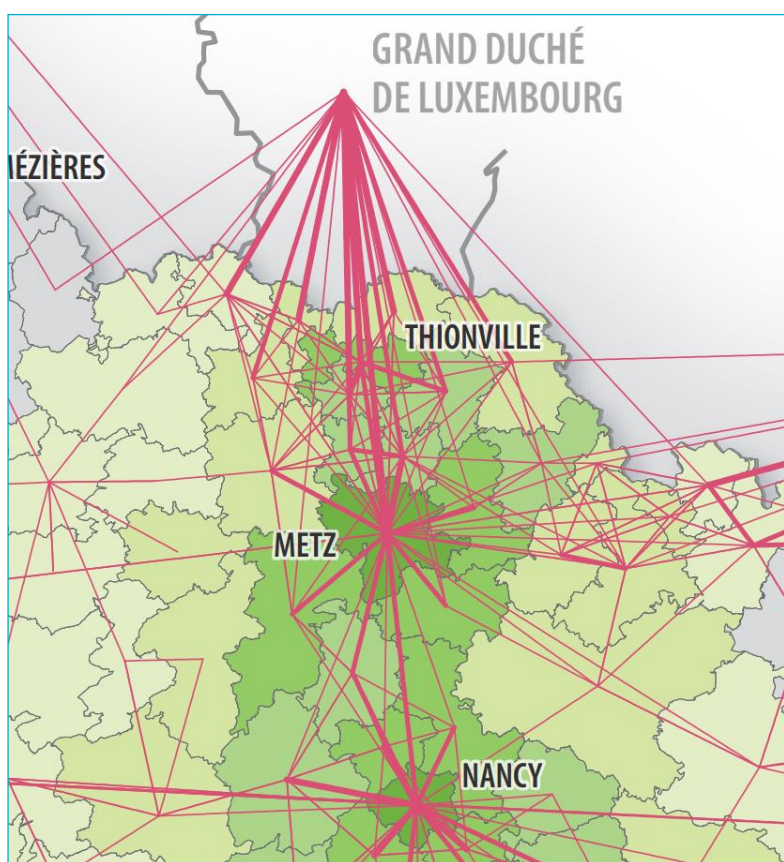


## La vie du citoyen métropolitain au regard du phénomène transfrontalier



### Volume 1

## Un diagnostic : Metz Métropole et le phénomène transfrontalier

Juillet 2020

# **La vie du citoyen métropolitain au regard du phénomène transfrontalier**

## **Un diagnostic : Metz Métropole et le phénomène transfrontalier**

### **Synthèse du volume 1**

#### **Un sujet peu évoqué si ce n'est à un niveau très général dans le Projet Métropolitain**

---

Lors de l'assemblée générale du CODEV du 11 décembre 2018, un consensus sur les travaux à engager s'est établi autour de la question transfrontalière, question qui n'apparaissait pas comme pleinement prise en compte dans le cadre de la construction de la nouvelle Métropole. Aucune commission, aucune vice-présidence n'avait en charge cette question.

#### **Une question qui dépasse la seule mobilité**

---

Le phénomène frontalier, au-delà de l'importante question des mobilités, impacte d'autres domaines de la métropole, comme l'attractivité, et l'aménagement du territoire, les équipements publics, l'éducation et la formation, l'immobilier, la culture. Il concerne également d'autres citoyens que les seuls travailleurs frontaliers.

Plus de 8 000 habitants de Metz Métropole travaillent au Grand-Duché de Luxembourg, dont une surreprésentation de cadres et de professions intellectuelles supérieures. Ce nombre augmente régulièrement de 10.5% par an depuis 10 ans.

Le travail frontalier ne concerne pas seulement des salariés venus de Lorraine ou d'une autre région européenne et employés par des sociétés de droit luxembourgeois au Grand-Duché. Il a trait également à des salariés employés en France mais provisoirement détachés par leur employeur au Luxembourg.

Malgré les contraintes subies, les habitants de Metz Métropole concernés n'envisagent pas de quitter l'agglomération, ils restent attachés aux services qu'ils y trouvent, même si des améliorations doivent y être apportées.

L'offre culturelle luxembourgeoise attire particulièrement la jeunesse métropolitaine qui vient gonfler les flux d'échanges liés aux différentiels de prix sur certains produits (carburants, tabacs et bientôt drogues douces).

#### **Rétrocession fiscale, un sujet de débats**

---

Dans une Europe de libre circulation, les lieux de création de valeur et les lieux de vie sont de plus en plus disjoints. Le Luxembourg a choisi de mondialiser son économie mais, si les entreprises pratiquent l'Europe pour créer de la richesse depuis Luxembourg, le Luxembourg en nationalise la redistribution principalement dans la sphère publique, privant les territoires frontaliers d'une partie de ces richesses

si utiles au développement. Doit-on considérer cela comme un handicap une injustice ou chercher à le transformer en une politique/opportunité de développement ?

## **L'évolution de l'emploi à venir, quelle stratégie pour Metz Métropole ?**

---

En 2040, le Luxembourg envisage 540 000 travailleurs frontaliers dont 288 000 français soit un peu plus de 2,5 fois l'effectif d'aujourd'hui. Or, dans l'ensemble de la Grande Région, la population en âge de travailler (15-64 ans) pourrait baisser de 670.000 personnes d'ici 2035. Comment cette équation de l'emploi sera-t-elle résolue à notre avantage ? La crise de la Covid 19 a montré que l'enfermement des territoires nationaux pouvait mettre à mal rapidement les économies et même les services. Elle mettait ainsi en exergue la grande interdépendance transfrontalière et sa fragilité.

## **Le phénomène frontalier, une question transversale qui concerne toutes les politiques**

---

Si l'on considère les personnes travaillant dans des entreprises ou des administrations au Luxembourg, leurs familles, les artisans se partageant entre ces deux territoires, les étudiants, les jeunes et les moins jeunes dans les lieux de loisirs et de commerce, les Luxembourgeois résidant en Métropole ou y travaillant, ce sont autour de 22 000 personnes, soit de l'ordre de 10 % de la population de Metz Métropole, qui sont directement concernées par le phénomène frontalier en Métropole.

Aussi, au-delà du quotidien de ces citoyens, l'impact sur le territoire métropolitain touche aux grands thèmes du développement territorial : l'aménagement du territoire, la conception urbaine, les politiques environnementales, l'habitat, l'offre de services, la formation, les mobilités, le social, la santé, la culture, l'emploi dans la Métropole...et, bien sûr, la position institutionnelle et politique de Metz-Métropole.

De fait, l'aménagement du territoire, dans une perspective de développement durable, ne peut s'arrêter aux frontières politiques, car nombreux sont les problèmes qui doivent désormais être abordés dans une perspective régionale, en vue de solutions coordonnées, voire communes.

## **Le CODEV poursuit son travail pour être force de proposition**

---

Une vision prospective du positionnement et du devenir de la Métropole nécessite d'approfondir ces questions et d'en tirer les enseignements, à la fois pour valoriser le récent statut métropolitain, mais aussi pour concrétiser et dépasser les ambitions du Projet Métropolitain. La feuille de route du second volume est déjà toute tracée.

## Contenu

I – Le CODEV et la question transfrontalière.....	6
1.1 - La question posée.....	6
1.2 La méthode retenue.....	7
1.3 Le travail conduit.....	7
II - Un diagnostic territorial du Phénomène transfrontalier de Metz Métropole.....	10
<i>Vous avez dit « frontalier » ?</i> .....	10
La notion de frontalier.....	10
Le travailleur frontalier.....	10
La complexité du phénomène transfrontalier.....	11
II-1 – le profil du frontalier navetteur, artisans... Qui sont les habitants de Metz Métropole qui vont travailler au Grand-Duché de Luxembourg ?.....	12
a) Une croissance constante du nombre des travailleurs frontaliers issus de la Métropole ....	12
b) Des travailleurs frontaliers à forte majorité masculine où les 30 – 49 ans sont surreprésentés.....	14
c) Forte représentation des cadres et surtout des cadres administratifs, commerciaux, techniques et ingénieurs.....	16
d) Des travailleurs frontaliers possédant près de 7 fois sur 10 un diplôme d'études supérieures	17
e) Un développement plutôt endogène du nombre de travailleurs frontaliers.....	18
f) Des travailleurs frontaliers qui privilégient le recours à leur véhicule automobile pour aller au GD de Luxembourg.....	19
II.2. Zoom sur le profil des navetteur.es interviewé.es :.....	20
a) Qui sont-ils ?.....	20
b) Les emplois et les catégories socio-professionnelles des naveteur.es.....	20
c) Les modalités de déplacements des naveteur.es.....	22
d) La vie sociale transfrontalière des naveteur.es.....	25
II.3. L'impact sur le territoire métropolitain du phénomène frontalier.....	27
II.4. Les jeunes métropolitains et le phénomène frontalier.-. Une vie culturelle et de loisirs à double sens.....	27
II.5 Un contexte frontalier qui risque de faire évoluer les échanges.....	32
a) Le Grand-Duché va légaliser en 2020 l'achat et la consommation de cannabis récréatif : un nouvel atout pour l'attrait festif du Luxembourg ?.....	32
b) Les migrations hors Luxembourg.....	32
II.6. Le phénomène frontalier de Metz Métropole dans son environnement institutionnel.....	33

a) La question fiscale, <i>état des lieux</i> .....	33
b) La politique régionale.....	34
c) Le Sillon Lorrain .....	35
II.7. Des perspectives luxembourgeoises qui vont questionner le territoire de Metz Métropole....	36
a) Les projections d’emploi au Luxembourg .....	36
b) L’évolution du vivier de travailleurs frontaliers : .....	37
II.8. La pandémie COVID 19.....	39
a) – les rumeurs causales : la Lorraine a-t-elle pâti de sa position géographique entre le Haut Rhin et le Luxembourg ? <i>Cum hoc ergo propter hoc</i> .....	39
b)– L’interdépendance économique, sociale, salariale, sanitaire des pays frontaliers .....	41
c) - L’impact sur l’environnement .....	43
d) - Le cas particulier de la santé.....	45
e)- Un chômage en hausse, un impact à observer de près .....	46
III. Un diagnostic porteur de questionnements propres à Metz Métropole.....	47

## I – Le CODEV et la question transfrontalière

---

### 1.1 - La question posée

Lors de l'assemblée générale du CODEV qui a établi le plan de travail de la nouvelle assemblée, la question très globale des relations de la Métropole en tant qu'institution mais aussi de territoire, avec son environnement international et de proximité a fait l'objet de débats et de propositions de thèmes de travail.

Un consensus s'est finalement établi autour de la question transfrontalière, question qui n'apparaissait pas comme pleinement prise en compte dans le cadre de la construction de la nouvelle Métropole.

Un accord s'est fait sur l'idée qu'il ne s'agit pas, sauf à apporter des éléments ou arguments, d'établir un diagnostic, de revoir ou d'analyser la coopération transfrontalière institutionnelle, mais de centrer les travaux sur le citoyen dans un espace transfrontalier du quotidien. Cet espace concerne aussi bien le Luxembourg, la Sarre et la Wallonne.

Le phénomène frontalier décrit dans le présent document, est circonscrit aux relations avec le Luxembourg, parce que les plus importantes en volumes. Les relations avec la Sarre et la Belgique pourraient judicieusement faire l'objet d'études complémentaires.

#### *a) Peut-on circonscrire la question à celle des mobilités ?*

Tout débat ou échange sur la question transfrontalière converge très rapidement, et ce, quelques soient les interlocuteurs, vers la question des difficultés rencontrées par les travailleurs frontaliers dans leurs déplacements du quotidien et plus largement sur la question des mobilités.

L'acuité de ces problèmes tend naturellement à occulter les autres volets du dossier. Au sein du CODEV, un atelier spécifique traitant des mobilités a déjà traité de cette question, notamment lors du récent débat sur l'A31 bis et de son avis sur le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Les avis émis à cette occasion précisent la position du CODEV sur ce sujet. Le travail de l'atelier mobilité se poursuit et met en évidence les nouvelles solutions de gestion des déplacements intermodaux durables, en Métropole et à partir d'elle, notamment par la mise à disposition de services internet.

Mais d'autres débats, notamment sur la question de la fiscalité des frontaliers, montrent que le phénomène frontalier impacte d'autres sujets métropolitains comme l'attractivité, et l'aménagement du territoire, les équipements publics, l'éducation et la formation, l'immobilier, la culture et d'autres citoyens que les seuls travailleurs frontaliers.

## *b) Une approche plus globale et centrée sur le territoire de vie de la Métropole*

Aussi le groupe de travail s'est attaché à répondre à deux problématiques. L'une vise à faire un état des lieux concernant les forces et freins en place autour des questions de coopération transfrontalière.

L'autre interroge l'impact du travail frontalier sur le travailleur lui-même, sur le territoire métropolitain, sur les concurrences qu'induit la puissance économique du Luxembourg, notamment les problèmes de recrutement des entreprises lorraines, les difficultés dans les transports publics, le prix des logements, l'attractivité de la métropole pour les Luxembourgeois. Il est pour cela opportun de chercher à caractériser le travailleur frontalier de la Métropole.

### **1.2 La méthode retenue**

L'atelier a retenu une méthode de construction collective.

Conscient des moyens qu'il pouvait engager, le groupe a travaillé sans rechercher toujours exhaustivité et représentativité, mais en croisant informations et données pour produire des éléments pertinents.

Au-delà de la mise en commun des expériences des membres, le travail s'appuie sur des recherches bibliographiques notamment dans la presse Grande Région, le recueil et l'analyse de données statistiques de différentes sources, dont une commande spécifique auprès de l'INSEE.

Par ailleurs, des interviews de navetteurs et d'institutionnels ont été réalisées, avec des précautions méthodologiques pour leur exploitation, dans la mesure où l'absence de connaissance *ex ante* des frontaliers de la Métropole ne permettait pas de construire des échantillons représentatifs.

Enfin, des auditions d'experts ont été conduites pour remettre le sujet dans un contexte plus global tant d'un point de vue historique qu'économique dans la Grande Région.

### **1.3 Le travail conduit**

#### *a) Recherche bibliographique*

Les publications françaises et Luxembourgeoises apportent de nombreux éléments de contexte et de prospective. Ainsi, les publications du PAPERJAM, du LUXEMBURGER WORT, du REPUBLICAIN LORRAIN, de L'ESSENTIEL, entre autres, ont permis de recueillir des informations diversifiées.

Les rapports du Conseil Régional Grand Est, de l'Institut de la Grande Région (IGR), de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT), du Conseil Economique, Social, Environnemental Régional (CESER), présentent les éléments de contexte et les enjeux du transfrontalier dans l'espace Grande Région.

Les communications de la Ville de Metz, du Sillon Lorrain et des intercommunalités frontalières en illustrent les préoccupations et enjeux.

#### *b) Les données chiffrées*

Les instituts luxembourgeois et français de statistiques apportent des éléments actuels et prospectifs sur le travail frontalier.

Les travaux de la fondation IDEA, du LISER (Luxembourg Institute of Socio-Economic Research), du STATEC (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques du Luxembourg) permettent à la fois de faire un état des lieux de la population des travailleurs frontaliers (pays d'origine, progression des effectifs, âges) mais aussi de projeter, dans un avenir à moyen et long termes, la population transfrontalière.

L'INSEE éclaire spatialement, sociologiquement la population française concernée par le travail frontalier.

Le rapport s'appuie donc sur des données chiffrées de sources diversifiées et des modalités de collecte différentes. Ces écarts seront acceptés dans la mesure où ils n'affectent pas les tendances et ne nuisent pas à l'analyse.

#### *c) Interviews*

La question de la représentativité du groupe des interviewés n'a pas été posée en amont, il convient d'analyser les profils, pratiques de ces personnes avec les résultats issus des statistiques utilisées. Néanmoins, sous cette réserve, cette approche permet de mieux connaître le vécu, les motivations et les attentes des navetteurs.

Une trentaine de personnes ont été entendues sur la base d'un même questionnaire. Les réponses ont été analysées et ont fait l'objet d'une harmonisation formelle sous forme d'une partie diagnostic et d'une partie propositions.

#### *d) Auditions*

Les auditions conduites auprès de membres du Sillon Lorrain, de l'IGR (Institut de la Grande Région), de la Région Grand Est ont permis de replacer le phénomène transfrontalier de la Métropole dans un contexte Grande Région.





## II - Un diagnostic territorial du Phénomène transfrontalier de Metz Métropole

---

*Vous avez dit « frontalier » ?*

### La notion de frontalier

Le mot frontalier peut être utilisé comme substantif ou comme adjectif. Dans le premier cas, il désigne la ou les personne(s) qui habitent un territoire proche d'une frontière. Encore faut-il, dans ce cas, préciser la notion de proche. Le cœur de Metz Métropole est à environ 49 km de la frontière luxembourgeoise alors qu'une commune comme Mont-Saint-Martin, en Meurthe-et-Moselle, est mitoyenne du Grand-Duché de Luxembourg et plus précisément de Rodange.

Parler de frontaliers pour des Messins est-ce justifié même pour ceux qui se déplacent régulièrement vers ce pays ? Parler de transfrontaliers serait déjà plus juste, car la notion n'est plus statique mais exprime aussi le franchissement de la frontière pour travailler, faire des achats, pratiquer des loisirs, etc.

Les mots frontalier ou transfrontalier sont le plus souvent utilisés comme adjectif pour donner une qualification à un substantif. C'est le cas, par exemple, avec les notions de travailleurs frontaliers, de transports frontaliers, de coopération frontalière, d'emploi frontalier, etc. Encore faut-il pouvoir séparer l'usage de ces notions dans le sens commun du langage courant de celui opéré par les statisticiens et les démographes. Car dès lors qu'on veut compter pour quantifier un phénomène encore faut-il au préalable bien le définir par une convention préalable qui précise ses contours et ses critères d'inclusion dans la catégorie statistique.

### Le travailleur frontalier

Pour les besoins des régimes de sécurité sociale, la notion de travailleur frontalier a été définie, en 1971, par la Communauté européenne comme « tout travailleur qui est occupé sur le territoire d'un autre État-membre en principe chaque jour ou au moins une fois par semaine <sup>1</sup> ».

C'est sur cette définition que s'appuie le Centre commun de la sécurité sociale (CCSS) du G.D. de Luxembourg pour compter les travailleurs frontaliers qui ont des droits ouverts dans ce pays. Elle inclue donc les Parisiens qui, tout en ayant leur résidence principale dans la capitale française, travaillent au Luxembourg mais rentrent chez eux une ou plusieurs fois par semaine. Le CCSS dénombre ainsi 180 Parisiens dans sa base de travailleurs frontaliers.

L'INSEE ne propose pas formellement de définition du travailleur frontalier lorsque ses statisticiens publient des données sur ce sujet, mais l'institut précise ce qu'il dénombre

---

<sup>1</sup> Règlement (CEE) n°1408/71 du Conseil, du 14 juin 1971, relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs salariés, aux travailleurs non-salariés et aux membres de leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté.

exactement à partir des données du recensement général de la population qu'il collecte. Les publications de l'INSEE sur le travail frontalier du côté français portent sur les « actifs en emploi résidant en France métropolitaine et travaillant dans les pays frontaliers ».

L'administration fiscale dispose de sa ou de ses propres définitions du travailleur frontalier. Elles varient selon les conventions fiscales bilatérales applicables. Celle signée entre la France et le G.D. de Luxembourg <sup>2</sup> ne parle pas de frontalier mais de résident ou de non-résident fiscal, alors que la notion de travailleur frontalier dans la convention fiscale franco-belge fait référence à une aire géographique de 20 km de part et d'autre de la frontière<sup>3</sup>.

### La complexité du phénomène transfrontalier

Toutefois la question transfrontalière et son impact sur Metz Métropole ne peut pas se limiter aux seuls allers et retours quotidiens de salariés vers le Luxembourg. Le travail ou l'emploi frontalier concerne aussi de nombreux artisans immatriculés à la Chambre des métiers de la Moselle et qui régulièrement vont travailler au Grand-Duché et y proposer leurs prestations. Ce sont aussi des entrepreneurs résidant à Metz Métropole et qui ont immatriculé leur société au Registre du Commerce et des Sociétés du G.D. de Luxembourg.

Le phénomène transfrontalier ne peut pas être limité à l'emploi et au travail. Il concerne aussi la formation et l'Université, les loisirs et les pratiques culturelles, le recours à des médecins spécialistes, le commerce, etc. Autant de sujets pour lesquels peu d'informations sont disponibles dès lors qu'on se centre sur l'impact de ces aspects sur la vie économique, sociale et démographique de Metz Métropole.

- Près de 900 Français étaient inscrits dans une des formations supérieures proposées par l'Université de Luxembourg en 2018-2019 (880 en 2018-2019, 397 en 2005-2006). Ils représentaient 14 % de l'ensemble des étudiants de l'université et constituent le groupe d'étrangers le plus important.

Combien de métropolitains parmi eux ? Comment vivent-ils concrètement l'organisation de leurs études dans le pays voisin, notamment en termes de logement, de mobilité, de ressources, de loisirs, de liens avec leur famille, etc. ?

- Sur un total d'environ 23 000 entreprises non financières, le Luxembourg en compte environ 11 000 sous contrôle étranger qui occupent près de 116 000 emplois. Parmi les trois voisins du Luxembourg, la plupart de ces entreprises (environ 2 600) et de l'emploi (25 milliers de personnes) sont sous contrôle français<sup>5</sup>. Quel est le poids d'entrepreneurs venus de Metz Métropole dans ce tissu économique ?

---

<sup>2</sup> <https://impotsdirects.public.lu/content/dam/acd/fr/conventions/conv-neg/condi-lu-fr-signee20180320.pdf>

<sup>3</sup> Source : <http://www.frontalierslorraine.eu/site/index.php>

<sup>4</sup> STATEC : Étudiants de l'Université de Luxembourg par nationalité et sexe 2005/2006 - 2018/2019

<sup>5</sup> STATEC, « Un portrait chiffré des entreprises au Luxembourg », 23 janvier 2020

Ainsi, tenter de répondre à la question de l'impact du phénomène transfrontalier sur le territoire de Metz Métropole, ses habitants et les politiques publiques en jeu, ne peut se résoudre par la simple observation des mobilités des habitants de Metz Métropole qui vont quotidiennement travailler au Luxembourg. Il s'agit d'un phénomène plus complexe qui touche non seulement aux échanges économiques entre territoires, mais aussi aux relations sociales culturelles entre eux.

## **II-1 – le profil du frontalier navetteur, artisans... Qui sont les habitants de Metz Métropole qui vont travailler au Grand-Duché de Luxembourg ?**

---

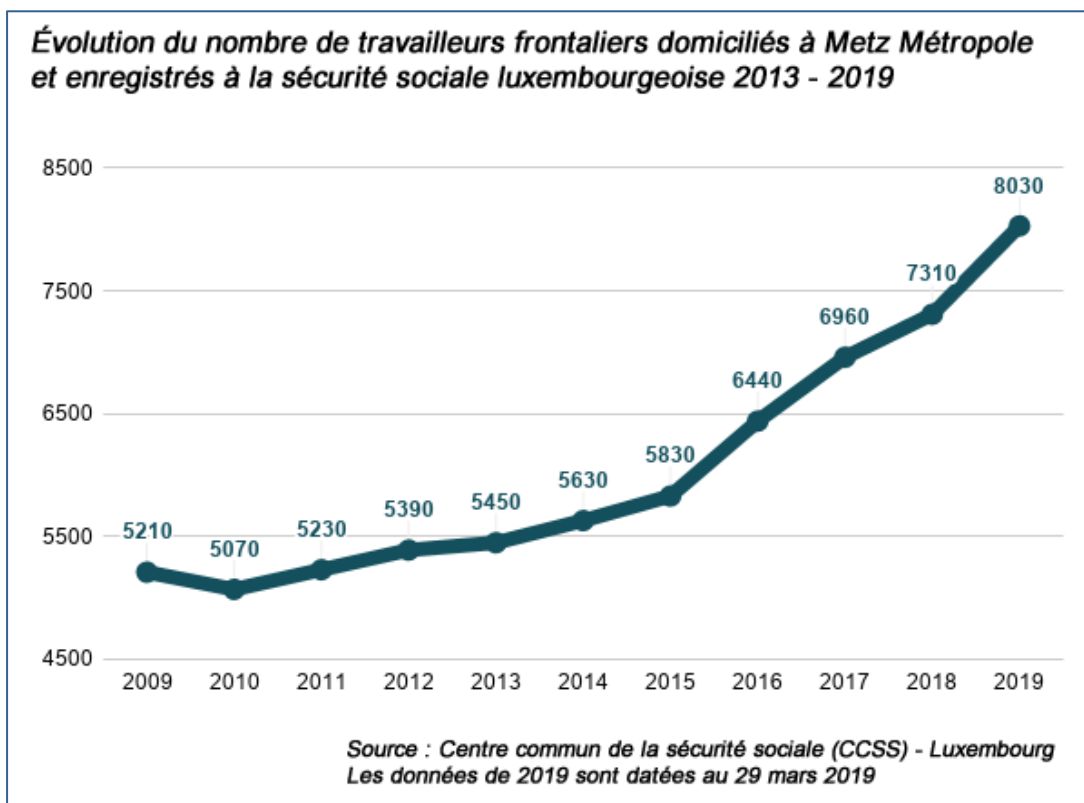
### **a) Une croissance constante du nombre des travailleurs frontaliers issus de la Métropole**

Le nombre d'habitants de Metz Métropole travaillant au Grand-Duché de Luxembourg peut être estimé à un peu plus de 8 000 au mois de mars 2019.

Cette évaluation numérique s'appuie sur les données de la Sécurité sociale luxembourgeoise qui, pour les besoins de la gestion des droits de ses ressortissants, est amenée régulièrement à les mettre à jour.

Au regard de cette source d'information, le nombre de ces résidents de Metz Métropole à travailler au Luxembourg a connu une augmentation de 54 % depuis 2009.

La plus forte progression a été enregistrée en 2016 qui a vu passer le nombre des travailleurs frontaliers de 5 830 à 6440, soit une augmentation de 10,5 % en un an.



Les données publiées par l'INSEE présentent des nombres légèrement inférieurs à ceux de la Sécurité sociale luxembourgeoise. Les méthodes de recueil des informations ne sont pas les mêmes dans les deux cas et cela peut expliquer cette différence.

On a vu que les données luxembourgeoises sont issues des outils de gestion de la sécurité sociale du Grand-Duché.

Celles de l'INSEE proviennent du recensement général de la population qui a lieu par échantillonnage chaque année en s'appuyant sur les déclarations des personnes recensées. C'est d'ailleurs pour cela que les données les plus récentes de l'INSEE remontent à 2016.

La différence entre les deux sources n'est pas très importante (3 à 4 %), sauf pour l'année 2016 où elle atteint un niveau de 10 %.

## Comparaison des deux sources d'information

	2013	2014	2015	2016
INSEE (1)	5 230	5 451	5 665	5 797
Sécu. Soc. Lux. (2)	5 450	5 630	5 830	6 440
Différence (2)-(1)	220	179	165	643
Ecart (2)/(1)	4,0 %	3,2 %	2,8 %	10,0%

Quelle que soit la source d'information utilisée, c'est la ville de Metz qui concentre le plus d'habitants travaillant au Luxembourg : 5 030 en mars 2019 selon la Sécurité sociale luxembourgeoise, soit près de 63 % des frontaliers de Metz-Métropole vers le Grand-Duché.

Au-delà de cette estimation du nombre de personnes de la Métropole allant travailler au Luxembourg, il importe aussi de connaître leurs caractéristiques. Les données du recensement de l'INSEE de 2016 apportent des éléments qui permettent de dresser le profil de ces travailleurs.

### **b) Des travailleurs frontaliers à forte majorité masculine où les 30 – 49 ans sont surreprésentés**

En 2016, près de 68 % des travailleurs frontaliers de Metz Métropole étaient des hommes. Les femmes ne regroupaient que 32,3 %. L'analyse par sexe et par catégorie d'âge montre des différences importantes entre les sexes en fonction de l'âge.

Les hommes représentent 49,4 % de l'ensemble de la population âgée de 15 à 74 ans de Metz Métropole en 2016. Les femmes sont proportionnellement un peu plus nombreuses (50,6 %).

Répartition (en %) par sexe et par âge des travailleurs frontaliers habitant Metz Métropole et comparaison avec l'ensemble de la population âgée de 15 à 74 ans de la Métropole - 2016

	Âge	TF vers le Luxembourg	Ensemble de MM
<b>Hommes</b>	15 – 29 ans	10,8 %	14,5 %
	30 – 39 ans	23,3 %	8,8 %
	40 – 49 ans	21,0 %	7,9 %
	50 – 59 ans	11,2 %	8,3 %
	60 – 74 ans	1,3 %	9,9 %
	<b>Ensemble 15 – 74 ans</b>	<b>67,7 %</b>	<b>49,4 %</b>
<b>Femmes</b>	15 – 29 ans	6,6 %	13,3 %
	30 – 39 ans	12,7 %	8,5 %
	40 – 49 ans	8,4 %	8,2 %
	50 – 59 ans	3,8 %	9,2 %
	60 – 74 ans	0,8 %	11,5 %
	<b>Ensemble 15 – 74 ans</b>	<b>32,3 %</b>	<b>50,6 %</b>
<b>Hommes et Femmes</b>	<b>Ensemble 15 – 74 ans</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Source : RP 2016 INSEE

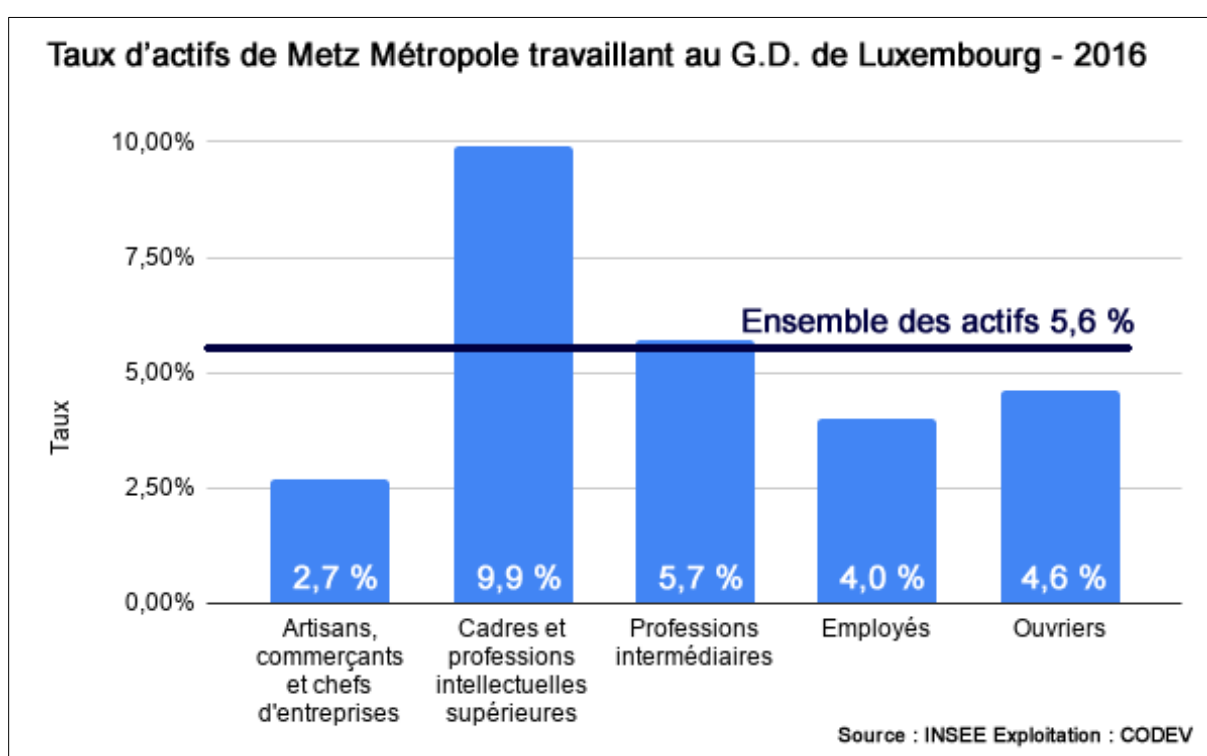
Le sexe ratio est de 209 hommes pour 100 femmes parmi les frontaliers alors qu'il est de 98 hommes pour 100 femmes en population générale métropolitaine âgée de 15 à 74 ans.

L'analyse par catégorie d'âge montre que la surreprésentation masculine chez les travailleurs frontaliers concerne principalement les 30 – 49 ans. Ils totalisent 43,3 % de l'ensemble des frontaliers, alors que cette classe d'âge ne regroupe que 16,7 % de la population métropolitaine de 15-74 ans.

En revanche, une seule classe d'âge est surreprésentée chez les femmes ; celle de 30 – 39 ans (12,7 % contre 8,5 %). A partir de 40 ans, on observe un décrochage dans la propension des femmes à aller travailler au Luxembourg.

### c) Forte représentation des cadres et surtout des cadres administratifs, commerciaux, techniques et ingénieurs

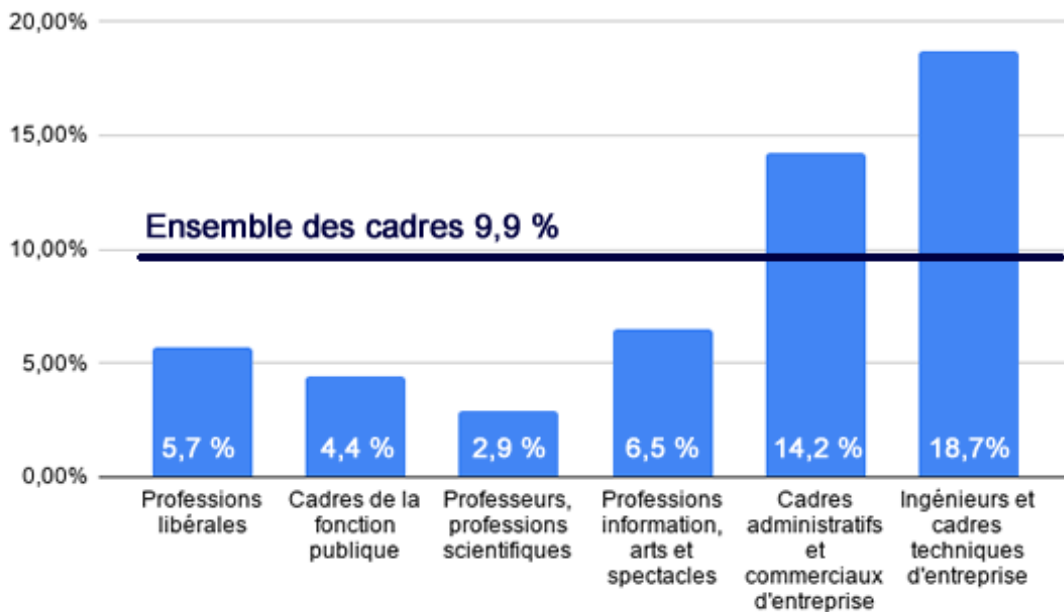
Les 5 797 travailleurs frontaliers de Metz Métropole ayant choisi, en 2016, le Luxembourg pour y exercer leur activité professionnelle représentent 5,6 % de la population active de la Métropole. Ce taux d'activité varie de manière importante en fonction des grandes catégories socio-professionnelles. C'est chez les artisans, commerçants et chefs d'entreprises qu'il est le plus faible (2,7 %). Il est de 5,7 % chez les professions intermédiaires, de 4,6 % chez les ouvriers et de 4 % chez les employés. En revanche, il atteint près de 10 % des cadres et professions intellectuelles supérieures.



La catégorie des cadres ne présente toutefois pas un taux homogène lorsqu'on détaille les différents types de cette catégorie. Ce sont les ingénieurs, cadres techniques, cadres administratifs et commerciaux des entreprises qui sont largement surreprésentés : 18,7 % pour les ingénieurs et cadres techniques, 14,2 % pour les cadres administratifs et commerciaux.



### Taux de cadres de Metz Métropole travaillant au G.D. de Luxembourg - 2016 *Cadres et professions intellectuelles supérieures*



Source : INSEE Exploitation : CODEV

#### d) Des travailleurs frontaliers possédant près de 7 fois sur 10 un diplôme d'études supérieures

L'analyse de la répartition des travailleurs frontaliers par CSP a son corollaire dans celle qui observe le niveau d'études. Avec une surreprésentation de cadres et de professions intellectuelles supérieures parmi les travailleurs frontaliers, on ne pouvait s'attendre qu'à une même surreprésentation de ceux qui possèdent un diplôme d'études supérieures. Ils sont 68,2 % dans l'ensemble des frontaliers alors qu'ils ne représentent que 31,8 % dans l'ensemble de la population métropolitaine de 15 ans ou plus.

Répartition (en %) des travailleurs frontaliers en fonction de leur niveau d'étude en 2016 et comparaison avec l'ensemble des habitants de Metz Métropole âgés de 15 ans ou plus.

	TF vers le Luxembourg	Ensemble de MM
Aucun diplôme ou BEPC maxi	6,5 %	28,5 %
CAP, BEP	12,9 %	21,1 %
Baccalauréat (général, techno, pro)	12,5 %	18,6 %
Diplôme d'études supérieures	<b>68,2 %</b>	<b>31,8 %</b>
Ensemble	100,0 %	100,0 %
<i>Nombre</i>	5 797	188 602

Source : RP 2016 INSEE

### e) Un développement plutôt endogène du nombre de travailleurs frontaliers

Entre 2013 et 2016, le nombre de travailleurs frontaliers de Metz Métropole a connu une croissance de 11 % selon les données de l'INSEE. Ce flux de nouveaux frontaliers vient-il prioritairement de Lorraine, d'autres régions françaises ou de l'étranger. Autrement dit, l'attrait du Grand-Duché de Luxembourg pour y travailler a-t-il un impact résidentiel sur Metz-Métropole ?

Répartition (en %) des travailleurs frontaliers de Metz-Métropole en fonction de leur résidence antérieure 2013-2016

Résidence antérieure	2013	2014	2015	2016
Lorraine	97,2 %	97,2 %	97,2 %	97,3 %
Ile-de-France	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,4 %
Etranger	0,7 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %
Autres régions françaises	1,5 %	1,4 %	1,3 %	1,3 %
Ensemble	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
<i>Nombre</i>	5 230	5 541	5 665	5 797

Source : RP 2016 INSEE

L'observation de la résidence antérieure des travailleurs frontaliers de Metz-Métropole de 2013 à 2016 montre une grande stabilité et le caractère endogène lorrain de leur origine résidentielle.

Avec une constance reproduite d'une année sur l'autre, les travailleurs frontaliers de Metz Métropole avaient leur résidence antérieure en Lorraine : 97 %. La part des étrangers venus s'installer dans la Métropole pour aller travailler au Luxembourg est minime : elle était de 0,7 % en 2013 et de 0,9 % en 2016.

#### f) Des travailleurs frontaliers qui privilégient le recours à leur véhicule automobile pour aller au GD de Luxembourg

Sur les 5 797 habitants de Metz Métropole qui travaillent au Grand-Duché de Luxembourg en 2016, 35 % utilisent les transports en communs et 65 % un véhicule automobile (RP 2016).

La ville centre est fortement concernée mais une bonne partie des communes de la Métropole le sont, certes à un moindre niveau en valeur absolue.

Répartition des travailleurs frontaliers dans les communes de Metz-Métropole (seules figurent les communes où l'effectif est supérieur ou égal à 30, données CCSS Luxembourg)

Commune	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	%
Amanvillers	50	50	40	50	50	60	60	60	80	70	80	1,00%
Ars-sur-Moselle	60	60	60	70	70	70	70	80	90	90	90	1,10%
Augny	40	40	40	40	40	40	40	50	50	50	60	0,70%
Châtel-Saint-Germain	30	30	40	40	40	40	50	50	60	60	60	0,70%
La Maxe	30	30	30	30	40	50	50	50	60	60	70	0,90%
Le Ban Saint-Martin	90	80	100	100	100	110	120	140	150	160	170	2,10%
Longeville-lès-Metz	110	110	120	120	120	130	140	140	150	150	170	2,10%
Lorry-lès-Metz	40	40	50	40	60	60	70	70	80	90	90	1,10%
Marly	160	160	180	180	180	200	220	240	250	240	270	3,40%
Metz	3 470	3 340	3 380	3 500	3 490	3 520	3 600	4 030	4 340	4 570	5 030	62,60%
Montigny-lès-Metz	430	410	440	420	440	440	430	500	530	580	620	7,70%
Moulins-lès-Metz	110	120	120	120	120	140	130	140	150	160	170	2,10%
Noisseville	30	30	30	30	30	30	40	30	40	40	60	0,70%
Peltre	30	30	30	40	40	50	50	60	60	60	60	0,70%
Plappeville	50	50	50	50	50	60	70	70	80	80	80	1,00%
Saint-Julien-lès-Metz	90	90	80	90	90	100	120	130	150	150	160	2,00%
Saint-Privat la Montagne	50	50	50	60	70	70	80	70	70	70	70	0,90%
Saulny	40	40	40	40	40	40	40	40	50	60	60	0,70%
Scy-Chazelles	60	60	70	70	70	70	80	80	80	90	100	1,20%
Woippy	240	250	280	300	310	350	370	410	440	480	560	7,00%
<b>Metz Métropole</b>	<b>5 210</b>	<b>5 070</b>	<b>5 230</b>	<b>5 390</b>	<b>5 450</b>	<b>5 630</b>	<b>5 830</b>	<b>6 440</b>	<b>6 960</b>	<b>7 310</b>	<b>8 030</b>	<b>100,00%</b>
<b>Indice base 100 en 2009</b>	<b>100</b>	<b>97</b>	<b>100</b>	<b>103</b>	<b>105</b>	<b>108</b>	<b>112</b>	<b>124</b>	<b>134</b>	<b>140</b>	<b>154</b>	

Source : Centre commun de la sécurité sociale (CCSS) - Luxembourg  
Les données de 2019 sont datées au 29 mars 2019

Cette répartition donne une partie des raisons pour lesquelles la voiture reste un mode privilégié. Elle questionne les modes de transports alternatifs dans la Métropole.

## II.2. Zoom sur le profil des navetteur.es interviewé.es :

---

### a) Qui sont-ils ?

Le profil des navetteurs interviewés par des membres du CODEV correspond peu ou prou à celui ressortant de l'exploitation statistique. Ce sont majoritairement des hommes (6 fois sur 10). Deux catégories d'âge se distinguent : les moins de 30 ans (20-29 ans) qui sont minoritaires (4/10) et les 45 ans ou plus (6/10).

Ils sont mariés ou vivent en couple (pacsés), 4 sont célibataires. A noter que pour la moitié des personnes en couple, les conjoints travaillent également au Luxembourg.

La majorité des personnes interviewées habite Metz (7 sur 10). Les autres résident dans une commune de la première couronne de la ville centre de la métropole.

Ils sont majoritairement nés en Moselle, 2 dans les départements voisins (Meuse et Meurthe et Moselle), 1 à Madagascar.

La plupart d'entre eux habitent sur le territoire de Metz Métropole depuis longtemps, au moins depuis plus de 5 ans, voire plus de 10 ans. S'ils déclarent avoir déménagé c'est surtout pour des convenances personnelles : mariage / vie en couple, logement : acquisition, opportunité/envie de changer, quelquefois pour des raisons professionnelles. Mais ces déménagements sont rarement liés à leur travail au Grand-Duché de Luxembourg, seules deux personnes évoquent cette motivation, soit pour se rapprocher de la gare de Metz, soit pour réduire le temps de trajet. Il y a donc peu de stratégie d'optimisation lieu de résidence/ lieu d'activité / temps de déplacement. De même, la corrélation entre le lieu de naissance et celui d'habitation laisse à penser un certain enracinement des personnes interviewées sur le territoire.

### b) Les emplois et les catégories socio-professionnelles des naveteur.es

Du point de vue professionnel, les personnes interviewées sont des cadres. Ils appartiennent au secteurs banques – finances (5), journalisme-communication (3), santé (2), informatique (2), autres (2). Cette prédominance des cadres est certainement liée à un biais de recrutement des personnes interviewées par les membres du CODEV. Il faut toutefois rappeler que l'enquête, à visée qualitative, n'avait pas la prétention de sélectionner un échantillon représentatif des travailleurs frontaliers de la Métropole. Il convient également de souligner, quitte à le vérifier avec les données de contexte, que les ouvriers et/ou employés

mosellans allant travailler au GD de Luxembourg résident davantage vers le nord du département.

Pour les plus jeunes, c'est leur premier emploi, précédemment ils étaient étudiants, pour d'autres c'est un « retour au pays » après quelques années à Paris, certains ont changé d'emploi par simple volonté, ou du fait de licenciement, voire une démarche d'employeur (par le biais de chasseur de tête »).

**Concernant le télétravail**, souvent évoqué pour pallier les inconvénients de la mobilité. Il est peu pratiqué par les personnes interviewées, d'une part parce que la plupart des activités des personnes rencontrées, sont peu compatibles avec cette modalité ; d'autre part, parce que, jusqu'à présent, elle est peu incitée et restreinte par les employeurs : quatre personnes seulement déclarent y avoir recours, dont une seule de manière régulière avec une journée de télétravail par mois à son domicile. Les trois autres y ont recours de manière très occasionnelle en fonction des nécessités du moment (problèmes de transport, événements exceptionnels). La législation en ce domaine est peu, voire mal connue, seule deux personnes la connaissent. Ceux qui ignorent le télétravail ce n'est pas tellement par choix personnel, mais surtout parce que le type d'activité de leur entreprise ou de leur organisme ne le permet pas du tout (milieu hospitalier) ou pas facilement, notamment par absence de gestion électronique des documents indispensables.

Ces emplois, principalement en CSP supérieure, ont nécessairement un effet sur l'emploi en métropole (remplacement des navetteurs, emplois de service (crèche, école, femme de ménage, ... pour ces résidents « aisés »).

### **Le travail frontalier des artisans mosellans**

Le travail frontalier ne concerne pas seulement des salariés venus de Lorraine ou d'une autre région européenne et employés par des sociétés de droit luxembourgeois au Grand-Duché. Il a trait également à des salariés employés en France mais provisoirement détachés par leur employeur au Luxembourg.

Un artisan légalement immatriculé dans un pays de l'Union Européenne peut en effet proposer ses services au Luxembourg. Une autorisation d'établissement ou une notification spécifique au ministère de l'Economie n'est pas requise si la prestation est temporaire ou occasionnelle. Toutefois, lorsqu'il se déplace au Luxembourg, le prestataire est soumis aux règles nationales de l'exercice artisanal.

La Mission Opérationnelle Transfrontalière de la Chambre des Métiers de la Moselle se charge, sur demande des entreprises, et en lien avec la Grande Région, de l'accomplissement de certaines formalités initiales à effectuer auprès des autorités compétentes dans la Grande Région lors de prestations de service à l'étranger. Les formalités pour lesquelles une aide peut être sollicitée portent, par exemple, sur la prise en charge de l'enregistrement auprès des administrations nécessaires, de la demande d'un Numéro de TVA du pays respectif, etc.

D'après la présidente de la Chambre des Métiers de la Moselle, la chambre consulaire des artisans délivre en moyenne 300 certificats d'entreprise par an pour faciliter le travail au-delà des frontières étatiques du département. Elle estime que globalement le même nombre d'entreprises mosellanes exercent au-delà des frontières sans rien déclarer. Ces estimations portent à la fois sur les entreprises qui travaillent au G.D. de Luxembourg et celles qui se déplacent en Sarre.

Le Chambre des Métiers ne peut pas produire de données précises pour l'instant sur le flux transfrontalier des artisans mosellans. Elle estime néanmoins que 15 à 20 % des entreprises artisanales du département travaillent en détachement soit au Luxembourg, soit en Sarre. Rappelons qu'un travailleur « détaché » est un salarié envoyé par son employeur dans un autre État membre de l'U.E. en vue d'y fournir un service à titre temporaire.

**Au regard des données caractérisant le profil des travailleurs frontaliers relevées dans l'exploitation du recensement INSEE (tranches d'âge, métiers, CSP...), il ressort que le groupe étudié par les membres du Conseil de Développement Durable (CODEV) correspond peu ou prou à ces caractéristiques. Aussi, dans la suite de ce rapport, la représentativité de ce groupe sera admise avec un taux d'erreur acceptable.**

### **c) Les modalités de déplacements des navetteur.es**

Les déplacements sont au cœur des problématiques soulevées par les interviewés. Les mobilités occupent une part importante de leur emploi du temps mais elles génèrent des stratégies de déplacement, des choix de résidence, une organisation de l'emploi du temps journalier, qui, à l'évidence ont des impacts sur les personnes elles-mêmes, mais aussi sur leur famille, la demande de services et bien d'autres domaines.

Il ressort des interviews auprès des navetteurs que pour la grande majorité d'entre eux (3/4) les trajets quotidiens à destination du Luxembourg, en période de travail ne sont motivés que par l'activité professionnelle.

Certaines personnes rencontrées déclarent tout de même avoir d'autres activités au Luxembourg en dehors de leur activité professionnelle. Ces activités peuvent correspondre à des achats, du loisir, ou la pratique d'un sport. (Voir ci-après vie sociale)

Le trajet des navetteur.es interrogé.es est le plus souvent Metz – Luxembourg ville, avec des destinations réparties inégalement sur les 24 quartiers de la capitale luxembourgeoise. Quatre fois sur 10, le lieu de travail se situe dans une autre commune (Dudelange, Bascharage, Strassen, Kayl). Cette localisation professionnelle a généralement été stable dans la durée : trois sur 10 ont changé de lieu de travail depuis leur installation professionnelle au Grand-Duché. Il faut préciser à ce sujet que la plupart 6/10 travaille au GD de Luxembourg depuis plus de 10 ans et 4/10 depuis moins de cinq ans.

Près de 40% des navetteur.es interrogé.es se déplacent en TER et plus de la moitié se rendent à leur travail en voiture « solo » ou en covoiturage (parfois occasionnellement). Les VP « solos » n'utilisent pas d'autres moyens de déplacements en contrepartie, les usagers des TER, utilisent aussi le vélo (2) ou la trottinette électrique (1)

La majorité des navetteur.es se déplace tous les jours, un seul se rend au Luxembourg 2/3 fois par semaine car il travaille à mi-temps

Les navetteur.es de Metz Métropole en direction du Grand-Duché consacrent, en moyenne, près de 3 heures par jour à leurs déplacements, quel que soit le mode utilisé, TER ou voiture particulière (conducteur seul ou covoiturage), avec des écarts significatifs suivant les conditions de saturation, les incidents / accidents, retards des trains...

Les usagers de la route constatent des difficultés de circulation de plus en plus critiques, notamment depuis 2016, marquées par des dégradations des temps de parcours, un étalement des heures de pointe, un allongement des périodes de saturation des trafics et, surtout, le stress engendré par les risques d'accident.

Si le ferroviaire génère souvent des ruptures de charges, il est considéré comme le mode le plus serein (lecture, convivialité, ...), bien que ses utilisateurs se plaignent des retards fréquents.

Il est à noter que plus du tiers des personnes enquêtées est utilisateur du TER, alors qu'ils ne sont que 10 à 12 % pour l'ensemble des transfrontaliers lorrains.

L'ensemble de ces éléments d'analyse conduit à s'interroger sur cette mobilité en termes de développement durable, et en particulier s'agissant plus spécifiquement de l'impact environnemental. L'usage en « solo » du véhicule tel que déclaré par une majorité des navetteurs s'accompagne d'une forte consommation d'énergie (carburant) et des émissions polluantes associées. Celles-ci ne sont au demeurant pas nécessairement émises directement ou en plus grande partie sur le territoire de Metz Métropole, mais les navetteurs métropolitains y contribuent.

Outre que l'usage préférentiel du véhicule particulier contribue à une dégradation de la qualité de l'air, les difficultés de circulation rencontrées de façon quotidienne par les navetteurs conduisent à augmenter le temps d'exposition à des niveaux de pollution élevés, dans les bouchons, avec un impact potentiel sur la santé. Au titre du développement durable du territoire, et notamment du volet social, une réflexion est nécessaire afin de développer des relations avec les acteurs concernés et mettre en place des actions visant à améliorer cette situation.

### **Coût financier du transport :**

Concernant le coût des déplacements des personnes interviewées : les navetteurs TER dépensent 90 à 140 €/ mois ; les automobilistes et covoitureurs de 190 à 300 €/ mois (en soulignant le moindre coût des carburants), avec parfois des frais supplémentaires liés au parking.

Il n'est noté aucune aide financière des employeurs pour les déplacements en voiture, une seule participation pour l'abonnement parking, alors que les navetteur.es TER bénéficient souvent d'une aide, pouvant varier de 55 €/ mois à la prise en charge de la totalité des frais TER. Toutefois, pour d'autres navetteurs, l'accès à un véhicule de fonction constitue une aide au transport conséquente.

En revanche, tous bénéficient des déductions fiscales qui peuvent atteindre des sommes importantes, notamment pour les navetteur.es VP (2500 euros /an).

### **Coût physique et psychologique :**

La fatigue, le stress ressortent en priorité quel que soit le mode de déplacement avec en plus les risques d'accidents pour les navetteur.es usagers de la route. Mais, ils évoquent également, le temps perdu lié aux conditions de circulation pour les trains et les retards consécutifs.

Des nuances sont toutefois apportées, pour positiver ces temps de transport, notamment pour les déplacements en TER et/ ou Bus : modalités plus écologiques, plus respectueuses de l'environnement, temps de relaxation mais aussi lieu de sociabilisations, voire de temps disponible pour d'autres activités pendant le trajet ; concernant les déplacements en voiture : c'est un espace/ temps personnel, et une modalité moins onéreuse du fait du faible prix de l'essence au Luxembourg.

Toutefois, les contraintes liées aux déplacements semblent être atténuées par les niveaux élevés de salaire et pour certains, par l'intérêt du travail effectué (international).

### **Les stratégies des navetteur.es pour minimiser les nuisances engendrées par les déplacements ?**

Les navetteur.es interviewé.es utilisent plusieurs astuces, notamment pour tenter d'échapper aux périodes de très fortes affluences (trafics et trains) et optimiser leur temps de déplacements : éviter les heures de pointe et adapter leurs horaires de départ (de Metz et du Luxembourg), utiliser des itinéraires alternatifs, combiner l'usage du train ou de la voiture avec un usage complémentaire du vélo, de la trottinette électrique, etc.,... Adaptabilité et flexibilité caractérisent ainsi les déplacements des navetteurs métropolitains.



Toutefois, contrairement à une des hypothèses du groupe de l'atelier, il n'est pas constaté de volonté de rapprochement domicile-travail. La majorité des navetteur.es enquêté.es (10/14), n'ont pas effectué de tentative de rapprochement de leur lieu de travail. Certains ont abandonné pour des raisons de coûts immobiliers (Luxembourg ou Thionville), un seul a déménagé pour se rapprocher de la gare.

Les personnes interviewées semblent ainsi très attachées à leur domicile dans l'agglomération (services, scolarité des enfants, lieu de travail du conjoint, culture...), même si, nonobstant les coûts immobiliers mentionnés précédemment, il paraît difficile pour les ménages d'entreprendre un changement de domicile compte tenu de la différence de localisation des lieux de travail entre conjoints.

#### **d) La vie sociale transfrontalière des navetteur.es**

Les navetteur.es (interviewé.es) ont une activité quasi exclusivement professionnelle au Luxembourg. Très majoritairement, ils ne font qu'un aller / retour par jour dans le cadre de leur travail. Rares sont ceux qui en profitent pour avoir d'autres activités.

En majorité les navetteurs ne semblent pas avoir d'autres attaches au Luxembourg que leurs collègues de travail. 8/14 déclarent ne jamais effectuer de visites à des amis ou de la famille. Pour les autres il s'agit de repas organisés entre collègues.

L'intégration sociale des navetteur.es dans le tissu social luxembourgeois, hormis professionnelle, paraît faible.

#### **Les pratiques de consommation**

Peu de navetteur.es interviewé.es consomment au Luxembourg, qu'il s'agisse de consommation du quotidien, ou de shopping. Seul, l'achat de carburant et de cigarettes au Luxembourg est une pratique courante clairement identifiée, mais elle n'est pas exclusive des travailleurs frontaliers.

Les services bancaires sont également utilisés, mais davantage par nécessité, voire par obligation liée au travail au Luxembourg.

Concernant les autres types d'achat. Globalement, l'activité shopping (type habillement) est très minoritaire, voire occasionnelle. Seules deux personnes ont déclaré faire du shopping au Luxembourg. Petite nuance sur la fréquence avec la mention « plusieurs fois dans l'année » qui peut être liée à des périodes de soldes par exemple.

Pour ceux qui effectuent des achats de la vie quotidienne (supermarché, épicerie...), il s'agit d'une activité régulière, peut être due à une forme d'organisation

## Sur le plan de la santé

A l'inverse des activités « shopping » qui restent minoritaires, le recours aux services médicaux apparaît comme une pratique majoritaire des navetteurs (8/14), essentiellement pour des modalités pratiques (organisation et délai court pour un rdv).

## Les loisirs transfrontaliers des navetteur.es

Une petite moitié des navetteurs déclarent n'avoir aucune activité au Luxembourg (autre que professionnelle). Pour les autres la pratique du sport est celle qui est le plus souvent mentionnée avec une fréquence régulière, sans doute pour des raisons pratiques), du fait de la présence, pour certains, d'équipements /installations disponibles sur les lieux de travail ou la fréquentation d'un club de sport. Le plus souvent pendant la pause méridienne.

Les activités type concerts ou conférences sont mentionnées mais de façon très minoritaire. (Voir ci-après les pratiques culturelles et de loisirs des jeunes).

## Quel(s) intérêt(s) d'être travailleur.es transfrontaliers ?

Pour les navetteurs interviewés, la rémunération ressort comme l'avantage ou la motivation principale identifiée, cela en dépit du temps de travail plus important qu'en France (durée hebdomadaire, moins de RTT), mais aussi du travail à l'international qui peut impacter les horaires (travail sur plusieurs fuseaux horaires), voire du stress plus important qu'en France, selon eux.

La possibilité de progression dans l'entreprise, ou les avantages type allocations, restauration d'entreprise, le multilinguisme, la variété des personnes rencontrées, le caractère intéressant des contacts, ressortent également.

Ces intérêts sont-ils susceptibles de favoriser un développement / accroissement de navetteur.es ? Les projections semblent accréditer cette hypothèse. Toutefois, des propos de navetteur.es interviewés confortés par des articles de journaux<sup>6</sup> laissent planer un doute. En effet, une certaine lassitude se fait jour face notamment à la « galère des déplacements », une envie de changer d'emploi mais pas forcément de domicile (cf. II.2 c la mobilité). De même, les jeunes générations, dont beaucoup privilégient la qualité de vie, auront-elles encore autant d'appétence pour l'emploi luxembourgeois ?

---

<sup>6</sup> <https://www.wort.lu/fr/luxembourg/la-valse-hesitation-des-frontaliers-exasperes-5df3aaf0da2cc1784e351fa2>

### II.3. L'impact sur le territoire métropolitain du phénomène frontalier

---

La compréhension de l'impact du phénomène transfrontalier sur le territoire de Metz Métropole demande des investigations complémentaires. Le groupe de travail ne dispose pas, à ce stade de suffisamment d'informations et de données dans les domaines du logement, de la demande de services, de la culture, des services, des équipements publics, de l'éducation et de la formation.

En ce qui concerne la petite enfance, l'impact des frontaliers est extrêmement sensible sur les services proposés aux familles messines. L'enjeu principal est l'accès élargi aux activités périscolaires. En effet, compte tenu des délais de trajet, les parents travaillant au Luxembourg sont demandeurs d'amplitudes horaires importantes sur les crèches et accueils périscolaires. La politique appliquée à ce jour est plutôt pro-active, en proposant un accueil périscolaire dès 7h30 le matin et une fin de périscolaire du soir à 18h45 sur les différents sites messins. Sur l'ensemble de la ville, chaque matin, 500 enfants en moyenne fréquentent le périscolaire du matin, 3700 la restauration scolaire et 1500 le périscolaire du soir. Il n'existe pas de statistiques spécifiques sur les frontaliers.

D'un point de vue administratif, l'étude des dossiers des travailleurs transfrontaliers sont plus complexes pour fixer le tarif des activités périscolaires (tarification au QF). Les tentatives de "fraudes" sont assez nombreuses et difficiles à vérifier.

Concernant la santé, la crise du CODIV 19 nous permettra ci- après, d'analyser ce thème.

### II.4. Les jeunes métropolitains et le phénomène frontalier.-. Une vie culturelle et de loisirs à double sens

---

Les passages de frontières liés aux loisirs se greffent sur des pratiques anciennes d'échanges de biens et de population entre la France et ses voisins. L'ouverture des frontières européennes en 1995 a multiplié les déplacements réguliers de Lorrains vers le Luxembourg pour s'y distraire. Le CODEV se devait donc d'aborder cette question dans sa réflexion sur les mouvements transfrontaliers entre le Luxembourg et la Lorraine, et plus particulièrement Metz Métropole.

La densité de l'offre festive, mais aussi sa qualité, son éclectisme, la notoriété des artistes invités contribuent à ce que les jeunes de la Métropole de Metz trouvent à 60 km de chez eux des possibilités de se distraire qu'ils n'ont pas forcément sur leur territoire de résidence. Ils y trouvent aussi des bénéfices secondaires qui ne sont pas directement liés à la musique mais

qui contribuent à l'économie de leur déplacement festif personnel, à savoir le prix avantageux des carburants et des cigarettes et tabacs.

Lorsque les grands centres urbains du Grand-Duché de Luxembourg voient leurs travailleurs frontaliers retourner dans leur pays de résidence et que l'activité économique et commerciale du pays se met au ralenti, une autre vie commence, plus cachée, nocturne, plus bruyante peut-être : une vie festive qui génère une transhumance festive de jeunes âgés de moins de 35 ans venus essentiellement de Lorraine et de Belgique, surtout les vendredis, samedis et dimanches soir.

Il est difficile de proposer une quantification des flux des jeunes lorrains et métropolitains qui chaque fin de semaine, vont au Grand-Duché. Mais ce phénomène touche facilement plusieurs milliers de jeunes chaque week-end.

### **Première motivation : « Quitter son pays c'est déjà sortir de l'ordinaire »**

Les motivations de cette transhumance sont multiples. La première qu'il faut prendre en compte et qui se reproduit à chaque nouvelle génération ne relève pas de l'ordre rationnel. On la rencontre dans toutes les régions frontalières de l'hexagone. Le simple passage de la frontière ouvre « l'espace de la fête » et un temps d'exception et de liberté. Quitter son pays, c'est déjà se sortir d'un ordinaire que l'on soit à la frontière luxembourgeoise, belge, allemande pour l'Est de la France ou espagnole pour le Sud-Ouest. Et cela même si le passage de la frontière est devenu symbolique depuis 1995 avec l'application de la convention de Schengen. Le sentiment qui prévaut alors laisse penser que les règles connues chez nous n'ont plus cours, ou différemment, de l'autre côté de la frontière.

### **Des raisons plus rationnelles : une densité de l'offre musicale pour jeunes**

D'autres raisons plus rationnelles interviennent également dans cette transhumance : le choix d'un endroit adéquat et de qualité pour faire la fête. Or une offre d'une densité exceptionnelle pour un territoire de 615 000 habitants est proposée au Grand-Duché dans le domaine des musiques actuelles ou musiques amplifiées<sup>7</sup>. Elle a été d'emblée pensée par ses promoteurs publics et privés à l'échelle de la Grande Région avec une ambition de qualité qui s'inspire de ce que le Bataclan peut proposer à Paris, l'Ancienne Belgique à Bruxelles ou le Paradisio à Amsterdam.

Trois grandes salles de spectacle structurent actuellement l'offre musicale luxembourgeoise :

---

<sup>7</sup> « Les musiques actuelles » est un terme retenu par le ministère de la Culture en France à la fin des années 1990 pour regrouper sous une même appellation le jazz et les musiques improvisées, les musiques traditionnelles et du monde, la chanson, le rock et les autres musiques amplifiées (rap, musiques électroniques...). Le terme est repris tel quel au Luxembourg.

- La Rockhall à Belval-Esch-sur-Alzette. Cet établissement public propose deux salles l'une de 6500 places et l'autre de 1 200<sup>8</sup>.
- La Kulturfabrik à Esch-sur-Alzette. Géré par une association, cet espace est un complexe culturel proposant diverses activités (musique, théâtre, cinéma, restaurant, etc.). Deux salles de concert sont dédiées aux musiques actuelles l'une de 950 places et l'autre de 250.
- « Den Atelier », salle installée à la place des anciens garages Renault dans le quartier de Hollerich à Luxembourg-ville. C'est un établissement privé à but commercial dont la jauge est de 1 200 places.

D'autres salles de concert, de moindre importance, sont en cours d'expansion, comme celle des Rotondes par exemple créées par le Gouvernement et la Ville de Luxembourg. Ce nouveau centre culturel propose des manifestations dans les domaines des arts de la scène, des musiques actuelles et des arts visuels.

Des festivals dédiés aux musiques actuelles scandent également l'agenda festif du Grand-Duché, avec notamment :

- Les Francofolies à Esch-sur-Alzette
- Festival Out of the Crowd (avec la Kulturfabrik et les Rotondes)
- Rock a field au Herschesfeld à Roeser.

### Une vie culturelle active

Enfin, il faut se rappeler que Luxembourg a été Capitale européenne de la Culture en 1995 et 2007. En 2022, c'est Esch-sur-Alzette qui défendra cette ambition en association avec la Communauté de communes du pays Haut Val d'Alzette autour d'Audun-le-Tiche en France. Depuis 1985, date de création de cet événement européen, et jusqu'en 2022, le Luxembourg aura été trois fois Capitale Européenne de la Culture quand la France l'aura été quatre fois (Paris, Avignon, Lille, Marseille), c'est dire le dynamisme culturel de ce pays dont l'impact sur les pays frontaliers est constant.

A côté de cette offre institutionnelle de nombreux autres espaces, plus petits, complètent la palette de l'offre de divertissements musicaux. Il s'agit des nombreux bars musicaux, cafés à ambiance, discothèques, boîtes de nuit qui animent la vie nocturne. A Luxembourg-Ville, les quartiers de Grund, de Clausen, de Hollerich, mais aussi la Vielle ville attirent chaque fin de semaine des milliers de jeunes venus de Lorraine et d'ailleurs pour y faire la fête. Cette offre commerciale ne se limite pas à la capitale, elle est aussi fortement présente dans le sud du pays ou à la grande périphérie de la capitale, avec par exemple un méga-dancing de 2 500 places dédié à la musique techno sur le modèle des établissements similaires de 3 000 à 4 000 places dans les villes de la pointe sud de la Belgique.

<sup>8</sup> A titre de comparaison, la BAM (Boîte à musique), nouvelle salle emblématique des musiques actuelles de Metz offre une capacité d'accueil maximale de 1 115 places.

## **Une offre musicale de qualité faisant appel à des artistes de notoriété internationale**

L'attractivité de la scène festive luxembourgeoise ne se limite pas à la densité de l'offre mais aussi à sa qualité et à sa diversité. Or l'offre qualitative musicale est un critère déterminant pour que des frontaliers soient motivés à parcourir plus de 100 kms aller et retour en une soirée. L'offre institutionnelle et celle des bars ou discothèques est riche en diversité et en artistes de renom international que l'on ne trouve pas aussi facilement en Lorraine.

L'accessibilité des clubs et discothèques du Grand-Duché est aussi plus attrayante pour le public lorrain en raison d'un contrôle plus tolérant sur la limite d'âge à l'entrée, de moindres difficultés liées à de possibles discriminations (même si elles ne sont pas absentes), des codes vestimentaires plus souples, des prix de consommation des boissons alcoolisées ou non moins chers en raison d'une TVA moins élevée.

Les lieux de spectacle et de musique luxembourgeois subissent la concurrence directe des autres pays frontaliers comme la Belgique, la Sarre et le Palatinat. Pour les amateurs de la musique techno, les villes d'Arlon ou d'Arthus proposent des ambiances festives rassemblant à chaque fois 3 000 à 4 000 personnes au sein de clubs techno conçus sur le modèle de ce qui existe en Espagne ou en Italie. L'observation des avis publiés par des internautes sur les réseaux sociaux montre aussi l'attrait de Sarrebruck avec, par exemple, la Kufa, le Garage ou le Latino, ou encore de Trèves.

## **Un avantage secondaire mais déterminant : le prix de l'essence et des cigarettes**

Mais le Grand-Duché surmonte facilement cette concurrence par un atout supplémentaire qui joue dans les motivations des migrations de week-end vers le Luxembourg : le prix de l'essence et celui des cigarettes et tabac.

Les prix des carburants ont augmenté au printemps 2020 au Grand-Duché. Le litre d'essence coûte désormais entre 1 et 3 centimes de plus et le litre de diesel entre 3 et 5 centimes. Le gouvernement luxembourgeois a voulu ainsi réduire l'empreinte carbone du pays et éviter les visiteurs qui ne viennent que pour faire le plein (le tourisme à la pompe). Mais les tarifs restent cependant plus avantageux que ceux pratiqués aujourd'hui en France. Actuellement, le prix de l'essence est 30 % plus avantageux au Luxembourg et même 37 % pour le diesel par rapport à la France<sup>9</sup>. Un plein de 40 litres de super 98 est d'environ 12 euros moins cher au Luxembourg que dans une station française.

L'avantage principal réside toutefois dans l'achat de cigarettes et/ou de tabac à rouler, même si la réglementation française est en voie de changement. Les douanes françaises tolèrent depuis 2013<sup>10</sup> l'importation en provenance d'un pays européen de 800 cigarettes (4

---

<sup>9</sup> Source : Automobile club de France

<sup>10</sup> Article 575 I du Code général des impôts

cartouches) et 1 kg de tabac à fumer et 400 cigarillos et 200 cigares par personne. Cette tolérance, aujourd'hui remise en cause, est donc à multiplier par quatre pour un véhicule avec quatre passagers. Autrement dit, un passager peut, a priori, « économiser » ou faire un gain de près de 450 € à chaque déplacement vers le Grand-Duché, s'il utilise toute la tolérance fixée par les douanes pour l'importation de cigarettes et de tabac à rouler. Très prochainement, ce gain potentiel passera à 112 euros.

Un vote de l'assemblée nationale française en date du 10 juillet 2020 va modifier la donne s'il est confirmé par le sénat. En effet, les députés ont adopté à cette date un amendement au projet de loi rectificative des finances pour 2020 qui vise à diviser par quatre la tolérance douanière jusque-là pratiquée pour l'importation de cigarettes et de tabac en provenance de pays de l'Union européenne. Sur proposition du gouvernement, les députés ont modifié l'article 575-I du code général des impôts. Les quantités de produits à base de tabac tolérées à l'importation passent de 800 à 200 cigarettes (1 cartouche au lieu de 4). Pour le tabac à rouler, on passe de 1 kg à 250 g. La même restriction concerne les cigares et cigarillos dont le nombre est également divisé par quatre.

Ce revirement dans la tolérance française à l'importation de cigarettes et les réactions qu'il a suscitées au Luxembourg illustrent également l'ambivalence des relations entre les deux pays. Aussitôt connu, le vote des députés français s'il a suscité la satisfaction des buralistes lorrains, a également provoqué l'étonnement du côté de la direction de l'administration grand-ducale des Douanes et Accises qui a estimé que « cette limitation était illégale » au regard des textes européens. Ce que le gouvernement français, auteur de l'amendement voté par les députés, reconnaît volontiers dans l'exposé des motifs du texte qu'il a proposé lorsqu'il précise que l'application des nouveaux seuils quantitatifs est plus faible que ce que prévoit l'article 32 de la directive 2008/118/CE du Conseil européen du 16 décembre 2008 relative au régime général d'accise. Il justifie cette nouvelle orientation d'abord par des raisons d'ordre sanitaire, mais aussi par « l'intérêt de renforcer la protection du seul réseau habilité à commercialiser du tabac en France, les buralistes titulaires d'un contrat de gérance avec l'État ».

Une fois connu du grand public, le vote de l'amendement a provoqué des commentaires contrastés sur les réseaux sociaux. A côté de commentaires critiques fustigeant la décision française, d'autres évoquent une certaine hypocrisie du côté luxembourgeois qui « encaisse les taxes des consommateurs français qui s'approvisionnent au Grand-Duché alors que c'est l'assurance maladie française qui paie les soins des malades du tabac qui sont ses assurés. »

Il conviendra donc de vérifier la concrétisation de la modification de la réglementation et ses conséquences éventuelles

## II.5 Un contexte frontalier qui risque de faire évoluer les échanges

---

### a) Le Grand-Duché va légaliser en 2020 l'achat et la consommation de cannabis récréatif : un nouvel atout pour l'attrait festif du Luxembourg ?

En 2020, le Grand-Duché de Luxembourg va présenter un autre avantage non négligeable pour ceux qui viendront y faire la fête puisque le gouvernement a décidé de légaliser le cannabis récréatif. Pour l'instant, le projet de loi est en préparation pour être soumis au parlement en automne. D'après les premières informations disponibles, le projet de loi devrait s'inspirer du modèle appliqué par le Canada qui, en octobre 2018, a autorisé les adultes à acheter et consommer légalement du cannabis récréatif.

Aujourd'hui déjà la consommation de drogues illicites intervient, mais modérément, dans le choix de faire la fête au Luxembourg. En effet, aujourd'hui déjà, le Grand-Duché ne pénalise pas la possession de cannabis en petite quantité. La loi française au contraire reste des plus strictes dans sa formulation par rapport à la consommation, même si dans la pratique il y a souvent une dépénalisation de fait pour les petites quantités consommées.

Le gouvernement du Grand-Duché envisage de limiter cette autorisation d'achat et de consommation de cannabis aux seuls ressortissants luxembourgeois. Il s'agit pour lui d'éviter un développement de tourisme de la drogue comme cela peut se pratiquer aux Pays-Bas et notamment à Maastricht, ville de prédilection des consommateurs lorrains de cannabis.

### b) Les migrations hors Luxembourg

En mars 2019 le Nord Lorrain (Metz –Thionville-Longwy-Briey) comptait sur son territoire 3090 Luxembourgeois, mais aussi 4770 Portugais, ce phénomène est appelé à s'amplifier, le Grand-Duché ne construisant que 3000 logements neufs par an, avec des coûts fonciers sans cesse croissants.

Le déplacement de familles portugaises du Luxembourg vers les pays frontaliers tient à l'élévation régulière du prix de l'habitat.

Ce phénomène suppose, dans les années à venir, de nouvelles infrastructures à mettre en place pour les collectivités locales (routes, services, écoles, crèches) avec un impact fort sur leurs finances.

Metz Métropole sera-t-elle touchée par ce mouvement ou restera-t-il circonscrit à la bande frontalière ?

Cette dernière question, si elle appelait une réponse positive, conduirait à imaginer une augmentation de la pression immobilière. Celle-ci pourrait également découler non pas d'un



simple report de population, tel que décrit précédemment, mais aussi d'un apport de population lié à l'attractivité du territoire de Metz Métropole, par ailleurs recherchée, et conduisant les travailleurs transfrontaliers à résider préférentiellement sur le territoire métropolitain. Cette pression immobilière pourrait conduire la collectivité à revoir ou intensifier ses programmes de construction, avec là encore la nécessaire prise en compte du respect des critères de développement durable.

## II.6. Le phénomène frontalier de Metz Métropole dans son environnement institutionnel.

---

### a) La question fiscale, *état des lieux*

Des thèses différentes s'affrontent et font l'objet de débats entre élus et même parmi les frontaliers.

L'une portée par des maires lorrains, notamment, demande une rétrocession de la fiscalité perçue à la source par le Luxembourg sur les salaires des frontaliers. Position reprise dans une motion du congrès des pouvoirs locaux en 2019.

Elle se fonde sur les éléments suivants :

- Une aspiration des entreprises par le Luxembourg : 57 % des entrepreneurs installés au Luxembourg sont des frontaliers, 26% sont Luxembourgeois. Les sociétés et entreprises artisanales françaises, allemandes, belges ayant transféré leur siège travaillent sur les territoires frontaliers, d'où une dégradation du tissu économique
- Sur les 435 000 emplois recensés au Grand-Duché 320 000 sont étrangers ,120 000 ont trouvé un logement et 220 000 sont des frontaliers.
- Le coût estimé de la formation non assumée par le contribuable luxembourgeois mais assumée par les pays voisins : 337 millions par an pour les seuls frontaliers français,
- 33 milliards de recettes budgétaires perçues grâce aux frontaliers français sur la même période,
- Le Luxembourg a réduit ses taxes sur l'essence le tabac et l'alcool, toute l'activité s'y est transférée, mettant en danger entre autres les buralistes français, et c'est 1 ,5 milliards d'euros de recette fiscale annuelle pour le Grand-Duché.

L'autre, portée par le gouvernement luxembourgeois, développe les arguments suivants :

- La France et La Région Grand Est doivent considérer qu'en l'espèce le Grand-Duché, constitue un bassin d'emploi pour plus de 100 000 lorrains, dont plus de 8030

métropolitains. Ces transfrontaliers dont les revenus sont conséquents représentent pour l'économie locale une richesse par leur fort pouvoir d'achat. Sans cette manne luxembourgeoise, la Région serait sinistrée au niveau de l'emploi.

- La France perçoit de la TVA sur les dépenses des frontaliers, elle devrait redescendre la TVA générée par ce pouvoir d'achat aux territoires frontaliers (une TVA fléchée ?)
- Il fait des propositions de co-développement sur des projets d'infrastructures et ne compte pas redistribuer à l'Etat Français une part de l'impôt frontalier<sup>11</sup>.

Notons enfin la position adoptée en 2017 par Christian Eckert, secrétaire d'Etat, proposant de créer une zone à fiscalité favorable pour attirer de nouvelles entreprises et pour ne pas avoir, côté français, que des cités dortoirs, propositions alors refusées par l'Etat.

A ce stade, le rôle du CODEV est de présenter les positions mais il ne saurait prendre parti.

## **b) La politique régionale**

Avec 750 km de frontières la Région Grand Est doit concilier des histoires transfrontalières très diverses. La coopération au sein du Rhin supérieur, traitée au niveau Région et Länder, structures infraétatiques, est riche et ancienne. La coopération dans la Grande Région (Lorraine, Sarre, Luxembourg, Région Wallonne) portant sur les compétences de l'Etat et des collectivités a la particularité d'inclure un Etat, ce qui déplace les coopérations du champ de la coopération décentralisée à celui des relations interétatiques. La coopération avec les Ardennes belges est quant à elle plus ténue.

Dans son nouveau positionnement transfrontalier, la Région Grand Est considère qu'elle a toutes les qualités pour être, sur son territoire, une collectivité moteur chargée d'élaborer avec l'ensemble de ses partenaires, une politique transfrontalière globale et équilibrée, couvrant toutes les problématiques sur l'ensemble des espaces de coopération.

Aussi retient-elle quatre enjeux qui appellent des postures et méthodes pouvant être difficilement conciliables :

- Rééquilibrer le couple franco-luxembourgeois.
- Faire de la Région Grand Est le socle de la relation franco-allemande en renforçant ce positionnement et cette volonté à Paris, à Berlin et à Bruxelles
- Relancer une coopération transfrontalière de l'espace Ardennes/Wallonie, et plus largement la Belgique, notamment dans le cadre de l'intégration progressive des Ardennes dans l'espace de coopération politique de la Grande Région
- Renforcer les coopérations avec les cantons frontaliers de la Confédération Helvétique, et partenaires du Grand Est en favorisant notamment les questions liées à la mobilité et aux échanges thématiques entre collectivités.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> La Semaine ; article relatant la visite du ministre François BAUSCH le 11 septembre 2019

<sup>12</sup> « ORIENTATIONS STRATÉGIQUES TRANSFRONTALIÈRES DE LA RÉGION GRAND EST » ; octobre 2018

La politique transfrontalière régionale se centre sur des questions stratégiques, elle s'attache à renforcer ou rééquilibrer les structures de coopération institutionnelles, à dynamiser et coordonner des politiques publiques et à susciter des initiatives transfrontalières. La Région se positionne en animateur, accélérateur de coopérations. Sa compétence la conduit aussi à s'intéresser aux mobilités des personnes et des biens en participants au développement des services et des infrastructures (TER, Ports, aéroports, autoroutes, culture, ...). La Région est en outre un acteur majeur de la gestion des fonds européens notamment INTERREG.

Pour la Métropole, la Région est un partenaire nécessaire et incontournable puisqu'elle définit le cadre de la coopération transfrontalière institutionnelle, apporte un soutien aux projets émergents et favorise les mobilités transfrontalières.

Mais ce partenariat n'exonère pas la Métropole, au-delà des positions institutionnelles et des actions construites en partenariat, de développer une politique en direction des citoyens et des acteurs socioéconomiques impactés directement ou indirectement par le phénomène transfrontalier.

### c) Le Sillon Lorrain

Le Sillon Lorrain est un Pôle Métropolitain, syndicat mixte regroupant des intercommunalités à fiscalité propre, créé par l'article 20 de la loi no 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, et destiné à favoriser la coopération entre grandes agglomérations proches, situées au sein de grandes régions urbaines complexes ou de « corridors » de développement. Il est porté par les quatre intercommunalités de Thionville, Metz, Nancy et Epinal. Il a noué des relations contractuelles avec des territoires associés de Lorraine (12 communautés de communes).

Son rôle est de mener "des actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, de promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture, d'aménagement de l'espace (...) et de développement des infrastructures et des services de transports".

Le Sillon Lorrain a adopté une position commune dès 2018, confirmée récemment pour ce qui concerne la fiscalité des frontaliers.

Il part du constat, dans une Europe de libre circulation, que les lieux de création de valeur et les lieux de vie sont de plus en plus disjoints. L'espace de la Grande Région en est l'illustration dans un contexte plurinational. Depuis les années 70, le Luxembourg a choisi de mondialiser son économie dans un souci, louable, de diversification économique dans un contexte post-industriel tendu. La mondialisation rapide de ce pays de 340 000 habitants a conduit ses entreprises à accéder à une main d'œuvre frontalière formée, française, belge et allemande. Cette ouverture vers les travailleurs limitrophes, initiée par la sphère privée, a été encouragée par les dispositions de libre-circulation adoptée par l'Europe et par une relative disponibilité de cette main d'œuvre qualifiée frontalière sur la période 1980-2000. Si les Entreprises

pratiquent l'Europe pour créer de la richesse depuis Luxembourg, le Luxembourg en nationalise la redistribution.

Le Sillon indique que ces fertilisations croisées mises en œuvre à travers l'initiative privée n'ont pas trouvé de parallélisme des formes dans la sphère publique, le Luxembourg restant le seul pays européen à ne pas pratiquer de partage des recettes fiscales avec les pays voisins qui pourtant lui apportent la moitié de sa main d'œuvre. Cette nationalisation des fruits de la croissance a empêché, pendant plus de 40 ans, que se développent dans de bonnes conditions socio-économiques les banlieues transfrontalières impactées par la métropolisation de Luxembourg.<sup>13</sup>

La vision des questions de redistribution fiscale sont reprises ci-avant.

Les membres du Sillon constatent, plus généralement que dans quelques années seule la France sera en mesure, dans la Grande Région de répondre aux besoins croissants de main d'œuvre au vu du vieillissement important des populations. Ils considèrent qu'il est urgent de sortir du triptyque luxembourgeois "mondialisation de l'économie - régionalisation de l'accès à la main d'œuvre - nationalisation des richesses créées" au profit d'une métropolisation transfrontalière intelligente et partagée.<sup>14</sup>

Cette disjonction entre lieu de création de valeur et lieux de vie, si elle apparaît en première lecture un handicap dans ce contexte transfrontalier, peut être un des axes de développement pour la métropole si elle sait valoriser la venue dans la Grande Région de ces futurs travailleurs frontaliers et fixer de la richesse sur notre territoire.

## II.7. Des perspectives luxembourgeoises qui vont questionner le territoire de Metz Métropole

---

Ces visions Grand Est doivent être croisées avec les visions propres des institutions luxembourgeoises. Quel réel opportunité pour les lorrains et plus particulièrement les habitants de Metz Métropole ?

### a) Les projections d'emploi au Luxembourg

Le cap des 110 000 travailleurs transfrontaliers français au Luxembourg est maintenant dépassé. Tout comme les infrastructures permettant à ces personnes de se rendre au Grand-

---

<sup>13</sup> Co-développement France-Luxembourg ; publication Sillon Lorrain du 12/11/2018

<sup>14</sup> Co-développement France-Luxembourg ; publication Sillon Lorrain du 12/11/2018

Duché. Une situation qui relève de l'urgence, d'autant que 50 000 nouveaux frontaliers sont attendus d'ici dix ans<sup>15</sup>.

En 2040, le Luxembourg envisage 540 000 travailleurs frontaliers dont 288 000 français soit un peu plus de 2,5 fois l'effectif d'aujourd'hui.<sup>16</sup>

## **b) L'évolution du vivier de travailleurs frontaliers :**

Le texte en italiques ci-dessous est extrait de l'avis du CES du Luxembourg.<sup>17</sup>

Cet avis présente des perspectives d'évolutions démographiques, voire des politiques publiques luxembourgeoise qui ne peuvent qu'interroger les stratégies du territoire métropolitain : quel message le territoire adressera-t-il aux non lorrains venant pour trouver du travail au Luxembourg ? quelles réponses apporter aux employeurs métropolitains dont les salariés seront « aspirés » de plus en plus par le Luxembourg ?

*La Wallonie et la région Grand Est constituent des « réservoirs » de main-d'œuvre pour leurs voisins et permettent, à l'échelle de la Grande Région, de contribuer à l'équilibre du marché du travail. Or, sous l'effet du vieillissement de la population, la Grande Région devra faire face à une décroissance démographique, selon les projections à moyen terme (2035) établies par l'Agence d'Urbanisme et de Développement Durable Lorraine Nord (Agape)<sup>18</sup>, mettant en péril cet équilibre du marché du travail au niveau de l'ensemble de la Grande Région.*

*Dans l'ensemble de la Grande Région, la population en âge de travailler (15-64 ans) pourrait ainsi baisser de 670.000 personnes d'ici 2035, soit une baisse de 11% et ce, malgré une croissance démographique (+197.000 hab.). Face à cette évolution se pose la question des capacités de la démographie luxembourgeoise à répondre aux besoins de l'économie. Ces prévisions à moyen terme constituent un immense défi pour la Grande Région. Déjà aujourd'hui, certaines entreprises ont des difficultés pour recruter du personnel hautement qualifié et élargissent de ce fait leur périmètre de recrutement au-delà de la Grande Région. Le marché du travail luxembourgeois n'est dès lors plus un simple marché national ou régional (Grande Région), mais plutôt international. L'avenir économique du Luxembourg dépendra donc des régions bien au-delà des frontières de la Grande Région. Cette constatation est confirmée par les perspectives économiques ambitieuses qui selon l'agence Agape s'élèveraient à plusieurs dizaines de milliers d'emplois supplémentaires d'ici 2035 : entre 110.000 et 178.000 nouveaux emplois, dont 56.000 devraient être comblés par la hausse attendue de sa population active résidente. Le nombre de travailleurs frontaliers pourrait ainsi*

---

<sup>15</sup> <https://www.republicain-lorrain.fr/edition-longwy/2020/01/04/la-mobilite-transfrontaliere-en-etat-d-urgence> et <https://www.lequotidien.lu/grande-region/la-mobilite-transfrontaliere-en-etat-durgence/>

<sup>16</sup> Source article Paperjam

<sup>17</sup> Avis du CES luxembourgeois : Le travail transfrontalier, historique, présent et perspectives. 14/02/2020

<sup>18</sup> <http://www.agape-lorrainenord.eu/mmust.html>

atteindre 267.300 à l'horizon 2035 (51.600 en provenance d'Allemagne, 62.600 de Belgique et 153.100 de France). Selon les projections macro-économiques et démographiques pour le Luxembourg établies par le STATEC, avec une croissance annuelle tendant vers son «niveau structurel» de 3% et des gains de productivité de l'ordre de 1,4% par an, le besoin de travailleurs étrangers supplémentaires serait, en moyenne, de 9.700 personnes par an d'ici 2030. Les travailleurs étrangers se répartissent entre nouveaux résidents et nouveaux frontaliers (qu'ils soient originaires de la Grande Région ou non). Aussi bien la taille que la structure de la population totale dépendraient donc essentiellement de la répartition frontaliers - résidents composant cette main-d'œuvre étrangère supplémentaire. En effet, la population totale varierait entre 735.000 à 785.000 habitants avec, à l'inverse, un besoin total de 282.000 à 253.000 frontaliers, selon les scénarios de 66%, de 50% ou de 33% de frontaliers parmi les nouveaux travailleurs étrangers. On peut observer que, quelle que soit l'hypothèse de répartition entre les nouveaux travailleurs étrangers, frontaliers et immigrés, retenue, les taux de croissance du nombre de frontaliers restent significativement élevés (entre +38% et +54%) et leur part dans l'emploi total ne varierait que graduellement. (...)

Par ailleurs, il convient de relever, les personnes issues de régions ou de pays beaucoup plus éloignés, mais qui s'installent dans la région frontalière pour venir travailler au Luxembourg. Faut de statistiques, on est cantonné à spéculer sur le nombre des personnes concernées, mais tout porte à croire que le phénomène ne serait pas marginal. Selon une étude de la fondation IDEA, qui a réalisé une estimation pour le territoire de la Lorraine sur la période 2011-2013 sur base des données du recensement de l'INSEE, près de 4.000 nouveaux résidents venus de « l'extérieur » (autre région française ou étranger) se sont installés en Lorraine pour occuper un emploi au Luxembourg. Parmi ceux-ci, près de 2.300 proviennent d'une autre région française et près de 1.700 d'un pays étranger (a priori autre que le Luxembourg).

## II.8. La pandémie COVID 19

---

De façon inattendue, la pandémie COVID 19 s'est invitée à la fin de cette phase diagnostic. Compte tenu de sa gravité, la plus dramatique catastrophe sanitaire ayant touché la France et la plupart des pays du monde depuis 70, voire 100 ans, il nous a paru indispensable d'ajouter des premiers constats complétant notre analyse. Ce tiré-à-part nous permet d'apporter des éléments d'information et de réflexion aux élus de Metz Métropole, il aura vocation à s'intégrer dans le rapport du groupe de travail relatif au phénomène frontalier.

Vécue dans un contexte transfrontalier, elle a touché profondément la population, elle a interpellé les relations de proximité en réponse à une mondialisation défailante.

Le Grand Est est la région de France la plus rapidement et la plus violemment touchée. Elle a bénéficié de l'aide de ses voisins de la Grande Région qui ont permis le transfert de malades afin de désengorger les services de réanimation. Comme ses voisins, le Luxembourg s'est montré solidaire de la France pour alléger la charge des hôpitaux du Grand Est, proches de la rupture. Cette solidarité est à saluer.

### a) – les rumeurs causales : la Lorraine a-t-elle pâti de sa position géographique entre le Haut Rhin et le Luxembourg ? *Cum hoc ergo propter hoc19*

- *Premier élément* : la ville de Mulhouse est une des origines géographiques de la pandémie en Grand Est. De là, l'épidémie s'est rapidement diffusée et la Moselle a connu des effets de la maladie supérieurs à la moyenne.
- *Second élément* : le Luxembourg est un partenaire commercial important de la Chine. Qu'il s'agisse du fret aérien, du transport ferroviaire, du secteur financier ou du tourisme, la coopération entre la Chine et le Luxembourg est de grande envergure.<sup>20</sup> Selon le Statec, des marchandises d'une valeur de 222 millions d'euros sont passées du Luxembourg à la Chine en 2018. En sens inverse, la Chine a exporté des marchandises d'une valeur de 231 millions d'euros vers le Luxembourg. Le Grand-Duché approvisionne, notamment la Chine en biens de l'industrie métallurgique, et en contrepartie la Chine vend des équipements mécaniques et électriques au Luxembourg.

Selon le ministère des Affaires étrangères, plus de 3.700 Chinois vivent au Grand-Duché et plus de 30.000 visiteurs chinois découvrent chaque année le Luxembourg.

---

<sup>19</sup> Dictionnaire de philosophie : cum hoc, ergo propter hoc : Expression qui signifie littéralement « avec ceci, donc à cause de ceci » et qui renvoie au sophisme qui consiste à défendre une conclusion de nature causale simplement en invoquant le fait qu'il y a corrélation entre deux phénomènes.

<sup>20</sup> Luxemburger Wort 12/02/2020



Cargolux réalise 23 vols hebdomadaires avec la Chine et dessert Pékin, Shanghai, Zhengzhou et Xiam ~~et~~. CFL Multimodal a lancé en collaboration avec la compagnie chinoise Chengdu International Railway Service, un nouveau train reliant le Luxembourg à la Chine : du terminal intermodal Bettembourg-Dudelange (Luxembourg) au port ferroviaire international de Chengdu Qingbaijiang (Chine).

Rapprocher ces deux éléments suffit aux victimes de « l'effet cigogne », confondant corrélation et causalité, pour chercher au Luxembourg des causes du caractère important de l'épidémie en Moselle.

Pour s'en tenir aux faits, rappelons les mesures rapides et répétées prises par le Luxembourg, dès fin janvier 2020, pour réduire, puis arrêter ses relations d'échanges avec la Chine. Le calendrier des contaminations ne permet pas d'avaliser une transmission du Luxembourg vers le Grand Est et la réactivité et l'esprit de solidarité des autorités luxembourgeoises ont plutôt permis de sauver des Lorrains. Si le déploiement du virus en Moselle, un des départements français les plus touchés, était en partie lié aux relations économiques et aux mobilités des personnes entre la Chine et le GDL, la population luxembourgeoise devrait l'être aussi. Or cela ne semble pas le cas. D'après les statistiques officielles nationales<sup>21</sup>, le GDL enregistre 98 cas de décès cumulés liés au Covid-19 au 6 mai 2020 (soit 15,9 pour 100 000 habitants), alors qu'à la même date on en dénombre 694 en Moselle (66,9 pour 100 000) et 3 037 dans la région Grand Est (55,0 pour 100 000).

Que cache la rumeur causale ? N'est-elle pas aussi l'expression d'une xénophobie réactivée à l'occasion de l'épisode Covid-19 et principalement orientée contre la Chine. On a pu observer de tels comportements anti-chinois ou contre des Chinois un peu partout dans le monde. Et ce qui serait visé dans la rumeur causale ce serait d'abord et avant tout la Chine. Le Luxembourg n'apparaissant alors que comme une victime collatérale.

Ce relent de xénophobie se ressent aussi dans l'impact qu'a pu avoir la fermeture des frontières au sein de la Grande Région, notamment la fermeture très stricte du côté allemand. La presse luxembourgeoise s'est largement fait l'écho de l'incompréhension de la population et des maires luxembourgeois frontaliers, voire même du ministre luxembourgeois des affaires étrangères, face à cette fermeture de l'Allemagne dans une région marquée par les accords de Schengen. Voici quelques extraits de presse pour mémoire.

*« Le ministre luxembourgeois des Affaires étrangères Jean Asselborn a appelé mardi le gouvernement allemand à cesser les contrôles à la frontière entre les deux pays, mis en place pour lutter contre la pandémie de nouveau coronavirus. (...) M. Asselborn a insisté sur le fait que le Luxembourg – où le coronavirus a causé la mort de 96 personnes, soit nettement moins qu'en Belgique ou aux Pays-Bas en proportion de la population – ne représentait en rien une menace sanitaire pour les régions voisines. » (Le Quotidien 5 mai 2020).*

---

<sup>21</sup> Santé Publique France et STATEC (Luxembourg)



*« Le ministre des Affaires étrangères, Jean Asselborn, a sermonné lundi les 15 pays de l'espace Schengen ayant partiellement ou entièrement fermé leurs frontières pour faire face à la propagation du Covid-19. La mesure n'aurait aucun effet, serait contraire aux lois européennes et constituerait une discrimination entre citoyens européens. » (Le Quotidien 23 mars 2020)*

*« Les bourgmestres des villes luxembourgeoises et allemandes de la vallée de la Moselle écrivent ce mardi une lettre conjointe aux responsables des länder de Sarre et Rhénanie-Palatinat. Ils s'inquiètent des conséquences de la fermeture de la frontière luxembourgo-allemande sur le long terme.*

*Le symbole est trop fort : l'accord de Schengen, portant sur la levée des contrôles aux frontières entre états membres de l'UE, n'existe plus... à Schengen même. Depuis le début de la crise sanitaire du Covid-19, seuls les frontaliers peuvent passer à des points de contrôles précis, sur la frontière luxembourgo-allemande. L'Allemagne, qui justifie cette position par la volonté de contenir le virus et d'appliquer des mesures sur un territoire précis, tient une position similaire avec d'autres états frontaliers. » (Le Quotidien 14 avril 2020).*

Les rumeurs font aussi état de comportements anti-français à l'égard de Mosellans ayant traversé la frontière, au début du confinement, pour faire un plein d'essence ou acheter des cigarettes de l'autre côté de la frontière.

Cet impact sur les mentalités des habitants de la grande région doit être pris en compte. C'est peut-être un peu excessif de parler d'actes xénophobes entre habitants du GDL, Moselle et Sarre. Mais le moins qu'on puisse dire c'est que les recommandations de distanciations sociales préconisées pour lutter contre la propagation du virus ont aussi induit, indirectement, des distanciations nationales plus ou moins fortement exprimées et ressenties au niveau des populations. En revanche, au niveau des autorités nationales, la solidarité a joué, notamment dans le domaine sanitaire et la prise en charge de patients du Grand Est.

## **b)– L'interdépendance économique, sociale, salariale, sanitaire des pays frontaliers**

### *La fermeture brutale des frontières et ses conséquences*

Les premières mesures prises par les états ne se référaient pas au grand esprit européen de libre circulation mais plutôt à l'enfermement des territoires nationaux par le rétablissement des frontières. Les conséquences étaient immédiates. La frontière réduisait immédiatement les bassins d'activités des artisans et des petites entreprises. La Grande Région a été absente des débats, ses membres ont développé leurs mesures en ordre dispersé. Il appartiendra aux élus de tirer les enseignements d'une situation sanitaire qui vient, en peu de temps, balayer

près de 50 ans de Commission intergouvernementale, de Sommets, de groupes de travail transfrontaliers.

*Ainsi La coopération transfrontalière en matière de santé s'est révélée insuffisante. On s'est rendu compte que les autorités et organismes français ne disposaient pas des coordonnées des interlocuteurs de l'autre côté de la frontière. Ainsi, par exemple, l'ARS Grand Est ne pouvait pas joindre directement les hôpitaux allemands et ce sont les eurodistricts (Saar-Moselle et PAMINA) qui ont servi de passerelles. Personne n'était en capacité d'estimer le nombre de lits de chaque côté de la frontière. Il a fallu improviser. L'ARS, administration lourde et pléthorique, a démontré son manque de réactivité et son inadaptation aux situations de crise.*

22

Paradoxalement l'A 31 devenait fluide dans le même temps que les TER étaient à l'arrêt ou incertains.

#### *La situation des travailleurs frontaliers : des adaptations pour ne pas pénaliser les salariés*

Alors que des mesures de contrôle renforcées ont été mises en place de façon coordonnée aux frontières avec les pays voisins, la situation particulière des nombreux travailleurs frontaliers a été pleinement prise en compte par leurs autorités et leurs droits ont été garantis dans cette période difficile.

Ainsi les travailleurs frontaliers exerçant une activité qui ne peut s'effectuer à distance ont pu se rendre sur leur lieu de travail. Des mesures spécifiques ont été prises afin de faciliter le franchissement des frontières.

D'une manière générale, le contrat de travail des frontaliers a été maintenu et tous les droits et protections associés garantis. L'employeur doit faire bénéficier le salarié frontalier des mêmes dispositions que les autres salariés, s'agissant des possibilités de recourir au télétravail. En cas de déclenchement par l'entreprise du dispositif d'activité partielle, le salarié frontalier en bénéficie comme les autres salariés.

Au cas où une entreprise demande à un salarié frontalier français de ne pas se rendre sur son lieu de travail, la totalité du salaire sera maintenue.

Un accroissement du temps passé sur le territoire français dû au recours accru au télétravail (habituellement limité à 25 %) n'aura pas d'impact en matière de couverture sociale : le salarié frontalier continue de jouir de la sécurité sociale de son État d'activité.

---

22Contribution du pôle Relations extérieures du CESGR au GTT Refondation

La France a passé un accord avec l'Allemagne, la Belgique, la Suisse et le Luxembourg pour que le maintien à domicile des travailleurs frontaliers n'entraîne pas de conséquence sur le régime d'imposition qui leur est applicable dans cette situation de force majeure.

Seul le cas des intérimaires ne semble pas avoir fait l'objet de décisions spécifiques.

Cette évolution réglementaire peut conduire, au-delà de cette période de crise, à faire prendre conscience aux employeurs et aux travailleurs frontaliers que le télétravail, dès lors qu'il est moins limité par les règlements, permet de créer des conditions de travail et de productivité meilleures : pas de perte de temps dans les transports, moins de retards, moins de stress.

Cette évolution des relations de travail, associée au triomphe des GAFAM qui promeuvent des relations humaines et commerciales dont le contact humain est absent, ne doit-elle pas être observée de près et ne pas être considérée trop vite comme une panacée.<sup>23</sup>

Bien entendu la solution n'est en rien manichéenne réduisant la question au passage de 0 à 5 jours télétravaillés. Il convient de rechercher branche par branche, entreprise par entreprise les situations optimales s'inscrivant dans le respect des conditions de travail, le maintien des relations sociales au travail et du dialogue social.

Sur le plan de la mobilité, en ce qui concerne les liaisons ferroviaires, les travailleurs frontaliers ont pu connaître des gênes dans la mesure où la SNCF ne communiquait que la veille au soir les horaires des trains en circulation. Ils ont pu être tentés de reprendre la voiture du fait, d'une part, qu'elle permet mieux la distanciation sociale, et, d'autre part, d'une A31 beaucoup plus fluide. La pollution de l'air et la pollution sonore s'en sont nettement améliorées, montrant ainsi des pistes de solutions pour une économie active et respectueuse de l'environnement.

### **c) - L'impact sur l'environnement**

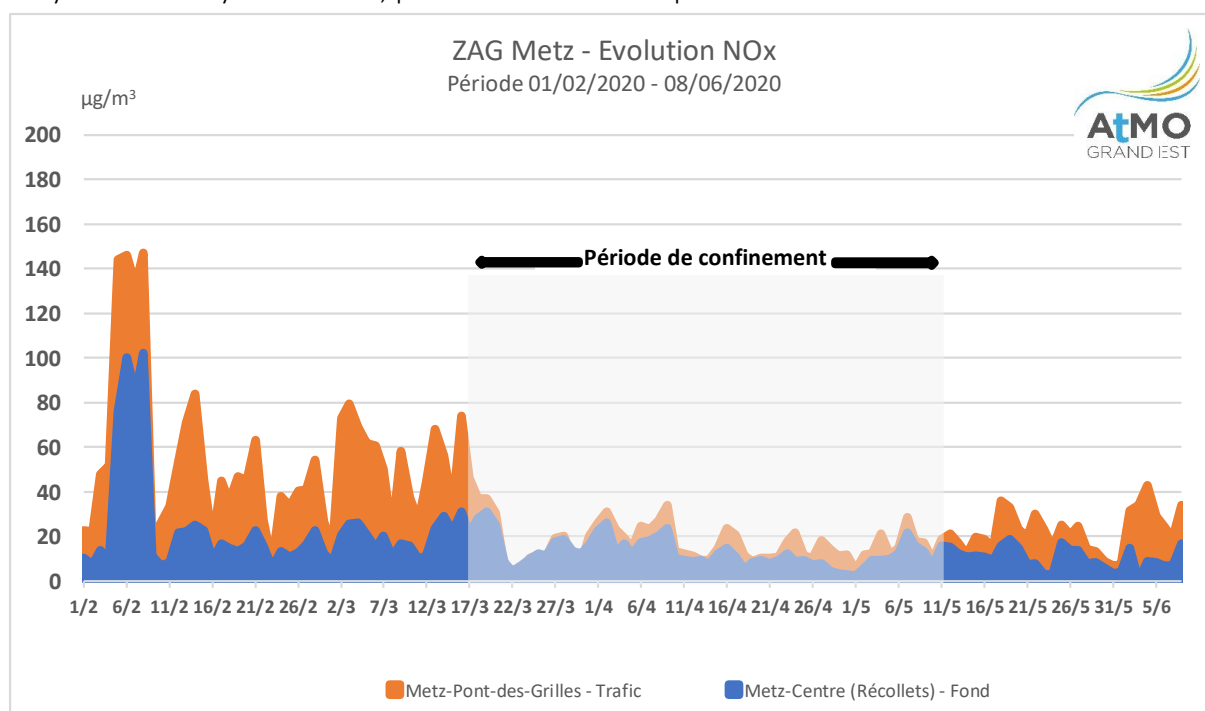
Il est toutefois important de souligner que l'organisation en urgence de nouvelles modalités de travail s'est accompagnée de façon quasi immédiate, d'importantes diminutions du trafic routier au niveau des grandes agglomérations, et notamment de Metz Métropole, avec plus de 70% de diminution du trafic.

Cette diminution considérable du trafic routier a conduit à une importante baisse des niveaux de pollution en milieu urbain et par voie de conséquence de l'exposition des populations

---

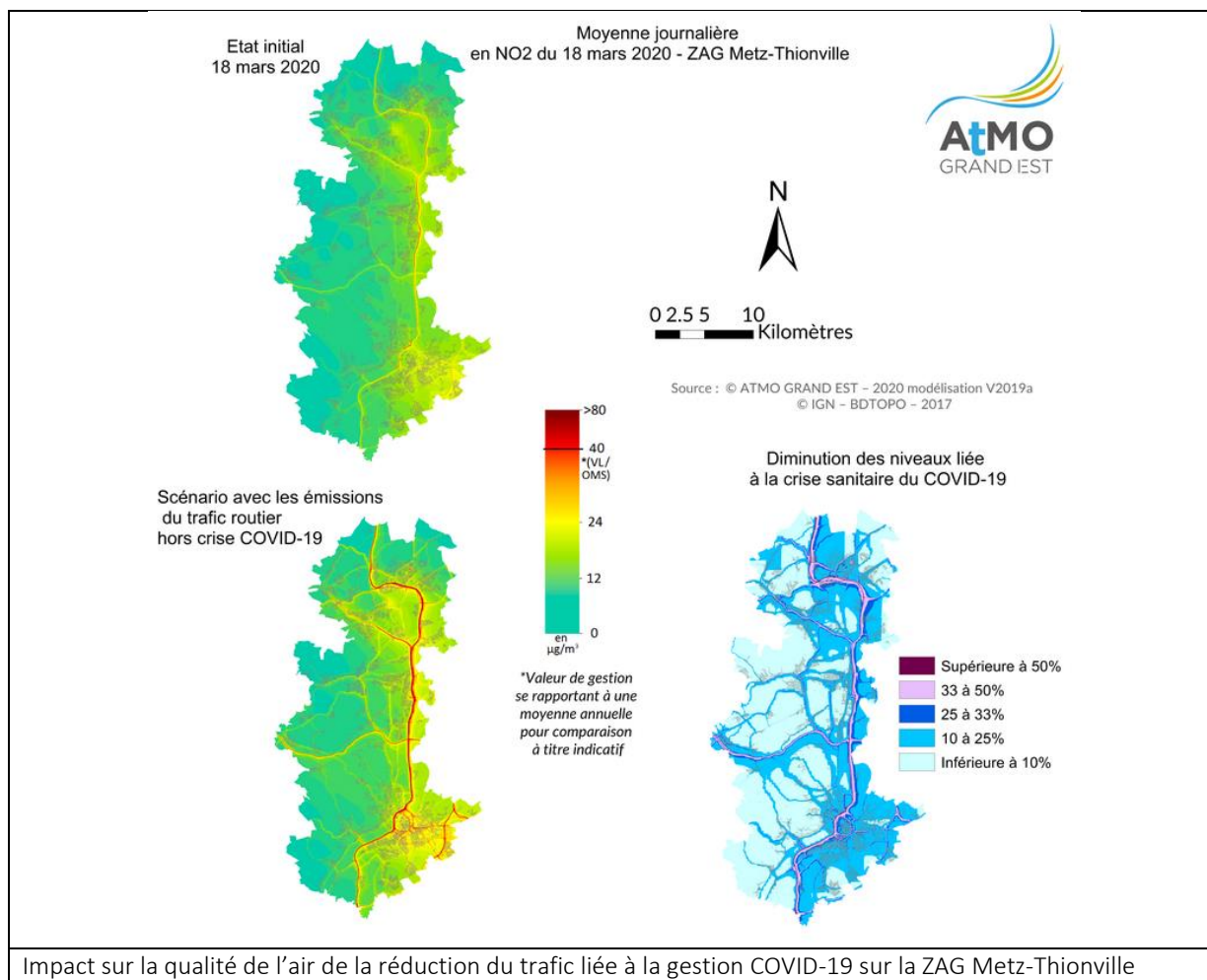
<sup>23</sup> Voir propos de Michel Houellebecq et Daniel COHEN, *école normale supérieure*

comme le montre le graphe ci-dessous à travers l'évolution des concentrations journalières moyennes en oxydes d'azote, polluants caractéristiques du trafic routier.



*Impact du confinement sur les concentrations journalières moyennes d'oxydes d'azote à Metz*

A l'échelle du territoire du Plan de Protection de l'Atmosphère des Trois Vallées, dans lequel est intégré Metz Métropole, et qui est par ailleurs directement impacté par le flux quotidien des travailleurs transfrontaliers, une modélisation de l'impact de la diminution du trafic routier sur les concentrations en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) met en évidence une réduction pouvant aller jusqu'à 50% de ce polluant en proximité des axes routiers. Une grande partie territoire métropolitain bénéficie par ailleurs d'une diminution estimée entre 10 et 25%.



Ces observations sont à considérer avec le plus grand intérêt dans le cadre des travaux autour du phénomène transfrontalier. Elles interrogent sur une nouvelle organisation possible, avec un impact positif sur l'environnement, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en milieu urbain, et bien sûr en corollaire la santé des populations. Elles ne manqueront pas non plus d'interroger sur la nécessaire adaptation des dispositifs fiscaux, qui pour l'heure limitent le télétravail pour les frontaliers français à 29 jours par an.

#### d) - Le cas particulier de la santé

Dans le secteur de la santé comme dans d'autres, le Luxembourg est particulièrement dépendant de sa main-d'œuvre étrangère. Le confinement en France, notamment a mis en péril le système de santé et alerté les autorités luxembourgeoises sur la gestion, non seulement du quotidien, mais aussi de l'après crise sanitaire ou de l'après confinement.

Aussi le gouvernement, pour éviter que le système sanitaire ne « s'effondre », a demandé, courant mars, aux hôteliers de proposer des chambres à destination des personnels du

secteur hospitalier, afin que ces derniers viennent « avec leur famille pour rester chez nous », indiquait la ministre de la santé.

Le gouvernement luxembourgeois a annoncé, fin avril, au cours d'une conférence de presse que toute la population et les travailleurs frontaliers pourraient être testés à partir du 19 mai.

Selon des données 2018, 17.595 professionnels travaillaient au Luxembourg, dans le secteur de la santé et des soins, dont 15.062 professions de santé réglementées et 2.331 médecins.<sup>24</sup>

Les deux tiers de l'effectif global des professionnels de santé réglementés concernent les infirmiers et les aides-soignants. Autant de personnels qui, majoritairement, résident du côté français de la frontière.

Le recours à des professionnels non luxembourgeois est devenu indispensable au système de santé. Cela rend le pays « extrêmement vulnérable par rapport aux décisions politiques et économiques des pays frontaliers en faveur des soignants. Actuellement, les professions de santé réglementées sont occupées à 62% par des étrangers», indiquait la Ministre.

### **e)- Un chômage en hausse, un impact à observer de près**

Avec la crise sanitaire du Covid-19, cette interdépendance est officiellement reconnue et évoquée par les autorités nationales, notamment du côté luxembourgeois. Auparavant le sujet relevait plus du domaine du connu mais du non-dit.

Le Statec estime toutefois que la hausse du chômage sera “très probablement à l'image de ce qui avait été constaté lors de la grande récession de 2008”. Entre 2007 et 2009, le chômage était passé de 4,2% à 5,4 % au Grand-Duché.

Cette interdépendance est un enjeu pour le territoire métropolitain. Plusieurs scénarii peuvent être évoqués.

- Les embauches à l'avenir se feront-elles encore sur notre territoire ou le Luxembourg élargira-t-il sa zone de recrutement au-delà, au vu, notamment, du vieillissement de la population dans la Grande Région ?
- Le Luxembourg sera-t-il conduit à la fin de cette période à développer une politique d'accueil sur son territoire des travailleurs « particulièrement nécessaires », en offrant des logements à coût réduit par exemple.
- Les partenaires de la Grande Région devront-ils aller beaucoup plus loin dans l'organisation et la définition d'un cadre juridique et réglementaire efficace pour une

---

<sup>24</sup> Etude « État des lieux des professions médicales et des professions de santé au Luxembourg » Ministère de la santé, octobre 2019

interdépendance du quotidien qui respecte les spécificités des territoires et sert au bien-être de tous ?

### III. Un diagnostic porteur de questionnements propres à Metz Métropole

---

Le diagnostic effectué par le CODEV est, à ce stade, évidemment incomplet, ne serait-ce que par les questions nouvelles qu'il suggère.

Force est de constater que le territoire de Metz-Métropole dans sa globalité est concerné par ce phénomène, aujourd'hui et peut être davantage demain.

Si l'on considère les personnes travaillant dans des entreprises ou administrations au Luxembourg, leurs familles, les artisans se partageant entre ces deux territoires, les étudiants, les jeunes et les moins jeunes dans les lieux de loisirs et de commerce, les Luxembourgeois résidant en Métropole ou y travaillant, ce sont autour de 22 000 personnes, soit de l'ordre de 10% de la population de Metz Métropole, qui sont directement concernées par le phénomène frontalier en Métropole.

Aussi, au-delà du quotidien de ces citoyens, l'impact sur le territoire métropolitain touche aux grands thèmes du développement territorial : l'aménagement du territoire, la conception urbaine, les politiques environnementales, l'habitat, l'offre de services, la formation, les mobilités, la santé, l'emploi dans la Métropole...et, bien sûr, la position institutionnelle et politique de Metz-Métropole.

L'aménagement du territoire, dans une perspective de développement durable, ne peut s'arrêter aux frontières politiques, car nombreux sont les problèmes qui doivent désormais être abordés dans une perspective régionale, en vue de solutions coordonnées, voire communes. La vie des navetteurs, leur mobilité, le positionnement de la Métropole sur un axe de transport multimodale transfrontalier et international majeur ont sans conteste, une incidence sur les conditions environnementale et sur le développement durable du territoire (exposition au bruit, pollution, ...), incidence qui doit être prise en compte dans l'ensemble des politiques métropolitaines.

Le Luxembourg est le « premier employeur » de la métropole. Comme l'avait déjà analysé l'office interrégional de l'emploi de la Grande Région, il y a 10 ans déjà. La main d'œuvre lorraine ne suffira plus à satisfaire la demande luxembourgeoise. Les travailleurs frontaliers venus du reste de la France seront sans doute plutôt attirés par la Métropole que par la bande frontalière rurale. Ce mouvement s'amorce déjà. En d'autres termes, le phénomène des navetteurs ne peut que s'amplifier.

Une vision prospective du positionnement et du devenir de la Métropole nécessiterait d’approfondir ces questions et d’en tirer les enseignements, à la fois pour valoriser le récent statut métropolitain, mais aussi pour concrétiser et dépasser les ambitions du Projet Métropolitain.

Le CODEV propose de co-construire avec les Etats français et luxembourgeois une expérimentation sur le territoire métropolitain (notamment fiscale et réglementaire) montrant une volonté de co-développement, conciliant besoin de main d’œuvre au Luxembourg et nécessité de maîtriser et limiter les déplacements dans une démarche écoresponsable.

Ce diagnostic qui appelle des compléments, sera suivi d’un Volume 2 qui regroupera les remarques et propositions que le CODEV établira à l’attention des élus métropolitains ainsi que les éléments de suivi et d’évaluation dont il se dotera pour mesurer, dans la durée, l’impact de ce rapport.