

# La mobilité, souci n°1 des frontaliers belgo-luxembourgeois

MIS EN LIGNE LE 3/12/2019 À 12:55

PAR JEAN-LUC BODEUX

Alors que le nombre de frontaliers ne cesse de croître, les problèmes de mobilité figure comme problème n°1 pour ceux-ci. Si des avancées minimales ont cours, de gros points noirs subsistent : pas de P+R prévu à Stockem avant au moins 2026, travaux sur la 162 à rallonge, bande de covoiturage sur la E411 peu attractive. La gratuité au Luxembourg en mars prochain sera-t-elle décisive d'autant que le prix des abonnements va baisser ?



La ligne 162 a connu une perte de fréquentation de 15 % depuis 2012. Travaux incessants, retards, trains annulés n'y sont pas étrangers. - J.-L. B.

Ces derniers mois, des réunions entre des communes des deux Luxembourg ont eu lieu pour envisager les

problématiques communes, sous la houlette du Cercle Pierre Werner. Il en ressort que si divers problèmes y ont été soulevés, la mobilité reste le dossier le plus préoccupant. Et sans collaboration entre les deux pays et même quatre si on ajoute la France et l'Allemagne, autres pays pourvoyeurs de travailleurs frontaliers, il subsistera des lacunes importantes. Car si la réalité est implacable actuellement, ce sera encore pire demain puisque les perspectives de croissance et d'embauche sont hallucinantes d'ici 2040-2050 au Luxembourg.

## De lourds investissements au Luxembourg

Bien sûr, cela bouge pas mal côté grand-ducal qui investit en continu pour parfaire ses réseaux et modifier certains comportements de mobilité. Rappelons qu'en mars prochain, le transport public sera gratuit au Luxembourg. Par ailleurs, les travaux du tram à Luxembourg-ville poursuivent leurs cours. Le tram circule déjà au quartier du Kirchberg, en attendant le centre-ville et le quartier de la gare. Les CFL réalisent aussi d'importants travaux de modernisation de leurs voies et de leurs gares. Et des parkings P+R vont encore multiplier l'offre pour favoriser les déplacements ferroviaires. Le Luxembourg, va investir 3,8 milliards d'euros sur son réseau jusqu'en 2027.

## Les lenteurs côté belge

Côté belge, on a l'impression que les travaux se font au ralenti, principalement au niveau ferroviaire. La ligne 162 Bruxelles-Namur-Luxembourg est en chantier depuis des années et le sera encore durant 6-7 ans. « Il s'agit de retravailler environ 150 courbes où on ne peut rouler actuellement à plus de 130km/h », expliquait Muriel Cochez, chargée des Affaires Publiques à la SNCB. « Ce travail de modernisation implique toutes les techniques et situations possibles : caténaires, rails, courbes, tension électrique, rénovation de gares et tracé TER en parallèle. »

## Le ras-le-bol des usagers

La députée fédérale gaumaise Cécile Thibaut qui utilise régulièrement le train s'est plaint voici peu de nouveaux retards sur cette ligne. « Les voyageurs auront connu l'enfer voici deux semaines, avec des retards d'au moins 20 minutes matin et soir, des correspondances ratées... Si le givre a certainement compliqué les choses, les retards semblent avoir leur origine à hauteur de Ciney et ont des effets en cascade jusque Bruxelles ou Luxembourg ville. »

Elle mettait en cause « des travaux d'infrastructures qui ont démarré au même moment entre Haversin et Ciney entraînant une circulation à voie unique. La gare de Ciney étant une gare de croisement où les trains se croisent aux heures 59 (vers Luxembourg) et aux heures 00 (vers Bruxelles), un tout petit retard a des conséquences énormes sur la ponctualité des trains et si les conditions pour le croisement ne sont pas possibles, le service à voie unique immobilisera un des deux trains ! » Un problème parmi d'autres...

## A 160km/h en... 2026-2027

Lors d'un récent colloque sur la mobilité qui s'est déroulé à Guerlange, en partenariat avec le Cercle Européen Pierre Werner, le ministre François Bellot a rappelé que « l'objectif restait de moderniser la 162 pour que la vitesse passe de 130 à 160km/h, pour pouvoir rallier les deux capitales en 2h03, mais ce ne sera pas avant l'horizon 2026-2027. On avait initialement parlé de 2022-23... Mais il faut que la circulation perdure pendant les travaux. Or, le personnel ne veut plus travailler de nuit. Cela repousse donc les échéances. »

S'y ajoutent des problèmes d'homologation entre les deux pays. De nouvelles machines arriveront à Arlon en 2022, mais il faut au moins 18 mois avant de demander une homologation. Par ailleurs, les quais à Luxembourg poseront problème car ils ne seront pas assez longs pour les nouvelles rames belges, limitant l'arrivée des M6 et M7 à six « voitures » au lieu de neuf.

« Une bonne nouvelle néanmoins », souligne Michaël Jacquemin pour les Amis du Rail, « après 7 ans de mise en service, les rames Désiro vont être enfin homologuées sur le réseau luxembourgeois pour janvier 2020. A cette occasion, nous demandons le rétablissement des trains directs Virton-Luxembourg. En effet, les rames Désiro enfin homologuées pourraient être utilisées sur ce parcours, ce qui respecterait également le fonctionnement en étoile du réseau luxembourgeois. Car les ruptures de charge risquent fait fuir les voyageurs qui partirait directement d'Athus au lieu de Virton. Un peu comme le changement de train en gare d'Arlon qui fait peur aux navetteurs, à tel point que certains d'entre eux de la région de Libramont viennent en voiture à Arlon pour prendre le train vers Luxembourg... »

## Chute de fréquentation sur la 162

Les retards, suppression de trains, travaux et problèmes à répétitions se paient cash. Même avec un tarif avantageux pour les abonnés et la gratuité du parking en gare d'Arlon, il y a chute de fréquentation. On est passé de 2.075.000 passagers/an en 2012 à 1.730.000 passagers/an fin 2018...

Pourtant, le parking SNCB d'Arlon, agrandi à 720 places, est complet, tout au moins il est complètement réservé par des navetteurs qui ne l'utilisent pas tous les jours. « Certains voisins navetteurs l'utilisent aussi comme un parking privé », affirme le ministre Bellot. « 50% des utilisateurs habitent dans un rayon de deux kilomètres autour de la gare d'Arlon. Tout est question de mentalité. Au Danemark, il ne fait pas plus chaud qu'ici, mais 60% des usagers du train vont à la gare en vélo ! »

Pourtant, il suffit d'aller sur place pour voir que des dizaines de places sont inoccupées en journée, mais le système de réservation des abonnements déclare le parking complet ! Il faut attendre un an pour espérer avoir une place. Résultat, il faut aller se garer sur le parking de la maison de la culture ou sur des parkings de magasins...

## P+R de Viville/Stockem : morne plaine

A Arlon, on réclame pourtant depuis des années la transformation des abords de la gare de Stockem en parking P+R qui serait une solution complémentaire, mais « il n'en sera rien avant 2026-2027, soit la fin des travaux sur la 162 », redit le ministre Bellot. « L'erreur qui a été faite », commente Michaël Jacquemin pour l'ASBL Les Amis du Rail, « est que la voie 3 à Stockem n'aurait pas dû être démontée. Elle aurait ainsi pu servir de voie d'évitement/garage pour les désertes à Viville. Mais il est vrai que fin 2016, le gouvernement belge avait déjà décidé que ce projet P+R n'était pas prioritaire et qu'une extension de l'offre de parking à la gare de Stockem-Viville ne se justifiait pas... » A Arlon, on estime toutefois que ce P+R désengorgerait grandement la ville et que ce service serait très attractif pour le train. Mais cela ne risque pas de changer avant des années malgré les attentes impatientes des Grands-Ducaux...

## Nouveau tarif train avantageux dès mars

La gratuité des transports publics en mars 2020 au Luxembourg va-t-elle booster la fréquentation ? Athus (gare binatale gratuite) avait des craintes, comme Kleinbettingen par-delà la frontière, d'une saturation de parkings aux abords de la gare, avec l'arrivée de nombreux navetteurs venus des larges environs... Mais un accord a finalement été trouvé entre CFL et SNCB, pour toutes les gares de départ. Le prix de l'abonnement diminuera de 29 euros pour une 2ème classe le 1er mars, hors... hausse des prix des tarifs SNCB (de 1,5 à 3 %) prévue le 1er février. L'avantage restera néanmoins conséquent. A Arlon, l'abonnement devrait coûter environ 53 euros au lieu de 82, 110 euros à Marbehan au lieu de 139 euros, 164 euros à Libramont au lieu de 193 euros, et sur l'axe Virton-Athus, il en coûtera 94 euros à Virton au lieu de 123. Au départ d'Athus, ce sera donc gratuit ! Pour les voyageurs d'un jour, le billet ne coûtera plus que 4,80 euros pour 10,80 actuellement.

## Le bide du covoiturage

Sur la route, rien ne s'arrange et il faut compter environ 1 h30 pour effectuer le trajet de 30-35 km entre Arlon et Luxembourg-ville. La bande de covoiturage inaugurée voici quelques mois entre Arlon et Sterpenich, qui a coûté des millions d'euros, est utilisée de façon ridicule. Quelques voitures par jour. Pour rappel, il faut être à trois dans la voiture pour pouvoir l'utiliser, à du 50km/h maximum, lorsque les deux autres bandes sont bloquées...

Le ministre Bellot estime que « c'est une question de mentalité. La voiture est considérée comme le prolongement de son habitation. On a un peu le sentiment d'être déjà chez soi dans sa voiture. Nombreux sont ceux qui préfèrent ce confort-là quitte à rallonger lourdement les trajets... »

Mais la non-utilisation de cette bande était néanmoins inéluctable vu que de l'autre côté de la frontière, elle n'existe pas... L'avantage est donc dérisoire tant que le Luxembourg ne réalise pas le complément. La Région wallonne et la Sofico dresseront un bilan d'ici quelques mois, mais on peut déjà dire que le manque de concertation pour une réalisation commune entre les deux pays ne pouvait qu'entraîner un tel bide !