

Le site de Longwy trouve un appel d'air au Luxembourg

by La Tribune - jeudi, juin 20, 2002

<https://www.correspondances.fr/le-site-de-longwy-trouve-un-appel-dair-au-luxembourg/>

La fermeture annoncée du dernier site sidérurgique de Longwy et celle annoncée de Daewoo accentuent le déclin du tissu industriel local. Mais le travail frontalier au Luxembourg apporte une certaine prospérité.

Les collectivités veulent tirer profit du dynamisme du pays voisin. La fin de l'histoire sidérurgique de Longwy (Meurthe-et-Moselle) a été scellée hier. La direction d'Arbed, composante luxembourgeoise du nouveau géant de l'acier Arcelor, a en effet annoncé aux syndicats la fermeture en 2005 de la Société du Train Univer ssel de Longwy (STUL), dernier site sidérurgique de l'agglomération. Attendue depuis deux ans, cette nouvelle a été accueillie dans une quasi-indifférence, les 344 salariés bénéficiant soit de mesures d'âge, soit d'un reclassement au grand-duché.

La fin, semble-t-il désormais inéluctable, de l'usine Daewoo Orion qui emploie 543 salariés dans la commune voisine de Mont-Saint-Martin ne mobilise guère davantage. Le déclin du tissu industriel ne paraît laisser amers que les syndicats. La CGT a joué son rôle en se battant pour la STUL.

Une apathie qui contraste fortement avec la levée de boucliers qui avait encore accompagné il y a cinq ans la délocalisation de JVC et Panasonic, touchant 370 emplois, et la fermeture du train à fil d'Unimétal (310 personnes).

Reconversion à moindres frais

Mais il faut dire que, entre-temps, Longwy a trouvé sa planche de salut : le Luxembourg, qui apporte, à quelques kilomètres, une solution de reconversion à moindres frais. Un tiers de la population active de l'agglomération, soit plus de 6.200 habitants, franchit ainsi chaque jour la frontière pour une rémunération supérieure d'au moins 30 % à ce qu'elle est en France. Le phénomène, grandissant, limite aujourd'hui le taux de chômage dans le bassin de Longwy à 8,5 %.

Projet contesté

Si le terme de « *banlieue* » du Luxembourg fait grincer des dents, il correspond à une certaine réalité dont les collectivités locales ont pris acte. Désormais, Longwy cherche à capter les projets que son prospère voisin ne peut accueillir faute d'espace, notamment en logistique. L'agglomération souhaite aussi s'arrimer aux développements qu'occasionnera la reconversion des friches sidérurgiques luxembourgeoises à la frontière.

Une telle approche transfrontalière diffère de la vision « *nationale* » qu'a toujours privilégié l'Etat, au-delà des discours, lorsqu'il a piloté la reconversion du bassin depuis la naissance du Pôle européen de développement (PED) en 1985 jusqu'au passage de relais aux collectivités en mai 2000. Selon des estimations concordantes, en l'absence désormais de comptabilité officielle, la partie française du PED n'a pérennisé à ce jour qu'un peu plus d'un millier d'emplois, contre un objectif initial de 5.500 dans l'industrie. La reconversion vers les nouvelles technologies ne s'est pas concrétisée.

Le classement, fin 1997, de Longwy comme « *priorité nationale* » a débloqué 5,34 millions d'euros pour créer un centre technologique sur les matériaux, instaurer une navette ferroviaire de 14 aller-retour quotidiens avec Luxembourg-ville et aménager en 2003 une ligne de fret Athus-Meuse qui délesterait la route. Un projet contesté qui, en l'état actuel des choses, ferait traverser la ville de Longwy à 90 trains de marchandises chaque jour, dont 32 la nuit, et dont « *le tracé coupe en deux une zone d'activités de 80 hectares* », regrette Jean-Marc Fournel.

Christian Robischon et Pascale Braun , à Longwy (Lire également page 13)