

TRÈS CHER LUXEMBOURG...

Mobilité, fiscalité, santé... La conférence intergouvernementale franco-luxembourgeoise prévue le 19 octobre donne l'occasion de visiter les dossiers qui animent les relations entre la Moselle et le Grand-Duché.

À la table de conférence

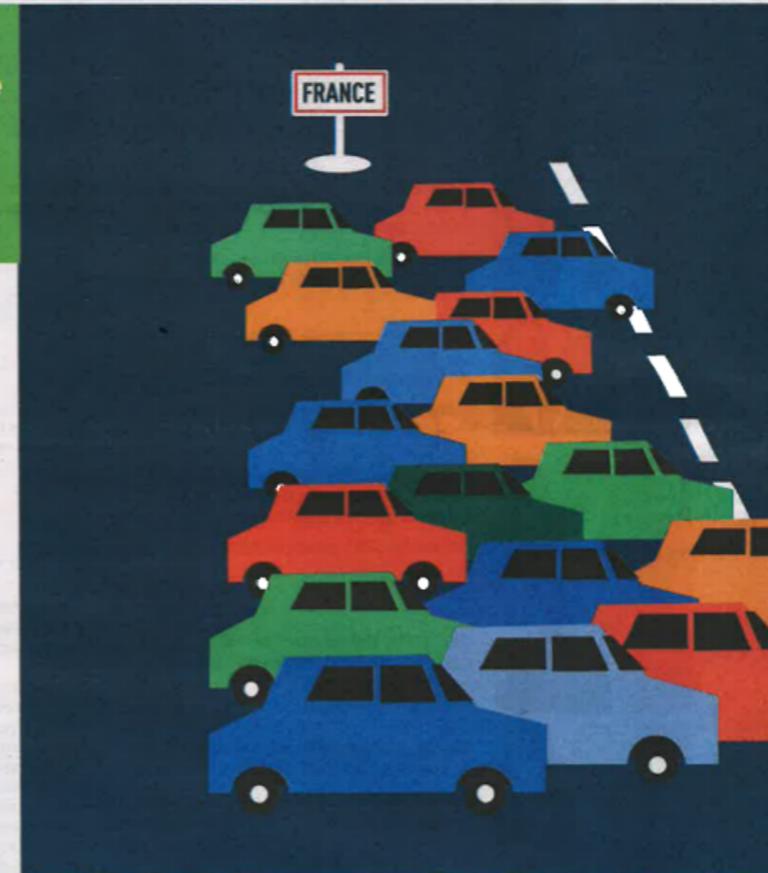
Reportée plusieurs fois, **LA CONFÉRENCE INTERGOUVERNEMENTALE (CIG)** franco-luxembourgeoise du mardi 19 octobre illustre **LES DIFFICULTÉS** des deux pays à faire avancer rapidement les projets de collaboration au service des 112 000 frontaliers, notamment en matière de **COFINANCEMENT**.

Pour l'instant, la conférence intergouvernementale (CIG) entre la France et le Luxembourg est toujours programmée mardi 19 octobre à Esch Belval. Mais attention, ce rendez-vous diplomatique a déjà été décalé à plusieurs reprises. Le dernier changement majeur date de l'été, avec une réunion prévue le 12 juillet à Metz, reportée quelques jours avant sa tenue au « mois de septembre ». La rentrée est passée et la fameuse CIG n'a toujours pas eu lieu... Pourtant, ce ne sont pas les dossiers sensibles qui manquent entre la France et le Luxembourg. Justement. La diplomatie a horreur de traiter à chaud les questions qui piquent. **Mieux vaut d'abord déblayer le terrain et déminer les problèmes en amont, voire les glisser sous le tapis...** Histoire de faire place nette pour la venue mardi de Clément Beaune, secrétaire d'État chargé des Affaires européennes. Côté casting local, le préfet de Moselle, **Laurent Touvet**, sera de la partie. **Michel Liebgott** représentera les communes limitrophes, en tant que président du Pôle métropolitain frontalier. Les Départements de Moselle et Meurthe-et-Moselle, ainsi que la Région seront également au rang des invités.

Sauf surprise, la CIG ne devrait pas déboucher sur des scoops retentissants mais permettra plutôt d'officialiser certaines avancées dans les coopérations destinées à améliorer le quotidien des 112 000 frontaliers français (dernier chiffre en date publié le 4 octobre par le Statec, l'office des statistiques luxembourgeois). Si la question du télétravail ne devrait pas officiellement être abordée, pas plus d'ailleurs que celle délicate de l'avenir de la double imposition fiscale, on parlera en revanche santé, bilinguisme et surtout transport.

Que fait le Luxembourg des 110 millions promis ?

Avec normalement des précisions quant au fléchage des 220 millions d'euros de cofinancement (110 millions pour chacun des deux pays) décidés en 2018 en matière d'infrastructures ferroviaires à l'horizon 2028. Le Luxembourg pourrait annoncer mardi que **45 millions seront destinés à participer à la construction du futur centre de maintenance TER** (d'un coût total estimé à 90 millions d'euros) imaginé par la SNCF et la Région à Montigny-lès-Metz. Voilà pour la théorie. Dans la pratique, nombre d'élus restent toujours prudents quant à l'efficacité de la CIG (lire par ailleurs). À l'image par exemple de **Pierre Cuny**. Le maire de Thionville et président de la Communauté d'agglomération Portes de



France-Thionville salue certes l'esprit de coopération qui prévaut mais regrette toutefois « le manque de concertation en amont » de la réunion. « C'est à nous, côté français, de porter nos demandes et non pas au Luxembourg de dire ce qu'il va financer », commente l'élu. Une allusion au choix du Grand-Duché d'utiliser près de 50 % de l'enveloppe de 2018 pour le centre de maintenance TER de Montigny-lès-Metz. « C'est sans doute très bien pour la Région, et cela c'est à Jean Rottner de le dire, mais on pourrait aussi demander que le Luxembourg utilise cette enveloppe pour financer par exemple du nouveau matériel roulant », souligne Pierre Cuny qui, au passage, estime que la somme globale fléchée au titre du cofinancement luxembourgeois devrait être bien supérieure.

Le maire de Thionville rappelle que les besoins et les dossiers à financer ne manquent pas. Dans le domaine des transports en commun encore, avec par exemple une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Thionville et Esch, l'accroissement du ca-

dencement ferré sur la ligne Sarrebrück-Trèves-Thionville-Luxembourg ou la création d'une troisième ligne ferrée entre Metz et le Grand-Duché pour faire aboutir notamment le projet de Réseau express métropolitain mis sur la table par le Sillon lorrain dans le cadre des Grenelles des mobilités de 2020.

La CIG pourrait sur ce point lui donner satisfaction. Selon le ministre luxembourgeois des transports **François Bausch**, cité en septembre pas nos confrères du Wort, les 65 millions d'euros restants de l'enveloppe budgétaire grand-ducale pourraient être employés à financer « la réalisation d'une troisième voie de part et d'autre de la frontière sur le sillon lorrain ».

« En France, tout est impossible jusqu'au jour où... »

Pierre Cuny plaide aussi, comme d'autres, pour que nos voisins mettent la main à la poche pour cofinancer crèches et équipements multi-accueil utilisés par les fronta-



liers et financés exclusivement par les collectivités locales françaises. Le maire de Thionville n'évade pas non plus la question du télétravail. Il rappelle qu'il est lui-même signataire du manifeste réclamant la possibilité pour les frontaliers de télétravailler en France 47 jours sans impact fiscal et social de ce côté-ci de la frontière. Sur ce sujet, il va plus loin : **pourquoi ne pas verser la fiscalité prélevée au Luxembourg pour les jours télétravaillés dans un pot commun afin de financer équipements et infrastructures de mobilités ?** « On me répond que c'est impossible mais en France, tout est impossible jusqu'au jour où cela ne l'est plus... »

En attendant, l'élu thionvillois espère que la CIG fasse avancer peu à peu tous ces sujets dans le bon sens. Et pour favoriser cette politique des petits pas, il réclame la mise en place d'un comité de pilotage côté français réunissant État, Région, Départements, Pôle frontalier métropolitain, Eurométropole de Metz et pourquoi pas Sillon lorrain. « Nous sommes tous alignés sur le fond, c'est le moment », conclut-il.

Stéphane Getto

Lire aussi notre édito en page 2

LE TÉMOIN

« Ce qui sera signé ne sera pas à la hauteur des enjeux »

CONSEILLER DES FRANÇAIS DE L'ÉTRANGER AU LUXEMBOURG réélu au printemps dernier, le centriste Bruno Theret, installé depuis plus de 30 ans au Grand-Duché, préside également **LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE LA GRANDE RÉGION** depuis novembre 2020.

Une conférence Intergouvernementale (CIG) telle que celle qui s'annonce, c'est un lieu de coopération ou de confrontations ?

Bruno Theret « C'est un lieu de dialogue. Mais je dois dire que je suis un peu déçu par les avancées que permettra cette CIG, pourtant reportée à maintes reprises. Je m'attendais à autre chose, d'autant qu'il y a eu des visites de Jean Rottner auprès de Xavier Bettel, celle du maire de Metz. Il y a de l'appétence par rapport à l'amitié franco-luxembourgeoise. Mais ce qui est proposé aujourd'hui est insuffisant. Cela va accoucher simplement d'une convention culturelle Esch 2022 qui est dans les tuyaux depuis deux ans. Il n'y a donc rien d'autre à dire ? Je m'attendais à autre chose... Ce qui sera signé ne sera pas à la hauteur des enjeux transfrontaliers. »

Les dossiers que vous mettez sur la table en tant que président du comité économique et social de la Grande Région ?

« D'abord, il y a les 120 millions qui ont été décidés et qui peuvent être doublés, si chacun abonde, sur des projets transfrontaliers. Il faut utiliser l'enveloppe, même si c'est sur dix ans, sans se limiter aux mobilités, en pensant au codéveloppement. Faisons quelque chose d'innovant et d'ambitieux pour l'Europe. Qu'est-ce que l'on fait en matière de santé ? En matière de formation, d'observatoire, d'enseignement, d'académie, de lycée, sur le sujet ? Je m'attendais à des déclarations communes. Même chose sur les crèches, la mobilité, le travail, la levée des obstacles aux frontières. C'est là-dessus que l'on vérifiera au quotidien l'amitié entre Luxembourgeois et Français. Je ne demande pas un chèque en blanc. Je voudrais qu'à un moment on se mette d'accord sur des projets ambitieux, transversaux, économiques, structurels. On peut s'inscrire dans une dynamique. »

La question de la mobilité, que vous évoquez, est pareille à un serpent de mer. De part et d'autre de la frontière, la volonté politique est-elle, elle, à la hauteur des enjeux ?

« Non. »

Que manque-t-il ?

« Il faut une approche dans la durée, et que cette approche accompagne l'évolution démographique du Luxembourg et des besoins en main-d'œuvre qui ne feront que



Bruno Theret.

croître. Il faut repenser le travail aujourd'hui et voir comment on peut aider nos concitoyens. »

Des tensions sont apparues côté français ces dernières semaines autour de la double imposition des frontaliers et du quota de jours de télétravail. Dans ces débats, le Luxembourg serait plutôt un allié ou un obstacle ?

« Il ne peut être qu'un allié. On a une disposition permettant d'aller jusqu'à 25 % de la Sécurité sociale avant d'être imposé dans l'État de résidence, aujourd'hui on tend vers cela, et cela ne peut profiter qu'au Luxembourg. C'est la France qui renonce à une manne financière estimée à 400 millions d'euros. Globalement, la France fait ce qu'il faut vis-à-vis du Luxembourg et de ses travailleurs frontaliers, pour ne pas les dissuader. Mais il faut trouver en contrepartie la manière dont on peut créer du liant pour améliorer le mieux-être ensemble, important pour l'amitié franco-luxembourgeoise. »

La crise sanitaire contribue-t-elle à empoisonner le dialogue entre voisins ?

« Cette crise a au moins montré, au plan humain, qu'il y avait une bonne entente entre décideurs. On a su faire preuve de solidarité. Mais dans les faits, ce n'est pas simple. On a refermé les frontières, on en est revenu aux vieux réflexes comme à chaque fois qu'il y a un problème. Ce repli

est regrettable. J'espère qu'on tirera des enseignements de cette crise en matière de santé et que l'on fera davantage de choses en commun, en cofinçant par exemple des établissements de santé, ou en permettant à tous les usagers d'être soignés au plus près de leurs besoins sans impact financier pour eux. C'est quelque chose de très concret. Il y a un tas de domaines où on peut aller plus loin et ne pas rester au stade des intentions. »

Et le calendrier électoral en France ? Quel peut être son poids dans les futures discussions entre les deux protagonistes ?

« Il y a d'excellentes relations entre les deux exécutifs. Maintenant, je trouve dommage qu'en matière de calendrier, on assume une présidence française (de la Grande Région, pour la période 2021-2022, ndr) en pleine période électorale, car il y aura un devoir de réserve à un moment donné. On aurait dû pouvoir décaler d'un semestre pour assumer pleinement cette présidence. Cela intervient tous les dix ans, il ne faut pas s'en priver ! Deux ans, ça passe très vite. C'est regrettable de gaspiller du temps. »

Plus globalement, Luxembourg et France se parlent-ils suffisamment ?

« Non. On devrait intensifier les relations. Je pense surtout que le Luxembourg parle davantage avec Paris qu'avec ses proches voisins. C'est dommage, mais c'est dû au système français, pyramidal. On pourrait nommer un délégué interministériel ayant compétence pour parler au nom de la Région Grand Est pour régler les problèmes. Ou demander à une personnalité issue de la Région de pouvoir discuter au nom des autres. »

Le rapport de force France-Luxembourg est-il sans équivalent au sein de la Grande Région ?

« C'est le couple le plus complexe, de par notre dispositif et notre mille-feuille. J'y reviens, c'est plus compliqué pour le Luxembourg de trouver un interlocuteur en Lorraine que de discuter entre ministres à Paris pour régler les problèmes. Quel est aujourd'hui l'interlocuteur du Luxembourg et ses moyens pour engager des choses et les signer ? Entre les communes, les interco, les agglos, les Départements, la Région, la préfecture, c'est assez complexe... Il faudrait peut-être regarder ce qui se passe ailleurs. »

Propos recueillis par PTH

TRANSPORTS

A31 bis : l'histoire sans fin

Les plus anciens en entendent parler depuis **PLUS DE 40 ANS**. L'expression « serpent de mer » colle aux maux de l'A31 bis. Concertations, parcours, avancées, reculs, cette dernière occupe le paysage sans que son horizon se précise. Pourtant, les élus du territoire sont **D'ACCORD SUR UN TRACÉ** et insistent pour que l'État donne enfin un peu d'air aux **110 000 FRONTALIERS** qui se rendent chaque jour au Luxembourg.

« Les tiers de mon mandat. » Rémy Dick donne beaucoup de son temps à l'A31 bis et à toutes les promesses qu'elle porte. Le maire de Florange est au cœur d'un dossier capital pour le territoire mosellan. Il espère même pouvoir lui donner une impulsion décisive. À 27 ans et après cinq ans de mandat, Rémy Dick n'entend pas parler de l'A31 bis depuis deux ou quatre décennies contrairement à quelques-uns de ses collègues maires. Il compte bien, même si toutes les cartes ne sont pas entre ses mains, ne pas avoir à évoquer ce dossier durant des dizaines d'années. Alors il multiplie les réunions, les discussions, le lobbying pour faire en sorte que l'A31 bis ne soit pas une nouvelle fois renvoyée aux calendes grecques.

« Un besoin énorme de décision »

Quand il est arrivé à la mairie de Florange, Rémy Dick a trouvé une ville impactée par ce dossier, une ville suspendue au verdict final. La concertation publique engagée en 2018 venait de prendre fin et la population ressentait un « besoin énorme d'avoir une décision ». Au cours de la concertation qui aura duré quatre mois, 11 réunions ont été organisées, 1 200 participants recensés, 10 000 visites sur le site Internet où 195 avis ont été recueillis. En ce qui concerne le nord du département, quatre tracés étaient proposés à la concertation pour la portion entre Thionville et le Luxembourg. Très vite, deux ont été éliminés (le F3 et le F3 bis) : Ne restait alors que le F4 et le 10. Le premier tel qu'il avait été à l'origine envisagé par l'État rassemblait toutes les inquiétudes voire les colères des Florangeois puisqu'il passait au cœur de leur ville. Une solution en souterrain a donc très vite été explorée. Voici comment la Dreal, à l'issue de la concertation, résumait le tracé : « Avec un trafic attendu compris entre 45 000 et 55 000 véhicules par jour, dont 4 000 à 6 000 poids lourds à l'horizon 2030, cette variante présente une attractivité forte. Elle déchargera la traversée de Thionville et le réseau local. Les enjeux urbains persisteront sur Uckange mais seront moins significatifs à Florange où un passage en souterrain est prévu à proximité des zones urbanisées. Il fera l'objet d'une étude d'insertion urbaine. Cette variante assure une desserte directe des vallées de l'Orne et de la Fensch. » Le

F4 trouvait grâce auprès de la majorité des élus du secteur, à la fois les maires et les présidents d'agglomération. Seul le député **Brahim Hammouche** persistait et persiste encore sur le F10 que la Dreal décrit ainsi : « Avec un trafic attendu compris entre 45 000 et 55 000 véhicules par jour, dont 9 000 poids lourds à l'horizon 2030, ce fuseau présente une attractivité forte. Il déchargera grandement la traversée de Thionville. Avec une incidence limitée sur le milieu naturel et humain, il réduira également le nombre de personnes exposées au bruit et sera accompagné d'une interdiction de transit poids lourds dans Thionville. Cette variante n'assure cependant pas une desserte directe des vallées de l'Orne et de la Fensch. »

Fin 2020, l'État présente cinq tracés de tunnel sous Florange qui ne convainquent pas franchement Rémy Dick. Le jeune maire a déjà envisagé une autre alternative qui se base sur le tracé F5 proposé dans les tout premiers scénarios. En souterrain, il avait été imaginé alors que la cokerie d'ArcelorMittal fonctionnait toujours et donc très vite écarté. Depuis, le site industriel a fermé laissant derrière lui une friche à reconverter. Faire passer le tunnel d'un kilomètre là plutôt que sur deux kilomètres en cœur de ville semble logique, c'est ce qu'a donc proposé Rémy Dick, agrégeant autour de lui tout le soutien des élus du secteur. Il souhaite aller encore plus

loin en organisant une conférence de presse dans les prochaines semaines, qui permettrait d'afficher cette union et de renvoyer la balle dans le camp de l'État. Car si tous les élus sont d'accord sur un tracé, ce qui était loin d'être une affaire facile, l'A31 bis doit passer à une autre étape.

Relier les trois autoroutes

Sauf qu'entre le rêve et la réalité, le scénario diffère souvent. **Laurent Touvet** répète qu'il faut que les choses avancent, que les élus, les habitants des communes concernées, les frontaliers n'en peuvent plus d'attendre. Le préfet de la Moselle annonce une nouvelle concertation courant 2022 pour valider définitivement le tracé mais Rémy Dick a peur que l'élection présidentielle ne la reporte à la toute fin d'année. « Je suis assez pessimiste », lance-t-il, rappelant une date essentielle : « Si l'État n'a pas signé l'arrêt de décision d'utilité publique d'ici fin 2025, tout le projet sera mis à la poubelle ». Six ans maximum peuvent en effet séparer la concertation de l'arrêt. L'A31 bis vivrait alors la désillusion de trop.

« Ce projet est aujourd'hui incontournable. Dans nos communes, les bouillons du retour du Luxembourg commencent à se former dès 15h. On ne peut pas subir cela sans rien faire », estime **Michel Liebgott**. Contrairement à son jeune collègue Rémy Dick, le maire de Fameck entend par-

ler de l'A31 bis depuis 40 ans. « Au départ, il s'agissait de la liaison entre l'A4, l'A30 et l'A31, on ne pensait pas au Luxembourg mais à la liaison des trois autoroutes pour éviter que les camions ne traversent nos communes », se souvient Michel Liebgott qui a aussi connu l'A32, évoquée sous les présidences du conseil régional de Lorraine de **Gérard Longuet** puis de **Jean-Pierre Masseret**. Abandonnée car trop chère.

L'A31 est revenue dans l'actualité avec un débat public organisé en 2015 qui avait débouché sur une nouvelle phase d'études mais le vrai coup d'accélérateur a été donné avec le rapport Duron qui a rendu prioritaire l'aménagement de l'A31. Il a été suivi d'une décision ministérielle qui pose définitivement le problème : « Le principe de l'aménagement progressif de la liaison autoroutière entre Gye et la frontière luxembourgeoise est retenu. Le recours à la concession est retenu pour l'ensemble des aménagements routiers en tracés neufs et pour les aménagements au nord de Thionville. »

« Un siècle de retard »

Aujourd'hui, la circulation est arrivée à un tel point de saturation qu'il paraît inenvisageable que le dossier n'avance pas. « Quand on aura fini le chantier, on ne sera même pas en capacité de satisfaire les besoins actuels. Sur l'A31 en particulier et les ques-

tions de mobilités en général, nous avons toujours eu un siècle de retard », estime **Patrick Abate** pour qui la réponse au problème est déjà « obsolète et surtout insuffisante. Nous subissons ces flux, on s'éloigne des possibilités qui nous permettraient de valoriser le territoire. Les mètres carrés de macadam supplémentaires ne résoudront pas le problème. » **Serge Jurczak** partage l'avis de son collègue. Le maire de Serémange-Erzange est un de ceux pour qui l'A31 est une vieille histoire. Un de ceux aussi pour qui cet équipement ne suffira pas à résoudre les soucis d'engorgement. « Je suis pour le ferroutage, le transport fluvial, une voie dédiée aux transports collectifs. En 2030, les chiffres annoncent 180 000 frontaliers. Imaginez un peu ce que cela peut donner... » Un flux qui implique également une prise en compte globale du dossier. « Nous sommes dans une problématique internationale », insiste Patrick Abate, qui devrait être prise en mains par les États français et luxembourgeois.

Le fait que la Région Grand Est se propose d'être maître d'ouvrage de la future A31 bis pourrait constituer la clé de la réussite. L'interlocuteur serait alors beaucoup plus direct que l'État. « Ça pourrait aller très vite avec un début des travaux dans les cinq ans à venir », estime Rémy Dick.

Aurélia Salinas



Pour soulager le trafic vers le Luxembourg, l'aménagement de l'A31 est inévitable.

IMPÔTS, TÉLÉTRAVAIL, SANTÉ, TRAINS...

Ces dossiers chauds

Quatre sujets hautement **SENSIBLES** qui mettent à l'épreuve les nerfs et le quotidien du **COUPLE FRANCO-LUXEMBOURGEOIS**.

Impôts

L'ardoise est effacée, mais...

La manifestation prévue à Metz le 5 octobre n'a pas eu lieu. La veille, la cellule communication de la Direction départementale des finances publiques (DDFiP) de Moselle avait diffusé auprès des rédactions une note détaillant la démarche à suivre pour l'obtention par les usagers concernés du « recalcul » de leur impôt. La mobilisation venait de payer : au début du week-end précédent, **Bercy avait effectué marche arrière quant à la double imposition** des couples frontaliers tirant leurs revenus de part et d'autre de la frontière... et dont les sommes dues avaient sensiblement enflé cette année. Un retour à la précédente convention fiscale décidée en dépit de l'accord bilatéral signé avec le Luxembourg et par la France seule, donc, qui en a fait ricaner plus d'un en dehors des rangs de la majorité : « *De l'amateurisme* », a ainsi dénoncé l'ancien secrétaire d'État au Budget Christian Eckert (PS), tout en se réjouissant que soit épongée l'ardoise de milliers de frontaliers. Question, à présent : la DDFiP ayant bien stipulé que ce demi-tour valait pour les revenus issus des années 2020 et 2021, qu'en sera-t-il dans le futur ? **Quel devenir pour la « très chère » convention bilatérale ?** L'épilogue du feuilleton est loin encore.

Télétravail

(Télé)travailler sans perdre plus

On ne le dira jamais assez, la crise sanitaire a rebattu les cartes dans nos vies. Et c'est encore plus vrai lorsque l'on est frontalier. Ils sont près de 110 000 dans ce cas en Lorraine, dont 12 000 habitant dans l'Eurométropole de Metz, et beaucoup d'entre eux continuent de vivre, ainsi qu'ils ont appris à le faire au plus fort de la tempête Covid-19, au rythme du télétravail. D'ores et déjà, l'accord fiscal sur le sujet a été prolongé jusqu'à la fin de l'année civile. Mais ensuite ? À partir du 1er janvier prochain ? Rappelons qu'en l'état actuel des textes, **le total annuel de jours « télétravaillables » pour un salarié frontalier français au Luxembourg est fixé à 29**, en vertu d'un avenant à la convention fiscale entre les deux pays conclu en 2018. Au-delà de ce seuil, les travailleurs deviennent imposables dans leur pays de résidence. Aujourd'hui, des voix s'élèvent afin que ce quota soit revu à la hausse. En septembre, François Grosdidier avait envoyé un courrier en ce sens au Premier ministre Jean Castex. Le maire de Metz et président de l'Eurométropole, collectivité qui durant plusieurs semaines avait sondé les fronta-

liers sur leurs attentes et doléances, estimait dans sa missive que les retombées économiques liées aux frontaliers sur l'économie étaient supérieures aux coûts pour les finances publiques. Le 6 octobre, ce sont les ministres Bruno Le Maire et Clément Beaune qu'ont sollicités 19 élus locaux, parmi lesquels le même François Grosdidier, Jean Rottner, Patrick Weiten, Pierre Cuny et Nathalie Colin-Oesterlé. En fait de courrier, **un manifeste** réclamant que les frontaliers français puissent bénéficier de 47 jours de télétravail par an. Et ce, afin « *d'apporter une réponse partielle, immédiate et concrète aux milliers de frontaliers qui subissent des problèmes criants de mobilité (...) et de limiter la pollution atmosphérique liée à l'usage de l'automobile sur nos territoires* ». Le lendemain, le député de Meurthe-et-Moselle Xavier Paluszkiwicz (LREM), nommé par la commission des Affaires européennes de l'Assemblée nationale rapporteur de la proposition de résolution visant à l'augmentation du télétravail des travailleurs frontaliers, annonçait : « **Je porterai un passage de 29 à 45 jours de télétravail possible sans changement de fiscalité pour les frontaliers français.** » Là encore, le dossier n'en est qu'à ses prémices.

Santé

Contre l'exode... ou au moins le compenser

Ni le Ségur de la santé, côté français, dont l'un des volets comprenait une revalorisation des salaires pour les personnels hospitaliers, ni les promesses de Paulette Lenert, la ministre de la Santé luxembourgeoise, l'automne dernier dans ces colonnes (« *les hôpitaux ont la consigne de ne pas faire de recrutement agressif* »), n'y changent rien : **le Grand-Duché est devenu l'eldorado des infirmiers et aides-soignants**. « *Les infirmières n'hésitent plus à quitter leur CDI en France pour avoir un CDD au Luxembourg. Tout en sachant très bien que quand elles reviendront en France, elles seront reprises en CDI dans nos établissements* », observait récemment un dirigeant d'établissement du Pays-Haut, sur France 2. Au Luxembourg, les salaires sont bien entendu plus alléchants. Et la crise sanitaire, qui en s'enlisant a usé les organismes comme la bonne volonté des personnels, n'a rien arrangé, accélérant au contraire l'exode en Lorraine : au printemps dernier, 300 postes d'infirmiers étaient vacants en Moselle, dans le public et le privé, comptabilisait **Marie-Odile Saillard**, la directrice du CHR de Metz-Thionville. Interrogée alors par le journal *La Croix*, la dirigeante s'en agaça : « *Un tiers des sortants des trois écoles d'infirmières, très coûteuses pour la Région et l'Etat, partent directement au Luxembourg, qui n'a rien déboursé.* » La conférence intergouvernementale peut-elle



faire bouger les lignes ? « *Nous sommes conscients de la situation dans les pays voisins et je pense qu'il faudra voir après la crise comment nous pouvons travailler ensemble, conforter notre collaboration au sein de la Grande Région. Il y a certainement des moyens, au niveau du personnel soignant, de travailler plus en commun. Juste avant la crise, nous avons lancé l'idée d'une coopération sur le plan de la formation. C'est un dossier qui sera traité prioritairement dès que nous le pourrons, après la crise* », promettait la ministre Paulette Lenert, dans *La Semaine*. Le gouvernement de Jean Castex se veut lui aussi rassurant. C'était le sens de la réponse du ministre de l'Europe et des Affaires étrangères Jean-Yves Le Drian à une question de la sénatrice de Meurthe-et-Moselle Véronique Guillotin (Mouvement radical), au sortir d'une rencontre entre le Premier ministre français et son homologue luxembourgeois Xavier Bettel, au tout début de l'été : évoquant « *la signature de la convention transfrontalière* », Le Drian garantissait qu'elle permettrait, « *en matière de santé, de développer de nouvelles pistes de*

coopération comme l'amélioration de la formation sur les métiers en tension, les échanges de stagiaires et la coopération entre observatoires de santé et laboratoires de santé luxembourgeois, en partenariat avec le centre hospitalier régional de Metz-Thionville ». Tout reste à faire...

Réseau ferré

Plus de trains, mais on ne sait pas quand

Il n'y a pas que l'A31 dans la vie des frontaliers (lire en page 13). La visite de Xavier Bettel à Paris, en juin dernier, avait permis de confirmer une annonce en matière de transport ferroviaire datant de 2018. La mise à disposition d'une enveloppe de 110 millions d'euros pour développer le rail sur l'axe Metz-Thionville-Luxembourg. Le mois dernier, c'est le ministre de la Mobilité François Bausch qui a passé une tête à Paris pour y rencontrer Jean-Baptiste Djebbari, ministre