

# Le Quotidien

INDÉPENDANT LUXEMBOURGEOIS



## SPORTS

**CHISINAU, C'ÉTAIT  
UNE BELLE TRISTE FIN**

Lire pages 18 et 19

## SPORTS

**ETZELLA,  
IN EXTREMIS**

Lire pages 24 et 25

## REPORTAGE

**WALFERDANGE  
LIVRÉE AUX LIVRES**

Lire en page 7



Photo : pierre heckler/le républicain lorrain

# MOBILITÉ DES FRONTALIERS «NOUS SOMMES 45 % DES ACTIFS DU PAYS»

En tant que frontalier, son impôt sur le revenu «paye les décors de Noël à Diekirch ou Strassen». Le président de l'Association des voyageurs du TER Metz-Luxembourg, Henry Delescaut, préférerait des trains à l'heure. Lire pages 2 et 3

## Les «gilets jaunes» toujours mobilisés

Lire en page 13

## Esch : la police tire sur une voiture

Lire en page 16

## À Dudelange, «l'esprit de résistance»

Lire en page 4



Photo : tania feiler

## Un Bazar convivial

La Croix-Rouge luxembourgeoise a, pour la 72<sup>e</sup> fois, mis le «Bazar», hier, à la halle Victor-Hugo, avec un certain succès, sans la Grande-Duchesse, une fois n'est pas coutume. Des milliers de visiteurs ont pu profiter de plus de 40 stands et des animations étaient proposées toute la journée. Entre les vêtements vintage, les décorations de Noël ou encore les nombreuses gourmandises à déguster, le Bazar a été convivial, dans une atmosphère de partage et d'entraide. Un événement qui avait pour but, cette année, d'aider à donner un foyer aux plus vulnérables. Lire en page 6

L'argent récolté grâce au Bazar aidera à lutter contre le mal-logement.

## ÉDITORIAL

### Or de question!

Romain Van Dyck  
Lire en page 4

Page 21

PROM WOCH

VUN DER

Cactus

## 50 SECONDES

### Tuée car albinos

**FANA.** La légende de la musique africaine Salif Keita a présenté, samedi soir, son nouvel album à Fana, petite ville du Mali où une fillette albinos de cinq ans a été assassinée, en mai, lors d'un concert hommage destiné également à dénoncer les meurtres rituels d'albinos en Afrique.

### Contrôles-radars

**LUXEMBOURG.** La police procédera ce matin à des contrôles de vitesse à Tandel (N17), puis dans l'après-midi à Kopstal (rue de Saeul), Luxembourg (rue de l'Égalité), Müllendorf (rue de Hünsdorf) et Nospelt (rue de Goebange).

### Non au tilde

**RENNES.** La cour d'appel de Rennes doit dire aujourd'hui si le petit Fañch, 18 mois, peut garder son tilde (~), un signe utilisé dans les prénoms bretons, mais interdit par l'état civil français. Le représentant du ministère public justifie cette interdiction par le fait que ce fameux tilde sur le n n'existe pas dans la langue française.

### Picasso enterré

**BUCAREST.** Près de six ans après le spectaculaire cambriolage d'un musée des Pays-Bas, l'un des chefs-d'œuvre volés, la *Tête d'Arlequin* de Picasso, a peut-être été retrouvé enterré dans une forêt de l'est de la Roumanie, grâce à l'envoi d'un message anonyme, selon un communiqué du parquet roumain chargé de la criminalité organisée.

## LA MÉTÉO

Temps nuageux avec quelques éclaircies. Les températures maximales iront de 3 à 5 °C.



Lire en page 12

2,30 EUROS



À L'ÉTRANGER 2,50 EUROS





La ligne Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg transporte 12 000 voyageurs par jour. Dont Henry Delescaut!

# «Prendre le risque d'être plus inventif»

Le président de l'Association des voyageurs du TER Metz-Luxembourg (AV-TERML) raconte l'exaspération des frontaliers. Et, à travers l'exemple de la mobilité, pointe une relation franco-luxembourgeoise à réinventer.

**Henry Delescaut a fondé l'association en 2015 avec une poignée de courageux. L'AVTERML est devenue un interlocuteur fort sur le transfrontalier.**

*Entretien avec notre journaliste Hubert Gamelon*

**Vous étiez un simple usager du train Metz-Luxembourg, votre association compte 300 adhérents... Quel parcours!**

Henry Delescaut : Et je ne compte que les cotisations à jour (*il sourit*). Je travaille au Luxembourg depuis 2013. Je subissais les retards et les annulations, souvent du fait de la SNCF à l'époque. J'envoyais des mails, j'interpellais les responsables via les réseaux sociaux et puis... très peu de réponses. On s'est retrouvés à un petit groupe d'usagers, en décembre 2015. On s'est dit qu'en posant les questions ensemble on aurait des réponses, et l'association est née.

**Et vous avez eu des réponses?**

Oui, malgré tous ses défauts, la communication avec les CFL et la SNCF a changé. Nous avons d'ailleurs été reçus par le directeur des CFL le 6 novembre. Cet entretien a été encourageant : on a senti l'envie de construire ensemble, comme on le fait avec la SNCF. Des initiatives sont prises des deux côtés pour mieux communiquer : des fils Twitter, des écrans à jour en gare de Luxembourg, des réunions... il manque parfois un contact humain (NDLR : les tweets des CFL sont générés automatiquement) et surtout, il reste un effort conséquent à réaliser sur la transparence.

**Vous parlez de la sécurité à bord par exemple?**

Par exemple. Mais je dissocierais la transparence purement technique et la transparence politique sur les enjeux de territoire, dont la mobilité fait partie, et que l'on ne nous explique que trop rarement.

**Commençons par les craintes sur la sécurité alors.**

Deux accidents majeurs et un incident grave en onze ans. Le tout, sur un tronçon entre Zoufftgen et Bettendorf de six kilomètres. Ce n'est pas de la paranoïa, mais beaucoup d'usagers ne veulent plus monter dans la première rame...

**Parce qu'il n'y a pas assez d'éclairages sur les causes des accidents?**

Sur la collision du 14 février 2017 (NDLR : un nez-à-nez entre un train de voyageurs avec peu de passagers, dont le conducteur a été tué, et un

train de marchandises dont le conducteur a été blessé), on nous a d'abord laissé entendre que c'était une erreur humaine, que le conducteur avait franchi un feu rouge. Puis la rumeur a couru que c'était un suicide. Une enquête a été ouverte, dont nous n'avons toujours pas les résultats. Des éléments ont filtré : il y aurait eu une "non-répétition d'un signal à bord"... ce qui pourrait signifier une défaillance soit à bord du train, soit sur les appareils de la voie, donc un problème technique.

Sur l'incident du 16 octobre 2018 (NDLR : une locomotive à l'arrêt contre deux wagons de fret), on n'aurait rien su si des syndicalistes n'avaient pas soulevé le problème. Après, un accident n'est jamais dû qu'à une seule cause, rien n'est simple... je le sais, j'ai bossé des années dans l'ingénierie aéronautique militaire. Mais une chose est certaine : le manque de transparence nourrit le doute.

**Et sur le terrain politique? On a l'impression que le frontalier, dans un train comme dans une voiture, est plus que jamais une variable d'ajustement.**

La mobilité, c'est une question d'investissement public. Je constate que nous, les frontaliers, représentons 45% des actifs au Luxembourg (Allemands et Belges inclus). Si le Luxembourg recrute autant, c'est parce que c'est fiscalement intéressant pour les entreprises de s'y installer. Mais l'impôt que le Grand-Duché ne prend pas aux entreprises, il le prélève ailleurs... notamment chez les frontaliers (NDLR : les frontaliers rapportent plus d'impôts que la taxe d'abonnement des fonds d'investissement!) Le frontalier paye donc ses impôts sur le revenu au Luxembourg, mais reste à la charge d'un autre État ailleurs. Et les voisins devraient se débrouiller seuls pour les infrastructures?

Je voudrais revenir sur une phrase qui m'a profondément choqué. Xavier Bettel a déclaré en mars dernier qu'il ne voulait pas "payer les décorations de Noël d'un maire en Lorraine". Dans cet esprit, pourquoi moi je voudrais continuer à payer les décorations de Noël à Diekirch ou Strassen? Ce n'est pas une blague : en tant que "fronta", c'est un exemple de destination de mes impôts! On ne peut pas considérer ainsi des personnes qui contribuent pour presque moitié au dynamisme du pays...

**Pourtant François Bausch dit que l'État luxembourgeois investit suffisamment sur son territoire pour les frontaliers.**

«La mobilité est une question d'investissement public. Nous, les frontaliers, représentons 45 % des actifs au Luxembourg»





Photos : François Aussem

Des investissements ont lieu pour la mobilité (ici vers le Kirchberg). Mais ils s'arrêtent à la frontière. Alors que les frontaliers laissent tous leurs impôts sur le revenu au Luxembourg.

Un jour le ministre m'a dit : "La gare du Pfaffenthal, c'est pour les frontaliers qui vont au Kirchberg qu'on l'a faite." J'ai répondu : "C'est aussi pour les gens du Nord qui travaillent au Kirchberg, c'est aussi pour les gens de la Ville..." Si le Luxembourg veut atteindre le million d'habitants, il aura besoin de toutes ces infrastructures. Je demande ce qu'on fait pour le frontalier qui part depuis Metz ou Thionville, et qui contribue autant qu'un actif résident à l'économie du pays et au prélèvement de l'impôt.

**On a l'impression d'un jeu de poker menteur à la frontière.**

Du côté français comme du côté luxembourgeois, tout le monde a laissé la problématique à l'abandon pendant des décennies. Du côté luxembourgeois, parce que personne n'imaginait que ça prendrait de telles proportions. Et probablement pour les raisons fiscales que j'ai évoquées. Du côté français, il y a longtemps eu un déni total du phénomène. C'était ces "vendus qui vont gagner des millions au Lux"... Sauf qu'aujourd'hui les frontaliers sont 8 000 à Metz et 2 000 à Nancy!

Désormais, les 20 nouveaux frontaliers français par jour, on les met où? Sur la route, dans les trains?

**Les trains bondés, parlons-en. Quelle est la réalité d'une semaine standard sur votre ligne?**

Quand la ministre française chargée des Transports, Elisabeth Borne, est venue à Metz, je lui ai cité l'exemple de la pire semaine que nous avons eue en octobre : 24 heures de retard cumulées sur cinq jours!

OK, ce n'est pas toujours aussi terrible. Mais c'est en général 10, 15 minutes de retard le matin, et parfois jusqu'à 20 minutes le soir. Après vous ajoutez des événements plus importants... les vendredis noirs où l'on revient à la maison avec deux heures de retard, entre les pannes d'aiguillage à Bettembourg ou les trains de fret en panne...

**raieraient-ils retrouver une vie normale en France?**

S'installer au Grand-Duché est très coûteux. Retrouver du travail en France? C'est une petite musique que l'on entend de plus en plus. Pas forcément en Lorraine, où la reprise n'est pas encore là. Mais de plus en plus de personnes quittent le

mode "je mange mon pain noir et je profiterai de la vie après". La vie privée compte, et c'est fou de perdre trois heures par jour dans les transports...

**On sent de l'exaspération et, malgré tout, une difficulté à mobiliser. Faut-il voir plus grand? Un bourg-**

toire. En ce sens, l'idée d'un ministre des frontaliers est plutôt bonne.

**Vous restez optimiste, notamment envers le Luxembourg?**

Il faut rester optimiste, sinon on arrête! Je trouverais ça dommage qu'au Luxembourg, qui est un pays d'idées et où les projets se réalisent vite, on ne prenne pas le risque d'être plus inventif pour résoudre les problèmes. Surtout, il faut qu'on revienne à l'idéal européen. Ça me retourne le cœur de voir deux pays membres fondateurs de l'UE ne pas pouvoir avancer ensemble. Parce que l'un trompe l'autre et l'autre fait semblant de ne pas voir qu'il est trompé... je n'en sais rien.

À titre personnel, je suis franco-allemand. On a beaucoup parlé du centenaire de 14-18 récemment. Moi j'avais un grand-père de chaque côté du front au chemin des Dames. Donc je suis profondément, irrémédiablement européen.

**Et sur la ligne Metz-Luxembourg alors, vous êtes optimiste?**

Je suis lucide. Il faut que les mentalités évoluent très vite, car les perspectives ne sont pas bonnes : on nous annonce, en fourchette basse, 30 000 frontaliers français nouveaux d'ici 2035. Les travaux sur la ligne ne permettront même pas d'absorber le nouveau flux. Tous ne vivront pas sur l'axe, certes. Mais dès que l'on regarde ailleurs (route, réseau secondaire), les perspectives de mobilité ne sont pas bonnes non plus. Une meilleure organisation du territoire exigerait un dialogue beaucoup plus franc et soutenu entre l'État français et l'État luxembourgeois... "Let's make it happen!"

C'est fou de perdre trois heures par jour dans les transports... Il est urgent de prendre en compte cette exaspération



**Comment fait-on, quand on a des enfants et qu'on essaye de se répartir les tâches équitablement?**

Vous n'avez aucune certitude sur les horaires, c'est clair. C'est probablement plus simple d'organiser sa vie pour un célibataire quand on est "fronta", c'est sûr. Mais on ne dispose pas de statistiques, il n'y a que du ressenti.

**Quel est le ressenti justement. Les frontaliers viendraient plutôt s'installer au Grand-Duché face aux problèmes de mobilité? Ou préfé-**

Grand-Duché, pour retourner travailler plus loin en France, à Bordeaux ou ailleurs...

**Les hauts salaires font oublier les retards de train.**

Ça entre en ligne de compte. Mais le gouvernement luxembourgeois doit considérer la situation suivante : beaucoup de frontaliers sont qualifiés et parlent plusieurs langues... l'aspect Grande Région, ils s'en moquent! Un jour ils partiront en Angleterre, à Paris ou en Allemagne. Et de telles conditions de transport ne font qu'accélérer leur décision. La nouvelle génération ne raisonne plus comme avant, sur le

**mestre belge propose la création d'un ministre luxembourgeois des frontaliers.**

Il est urgent que cette exaspération soit prise en compte, car on a déjà frôlé plusieurs fois des incidents violents. Notre association essaye de canaliser cette colère, de lui donner du sens, pour éviter qu'elle ne conduise à la violence.

Malgré cela, on a fait de belles choses. Le fil Twitter Metz-Luxembourg, la création de l'appli RailZ, ça a aidé pas mal de gens, ça montre qu'on peut se bouger! Il est vrai, toutefois, qu'on ne peut pas penser la mobilité sans penser l'aménagement du terri-

# Repères

**État civil.** Henry Delescaut a 52 ans, il vit à Montigny-lès-Metz et travaille à la Cour de justice de l'Union européenne en tant qu'*office manager*. De son propre aveu, il y croise l'Europe entière mais «peu de Luxembourgeois.»

**Formation.** Henry Delescaut a été militaire pendant 25 ans. «J'ai exercé les fonctions d'officier de la gendarmerie et d'enquêteur spécialisé dans les accidents aériens militaires (crash, etc.)» D'où une sensibilité sur ce qu'on peut lui raconter en matière de sécurité!

**Parcours.** Son cheminement est assez intéressant. De simple voyageur du train, il est devenu porte-parole des usagers en colère, puis s'est intéressé à la mobilité dans un cadre plus large : celui de l'aménagement du territoire transfrontalier et des équilibres qui le compose.

**Avenir.** Pas sûr qu'il reste dans la (Grande) région plus tard... Autour d'un verre, on apprend qu'il est passionné par l'Ardèche. Donc, Henry, ces vers sont pour vous : «Jusqu'au sommet de la colline / Qu'importent les jours, les années / Ils avaient tous l'âme bien née / Nouveuse comme un pied de vigne» (La Montagne, Jean Ferrat)

**Europe.** En attendant, Henry Delescaut est là, «citoyen de l'Europe». C'est un profil particulier, capable de défendre une cause avec fermeté sans jamais être destructeur. C'est probablement pour ça qu'on l'écoute.