

En phase avec le Sillon, Thionville plaide pour un codéveloppement franco-luxembourgeois

by Correspondances lorraines - mercredi, juillet 13, 2016

<http://correspondances.fr/thionville-plaide-pour-un-codeveloppement-franco-luxembourgeois/>

Nouveau maire de Thionville et président de la communauté d'agglomération Portes de France Thionville et vice-président du Pôle métropolitain du Sillon lorrain depuis le 11 juillet 2016, Pierre Cuny présente la position qu'il fera valoir dans le cadre du comité de pilotage de l'A 31bis et plaide pour une rétrocession fiscale du Luxembourg en faveur des territoires nord-mosellans.

Succédant à Anne Grommerch, décédée en avril 2016, à la mairie de Thionville et à la présidence de la communauté d'agglomération Portes de France Thionville, Pierre Cuny affiche des positions moins tranchées sur la question des péages sur le nouveau tronçon vers le Luxembourg. Tandis que l'ex-travailleuse frontalière jugeait cette perspective inadmissible, le médecin endocrinologue de l'hôpital Bel-Air de Thionville exprime le souhait d'avancer coûte que coûte.

Sur la question du tracé, l'élu estime que l'hypothèse d'un barreau RN52/A30, avec un ouvrage sur la Chiers, n'a pas été suffisamment étudiée.

126 % d'augmentation... qui ne suffiront pas

Même réaménagée, l'A31bis sera loin de pouvoir répondre aux hypothèses de croissance du Grand-Duché, qui devrait employer 180 000 frontaliers lorrains en 2035 contre 83 000 aujourd'hui. La SNCF a engagé un effort sans précédent pour passer sa capacité de transport à 6 100 voyageurs par heure aux heures de pointe en 2020. Mais cette augmentation de capacité de 126 % de l'offre de transport depuis 2014 ne suffira pas à absorber des flux toujours croissants.

Le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain pose une équation sans réponse immédiate :

Thionville, qui voit transiter chaque jour plus de la moitié des frontaliers vers le Luxembourg, compte contribuer à l'effort de mobilité en ouvrant sa gare à la fois sur la rive droite, vers le centre-ville, et sur la rive gauche en direction de Yutz, avec des parkings-silos de part et d'autre. Des passerelles permettront d'accéder à cette gare biface par des liaisons douces.

Le codéveloppement n'est plus tabou

Longtemps occultée, l'idée d'une rétrocession que le Grand-Duché verserait aux régions frontalières du nord lorrain revient avec insistance. Les accords franco-suisse, qui conduisent la Suisse à reverser à la France 279 millions d'euros par an prélevés sur l'impôt sur le revenu des 113 000 frontaliers, tandis que la France s'acquitte de 260 millions d'euros prélevés sur l'impôt sur le revenu de ces mêmes frontaliers en France, fait figure de référence. Une rétrocession de même nature consentie par le Luxembourg représenterait 279 millions d'euros par an et permettrait de financer l'ensemble des travaux de l'A31 bis, soit 1,4 milliard d'euros, en cinq ans.

Le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain propose d'inscrire à l'ordre du jour de la prochaine commission intergouvernementale franco-luxembourgeoise un projet de modèle multimodal de trafic franco-luxembourgeois inspiré du modèle multimodal transfrontalier de l'agglomération franco-valdo-génévoise. Cette structure homogénéiserait l'état des connaissances, harmoniserait les méthodologies et constituerait un outil d'aide à la décision.