



RENCONTRE

Carlo Thelen et Roger Cayzelle

LES FRONTALIERS, MOTEURS DE L'ÉCONOMIE GRAND-DUCALE

Plus de 150 000 personnes habitant en France, en Allemagne ou en Belgique franchissent quotidiennement les frontières pour venir travailler au Luxembourg. Inédit en Europe, un tel niveau de mouvements pendulaires transfrontaliers produit des richesses au Grand-Duché et dans la Grande Région. Mais il implique, aussi, des investissements et des réformes.



Les frontaliers pèsent lourd dans une économie luxembourgeoise dont ils dépendent autant qu'ils la font vivre. "Ils représentent près de 44% de l'emploi salarié au Luxembourg et sont plus nombreux que les salariés de nationalité luxembourgeoise (29,3% de l'emploi salarié) et que les travailleurs immigrés (27%)", précisent les économistes Isabelle Pigeron-Piroth et Rachid Belkacem dans le livre collectif *Le travail frontalier au sein de la Grande Région Saar-Lor-Lux* (Pun – Éditions universitaires de Lorraine).

Les frontaliers sont majoritairement français, près d'un frontalier sur deux, loin devant les Belges et les Allemands, qui représentent chacun environ un quart des effectifs. "La part de frontaliers dans des branches comme les industries manufacturières, les activités spécialisées, scientifiques et techniques, les activités de services, d'administration et de soutien, ou encore l'information et la communication, donc des secteurs qui sont constamment à la recherche de profils spécifiques, est importante. En moyenne, les frontaliers sont qualifiés, un tiers d'entre eux détenant un diplôme universitaire ou équivalent alors que la moyenne européenne est de 28,8%", détaille Carlo Thelen, directeur général et économiste en chef de la Chambre de Commerce du Luxembourg.

1 MILLIARD D'EUROS PAR AN

Les frontaliers dépensent près de 1 milliard d'euros par an au Luxembourg. Ils participent également à l'excellent rapport actifs/pensionnés affiché par le pays qui a, notamment, favorisé la mise

en place d'un système de pension particulièrement généreux. "Les frontaliers sont en moyenne plus jeunes que les résidents luxembourgeois: deux tiers d'entre eux ont entre 25 et 44 ans contre 55% pour les salariés résidents. Ils contribuent ainsi au financement de la sécurité sociale mais sans en profiter pleinement", ajoute Carlo Thelen, qui insiste sur les défis à relever: "la pyramide des âges implique un vieillissement plus rapide et brusque que pour d'autres pays européens. C'est un défi qu'il faut prendre au sérieux à court terme, et qui nécessite des réformes d'envergure". Compte tenu de la courbe des recrutements, le nombre de frontaliers qui vont faire valoir leurs droits à la pension devrait exploser d'ici une vingtaine d'années. Certes, le Grand-Duché continue d'embaucher, ce qui entretient la nécessaire solidarité intergénérationnelle sur laquelle repose le système de pension, mais le rythme des embauches est tout de même moins soutenu qu'avant la crise.

MOBILITÉ: DES SOLUTIONS À L'ÉCHELON DE LA GRANDE RÉGION

Si l'augmentation du nombre de frontaliers est souhaitable, ces flux de Belgique, d'Allemagne et de France ne sont pas non plus sans poser des problèmes en matière de mobilité. Le CEPS/Instead, un centre de recherche, a consacré l'un de ses cahiers "hors série" à ce sujet. On y apprend qu'en 2010, 86% des frontaliers se rendaient à leur travail en voiture pour 9% en train et 5% en bus (mais un tiers des frontaliers travaillant dans la capitale utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail). Compte tenu du fait qu'ils

→



habitent en moyenne à 44 kilomètres de leur lieu de travail, ils mettent, toujours en moyenne, 53 minutes pour s'y rendre. Face à ces difficultés de déplacement qui génèrent fatigue et stress, les entreprises développent les horaires décalés ou le télétravail. Quant à l'État, il investit dans des infrastructures et la mobilité douce, en s'associant avec les collectivités territoriales voisines. Prenons l'exemple de la Lorraine, dont est originaire le plus gros contingent de frontaliers. *"Depuis quelques années, nous collaborons avec le Luxembourg dans ce domaine"*, souligne Roger Cayzelle, président du Conseil économique social et environnemental de Lorraine (Cesel). *"Un schéma de mobilité transfrontalière (Smot), élaboré par le Conseil Régional de Lorraine, le ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg et l'État français, a notamment été créé, en 2008, pour développer les transports en commun et le covoiturage. L'une des priorités est d'augmenter la part modale des transports ferroviaires et collectifs, ainsi que le covoiturage, pour qu'elle atteigne 15, 20 puis 25 % aux horizons 2015, 2020 et 2030, contre environ 10 % actuellement. En Lorraine, l'un des grands dossiers en matière de mobilité est celui de l'A31 bis qui vise, notamment, à équiper l'autoroute A31 d'une troisième voie entre Metz et la frontière. Le projet devait certainement repasser par le débat public courant 2015 pour une réalisation complète qui ne serait pas effective avant 2027."*

Si ces efforts se révèlent payants en matière d'environnement, ils génèrent aussi une plus grande intégration sociale. Les difficultés de circulation poussent, en effet, une majorité de frontaliers à quitter le Luxembourg dès la sortie de leur travail plutôt que de passer la soirée sur place et de consommer. Franchir au plus vite la frontière freine aussi leur implication dans la vie sociale (voire politique) du pays. ■

JEAN-PASCAL NEPPER, CITOYEN D'UNE "GRANDE RÉGION"

"Lorsque nous avons cherché à acheter un bien, au début des années 2000, nous avons assez indifféremment cherché en Belgique ou au Luxembourg, sans dogmatisme, raconte Jean-Pascal Nepper, associé au sein du département Advisory (Management Consulting) de KPMG Luxembourg. Nous avons trouvé une maison qui nous plaisait, et celle-ci était localisée à Arlon. Nous y vivons encore aujourd'hui. De manière générale, je ne perçois pas de véritables frontières dans ma vie de tous les jours; il s'agit réellement, pour moi, d'une "grande région". J'habite à Arlon, mais je passe le plus clair de mon temps à Luxembourg. En termes d'activités, le soir ou le week-end, je fais du shopping, je vais au restaurant ou je vais au cinéma, aussi souvent à Luxembourg qu'à Arlon. Mes enfants sont, par exemple, nés à Luxembourg", poursuit-il. "Travailler à Luxembourg nous permet d'allier vie professionnelle, au sein d'un environnement multiculturel et qualité et confort de vie hors du commun. Je peux, ainsi, mener de front une carrière professionnelle et une vie familiale réussies. Le seul point noir reste, bien sûr, comme pour beaucoup, le trafic, mais je n'ai pas le sentiment que la situation serait meilleure à Bruxelles ou Paris."

