement partiel préférentiel des employeurs luxembourgeois au coût des déplacements « groupés » des frontaliers

4. Création de zones franches aux frontières entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique

La création de telles zones demanderait plus de temps à leurs réalisations : étude de faisabilité, définition des zones, réalisation des infrastructures. Elle permettrait d'arrêter une partie du trafic « frontaliers » à la frontière et de limiter les déplacements et de désengorger la route vers Luxembourg.

C'est comparable à ce qui se pratique dans d'autres grandes villes en Europe où de tels projets se réalisent à l'extérieur des grandes villes.

Les villes de l'arrondissement d'Arlon constituent de fait la banlieue de Luxembourg. Nous sommes non plus dans la Grande Région, mais « dans le Grand Luxembourg ».

Avantages:

- Il n'est pas nécessaire de prévoir des bandes de circulation supplémentaires sur les autoroutes voire de nouvelles autoroutes. Ce qui demande du temps et des investissements importants.
- Non loin de ces zones, pourraient être créés des lotissements sur le territoire luxembourgeois pour les travailleurs de ces zones franches, ce qui les rapprocherait de leur lieu de travail. Un peu comme le vaste projet d'Elmen (à côté de Capellen) qui vient de débuter et qui porte sur 800 logements en 5 ans.
- Cela diminuerait les trajets, rapprocherait lieu de travail / lieu de domicile voire stabiliserait les frontaliers dans leur logement en Province de Luxembourg. Car souhaite-t-on une augmentation des déménagements vers le Luxembourg, comme pour les frontaliers français ?

Pour notre Cercle, ce n'est pas une seule mesure, mais *un ensemble de mesures conjointes* qui pourront réduire l'intensité du trafic.

Il n'est pas trop tard, mais il est temps d'agir en concertation. Ce que les deux Luxembourg ont toujours réussi à faire depuis 30 années déjà – trentenaire et plus jeune que jamais ! - à l'initiative de Pierre Werner et de Charles-Ferdinand Nothomb, avec aujourd'hui notre adage : « deux Luxembourg, une ardeur d'avance ! »