

mobilité

Les frontaliers belges paieront le train moins cher



Écrit par [Nicolas Léonard](#)

Publié Le 25.11.2019 • Édité Le 25.11.2019

Partager



Le colloque organisé par le Cercle européen Pierre Werner a été à l'origine de l'annonce de quelques bonnes nouvelles, et d'autres, qui le sont un petit peu moins. (Photo: Paperjam)

Les négociations entre la SNCB et les CFL quant à un tarif préférentiel pour les travailleurs frontaliers belges sont en cours et en bonne voie de se conclure. Par contre, pour le P+R de Viville (Arlon), la patience sera de mise.

Il se passe toujours quelque chose sur le front de la mobilité transfrontalière. [Le colloque intitulé «Deux Luxembourg... Une ardeur d'avance» organisé par le Cercle européen Pierre Werner à Aubange](#), vendredi dernier, en a encore témoigné, se faisant caisse de résonance de quelques améliorations, mais aussi de différentes inquiétudes.

Dans la première catégorie, il y a la future tarification frontalière en ce qui concerne le train. En mars prochain, les transports en commun seront gratuits au Luxembourg. [La crainte est de voir dès lors des gares comme Kleinbettingen \(première gare sur le sol luxembourgeois, après Arlon\) ou Athus \(qui est en Belgique, mais bénéficie du statut CFL\)](#) prises d'assaut par des frontaliers belges désireux de faire une belle économie. La solution sera sans doute une tarification spécifique pour le parcours sur le rail belge de ceux qui travaillent à Luxembourg.

Éviter un afflux à Athus et Kleinbettingen

«Nous sommes bien conscients de ce qui pourrait se passer à Athus, par exemple, et des inquiétudes qui en découlent», a indiqué Christophe Reuter, chargé de direction au ministère luxembourgeois de la Mobilité. «Nous sommes donc en négociation pour une tarification tenant compte de l'impact que la gratuité au Luxembourg pourrait induire. L'abonnement depuis Arlon (ndlr: et sans doute d'autres gares, et jusqu'à la frontière) va donc diminuer de façon significative.» Dans quelle mesure? C'est, semble-t-il, encore trop tôt pour le dire, mais ce sera «assez pour éviter un rush sur les gares d'Athus et de Kleinbettingen».

Le bourgmestre d'Aubange l'a encore redit: il craint cet afflux. Et la mise en chantier du parking CFL de Rodange ne suffit pas à le rassurer. Il aimerait surtout que la SNCB s'occupe de l'aménagement des parkings devant la petite gare athusienne. Le ministre fédéral belge de la Mobilité, François Bellot, était présent au colloque et a pour sa part rappelé que «venir en voiture à la gare n'est pas toujours indispensable. Au Danemark, où le climat est aussi rude que chez nous, 60% des gens vont à la gare à vélo. À la gare de Gand, il y a 22.000 vélos par jour. Nous devons rediscuter avec les TEC afin de repenser une offre cohérente de desserte en bus.»

Le train, qui coûte moins cher, peut donc aussi générer son lot de problèmes. En témoigne un nouveau phénomène à Arlon. «La structure tarifaire entre deux pays inclut un 'effet frontière'. Dans nos accords, le Luxembourg a accepté de prendre cet effet de 13 euros à sa charge, à nous d'offrir le parking aux navetteurs. Mais à Arlon, on voit maintenant des gens qui habitent à côté et sont navetteurs occuper le parking SNCB en continu, comme un parking privé», a encore révélé François Bellot.

Le P+R d'Arlon pas avant 2026 ou 2027

Du côté des mauvaises nouvelles, Christophe Reuter a encore indiqué que le P+R de Viville (Arlon), «très attendu par le Luxembourg, qui compte fermement sur la Belgique, car nous n'avons pas la place pour cette infrastructure chez nous», ne sortira pas de terre avant plusieurs années. «Il n'est en effet pas question de faire ce P+R tant que les travaux de la ligne Bruxelles-Luxembourg ne sont pas entièrement terminés», a indiqué François Bellot. «Pour que ce P+R fonctionne, il faut que tout le sillon soit en ordre. Sans cela, ce sera un échec, et on nous le reprochera. Donc, je dis que cela reste possible, mais pas avant 2026 ou 2027. Et il faudra évidemment une liaison directe avec l'autoroute. En attendant, la ville d'Arlon et l'intercommunale Idelux peuvent déjà régler un certain nombre de problèmes sur le site.»

À ce moment, la ligne 162, remise à neuf, permettra une liaison entre Bruxelles et Luxembourg en 2h03 ou 2h04. «Mais pas avec autant d'arrêts que maintenant. Je plaide pour

réfléchir à un train faisant arrêt à Bruxelles, Namur, Arlon ou Libramont, et Luxembourg», a encore indiqué le ministre.

Des quais trop courts à Luxembourg

Qui a confirmé que les nouvelles voitures M7 arriveront sous peu en Belgique et seront mises en service à Arlon (pour aller à Luxembourg) en 2022, l'Europe imposant deux ans de service sur son territoire avant de prétendre à une homologation dans un pays voisin. «Je suis cependant un peu inquiet [des travaux en gare de Luxembourg](#) , car nos convois de M6, plus grands, modernes, confortables, sont habituellement composés de neuf machines – qui sont parfois encombrées –, or les nouveaux quais ne pourront plus accueillir que six machines.» Le même problème se posera ensuite pour les M7.

À ce niveau aussi, des contacts ont été pris entre CFL et SNCB. Le problème sera cependant plus complexe à régler que celui de la tarification.