



LETTRE D'INTENTION
RELATIVE AU
RENFORCEMENT DE LA COOPERATION FERROVIAIRE
ENTRE LE ROYAUME DE BELGIQUE ET
LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

Considérant que trois lignes de chemin de fer permettent la liaison entre la Belgique et le Luxembourg, à savoir :

- la ligne 161-162 côté belge et la ligne 50 côté luxembourgeois, reliant Bruxelles à Luxembourg, via Libramont et Arlon, à la fois utile à relier les deux capitales et à transporter entre les deux pays les navetteurs transfrontaliers vivant à proximité des arrêts de cette ligne ;
- la ligne 42 côté belge et la ligne 10 côté luxembourgeois, reliant Liège à Luxembourg, via notamment Aywaille, Vielsalm et Gouvy assurant également une desserte des navetteurs transfrontaliers ;
- la ligne 167-166-165 côté belge et la ligne 70 côté luxembourgeois, reliant Dinant à Luxembourg via notamment Bertrix, Virton, Aubange et Rodange, destinée tant au transport des voyageurs qu'au transport des marchandises (ligne Athus-Meuse) ;

Considérant qu'environ 45 millions de Belges se rendent quotidiennement ou très régulièrement au Luxembourg pour y travailler, dont 85% en voiture et 7% en train ;

Considérant **la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché**, signée à Luxembourg, le 17 avril 1946 et amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1997, soulignant que :



« Les Parties contractantes veillent à des infrastructures ferroviaires insérées au mieux dans les réseaux de transport transeuropéens et assurent la continuité du service par chemin de fer au-delà des frontières communes. Dans l'intérêt de l'intégration des parties belge, française et luxembourgeoise de la région transfrontalière, de la mobilité des personnes qui y résident et travaillent, et des échanges entre les différents pôles d'activités qui y sont établis, les Parties contractantes favorisent les relations transfrontalières par chemin de fer à des conditions appropriées de desserte, de cadence, de temps de parcours et de confort, notamment lorsque ces relations revêtent sur tout ou partie de la liaison un caractère de service public. » ;

Considérant **la dernière Déclaration conjointe signée lors de la XI^{ème} édition du sommet Gäichel** ayant eu lieu au Luxembourg le 31 août 2021, dans laquelle les deux pays rappellent leur objectif commun d'augmenter le nombre de voyageurs utilisant le transport ferroviaire, de sorte à contribuer au développement durable et aux objectifs climatiques, ainsi que l'importance particulière qu'ils attachent à une modernisation accélérée de la ligne ferroviaire Luxembourg-Bruxelles afin de renforcer la vocation internationale de cet axe ;

Considérant **la décision d'exécution de la Commission européenne sur les connections ferroviaires transfrontalières TEN-T entre Bruxelles et Luxembourg** situées sur le North–Sea Mediterranean Core Network Corridor (partie du projet EuroCap-Rail), dont la publication est attendue dans les prochains mois et dans laquelle la Commission européenne enjoint la Belgique et le Luxembourg à la finalisation de la modernisation de cet axe ferroviaire dans un calendrier défini ;

Déterminés à accroître le transfert modal vers le rail et de permettre ainsi une mobilité libre et plus durable pour les nombreux citoyens traversant régulièrement la frontière, et convaincus des retombées positives pour tous de la poursuite et du renforcement de la coopération ferroviaire entre la Belgique et le Luxembourg ;

Monsieur **Georges Gilkinet**, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité,

et

Monsieur **François Bausch**, Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

ont convenu ce qui suit :



Concernant leur ambition générale

Les deux parties partagent la finalité de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité durable. Les ambitions partagées par les deux pays en matière de politique ferroviaire doivent permettre de contribuer à la réalisation des objectifs climatiques européens, à savoir une réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 et l'atteinte de la neutralité climatique en 2050 au plus tard. Selon la législation européenne en vigueur, les deux pays doivent réduire leurs émissions de GES non-ETS, respectivement de 47% (Belgique) et de 50% (Luxembourg) d'ici 2030. Les deux parties se fixent pour objectif :

- d'augmenter la part de navetteurs quotidiens empruntant le train entre les deux pays (dans l'optique d'un doublement d'ici à 2040) ;
- d'augmenter le volume de marchandises transportées par rail transitant de la Belgique vers le Luxembourg (dans l'optique d'un doublement d'ici à 2040) ;
- de diminuer le temps de trajet entre Luxembourg et Bruxelles, afin de favoriser le transport international de voyageurs par chemins de fer.

Concernant les infrastructures ferroviaires et leur équipement

A présent que le basculement de tensions de 3.000 volts (courant continu) vers 25.000 volts (courant alternatif) du système d'alimentation des caténaires a été réalisé comme convenu sur toutes les lignes transfrontalières¹ et que les infrastructures ferroviaires de part et d'autre de la frontière sont équipées avec le système de sécurité harmonisé ETCS (Baseline 2 et 3, Level 1 ou 2), le principal défi **est de poursuivre et d'accélérer les travaux de modernisation de l'axe 3** entre Gembloux et Luxembourg et des lignes RER entre Bruxelles et Ottignies. **A cette fin, les deux pays défendent un dossier de financement auprès des instances européennes** dans le cadre du programme *Connecting Europe Facilities* (CEF) dont l'appel à projets se clôture en janvier 2024. Ce financement européen, complémentaire aux budgets déjà prévus pour ce projet au sein du PPI 2023-2032 d'Infrabel² qui a été validé par l'Etat fédéral Belge, aura pour objectif

¹ Sur la ligne 162, le basculement de tensions a été réalisé jusqu'à Hatrival, il doit encore être poursuivi jusqu'à Libramont.

² Le PPI 2023-2032 est financé par la subvention classique à l'investissement octroyée par l'Etat fédéral et par un emprunt d'un montant maximum de 1 milliard d'euros.



de permettre d'avancer la date de finalisation des travaux de fin 2031 à fin 2029. La complexité technique de ce chantier d'envergure ne permet pas d'avancer davantage cette échéance (topographie des lieux combinée à la nécessité de maintenir l'exploitation de l'axe pendant les travaux).

Le gestionnaire de l'infrastructure luxembourgeois poursuivra les études de suppression des passages à niveau entre Luxembourg et Kleinbettingen/frontière et construira un nouvel arrêt à Hollerich permettant le transbordement vers le futur tram, les bus et les trains des lignes 50/162 (vers la Belgique, Arlon) et 70/167-165 (vers la France, Longwy et vers la Belgique, Athus), avec une mise en service à l'horizon 2030. Ce nouveau point d'arrêt, connecté au tram luxembourgeois, aura pour objectif d'augmenter le transfert modal de la voiture vers le train pour les navetteurs belges en leur donnant accès au centre-ville de Luxembourg et aux centres d'affaires sans devoir passer par la gare de Luxembourg-Gare Centrale, ce qui constituera un gain de temps substantiel.

Concernant le transport de voyageurs

Améliorer l'offre de transport ferroviaire de voyageurs

L'objectif poursuivi de part et d'autre est le renfort de l'attractivité du rail, ce qui implique une **amélioration qualitative et quantitative des services ferroviaires**.

Depuis 2017, la SNCB a renforcé la fréquence des services de trains sur la plupart des lignes de la Province du Luxembourg belge. C'est aussi le cas pour les relations transfrontalières suivantes, en partenariat avec les CFL :

- la relation IC33 Liège – Aywaille – Trois-Ponts – Vielsalm – Gouvy – Luxembourg qui circule toutes les heures du lundi au vendredi au lieu de toutes les 2 heures ;
- les trains L/Rb Arlon – Luxembourg qui circulent toutes les 30 minutes du lundi au vendredi au lieu d'une fois toutes les heures.



Pour décider des futures extensions de l'offre transfrontalière, les opérateurs SNCB et CFL ont mené, en partenariat, au cours de l'année 2023, une étude d'évolution du potentiel et de l'offre sur les différentes lignes ferroviaires traversant la frontière belgo-luxembourgeoise. Les premières conclusions ont pu être partagées aux autorités publiques impliquées dans cette démarche et les conduisent à soutenir à court et moyen terme les orientations suivantes :

- étudier la faisabilité opérationnelle d'une offre ferroviaire Bruxelles – Luxembourg combinant une desserte du territoire (IC 16 classique) à hauteur de 2 trains/heure avec, en complément, une offre plus rapide (IC avec moins d'arrêts) à certains moments de la journée ;

L'objectif serait d'introduire dès décembre 2026 (ou dès que l'infrastructure le permettra) une offre rapide de 3 A/R (matin, midi et soir), et à partir de décembre 2029 (ou dès que l'infrastructure le permettra), de mettre en œuvre le doublement de la fréquence de l'IC-16 existant, et d'augmenter la fréquence des IC rapides jusqu'à 5 A/R (en veillant à optimiser les correspondances de ces trains rapides avec d'autres connexions internationales à Bruxelles) ;

- préparer la mise en œuvre opérationnelle et financière du prolongement de la relation Rb Arlon – Luxembourg existante sur le réseau luxembourgeois, une fois par heure jusqu'à Libramont (qui remplacerait la relation L Libramont – Arlon existante sur le réseau belge) offrant une relation horaire sans rupture de charge, si possible dès décembre 2024 ;
- étudier la faisabilité économique et opérationnelle du prolongement d'un deuxième train Arlon-Luxembourg, de sorte à offrir une desserte de deux trains par heure sans rupture de charge à moyen terme. Ceci étant la condition pour rendre attractifs de nouveaux pôles multimodaux aménageables dans les gares entre Arlon et Libramont ;
- étudier les possibilités opérationnelles d'améliorer l'offre de transport au départ de Virton et à destination du pôle multimodal de Rodange.

A plus long terme, l'objectif est de développer une offre ferroviaire de type suburbaine (desserte omnibus à haute fréquence) qui permettrait un accès rapide et efficace à la métropole luxembourgeoise depuis la zone frontalière à partir des trois lignes reliant la Belgique au Luxembourg.

La concrétisation de ces orientations se fera en phases et en fonction de l'avancement des chantiers de modernisation de l'axe 3 et dans le cadre des prochains plans transport de la SNCB et des CFL.



Améliorer le confort des voyageurs et le matériel roulant

Les autorités veilleront à ce que leur opérateur respectif assure dans les meilleurs délais l'homologation de leur nouveau matériel roulant pour les services transfrontaliers, à savoir l'homologation du matériel M7 pour la SNCB et l'homologation des automotrices Coradia pour les CFL.

Actuellement, côté SNCB, le matériel roulant utilisé sur les lignes transfrontalières est constitué de Désiro (L 42/10) qui offre une accessibilité PMR optimale. Les meilleurs efforts seront déployés pour remplacer progressivement le matériel de type I11 et M6 actuellement en service sur la relation Bruxelles-Luxembourg par les nouvelles voitures M7. Le matériel M7 de la SNCB est à double étage. Il dispose d'une climatisation et d'un plus grand nombre de prises de courant et d'écrans d'information. Certaines voitures sont équipées d'un espace pour vélos ainsi que d'une accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant.

Le matériel Coradia des CFL se caractérise en effet par un nombre élevé de places assises (334 par automotrice à trois caisses), 12 emplacements vélos et une accessibilité PMR optimale.

Cela permettra aux voyageurs frontaliers de disposer du matériel le plus récent et le plus accessible, tant au bénéfice des personnes à mobilité réduite que pour la combinaison vélo + train.

Améliorer l'accueil des voyageurs et la tarification des services

En ce qui concerne la tarification transfrontalière, l'accord entré en application le 1^{er} décembre 2017 sur une réduction des abonnements transfrontaliers (13,50 euros sur les abonnements mensuels et 135 euros sur les abonnements annuels) prise en charge par le Luxembourg par le biais d'une réduction de la quote-part CFL des recettes, a permis, en contrepartie, de mettre gratuitement les parkings SNCB à proximité des gares à la disposition des détenteurs d'un abonnement de train domicile-travail Belgique-Luxembourg. La SNCB s'engage à maintenir cette mesure dans le futur.



Dans l'ordre alphabétique, il s'agit des abonnements et parkings des localités suivantes : Arlon, Aubange, Bertrix, Florenville, Forrière, Gouvy, Grupont, Habay, Halanzy, Jemelle, Libramont, Marbehan, Messancy, Neufchâteau, Poix-St-Hubert, Stockem, Trois-Ponts, Vielsalm, Virton, Viville, Zone Marche (Marloie, Marche-en-Famenne, Aye).

En mars 2020, la gratuité des transports publics luxembourgeois est entrée en vigueur. La quote-part luxembourgeoise de l'abonnement est depuis lors ramenée à 0 euro et cette perte de recette est entièrement prise en charge par le Luxembourg. La mise en place de la gratuité des transports publics au Luxembourg améliore inévitablement l'attractivité des services ferroviaires. Du côté belge, le nouveau Contrat de Service Public de la SNCB prévoit une révision de la grille tarifaire qui offrira des réductions à certaines catégories de clients, notamment les jeunes, les personnes âgées et les petits groupes.

Il est en effet important d'éviter un potentiel effet inverse, celui de voir de nombreux transfrontaliers se rendre en voiture jusqu'au premier parking luxembourgeois pour ensuite bénéficier de la gratuité des services ferroviaires. Cela serait contraire à l'objectif de transfert modal soutenu par les deux pays et engendrerait de plus des problèmes accrus de congestion aux abords de la frontière.

Les autorités belges et luxembourgeoises s'engagent à prendre les mesures les plus pertinentes pour encourager les citoyens à prendre le transport public au plus près de leur domicile et jusqu'à leur destination finale.

Dans cette optique, et au regard des résultats préliminaires de l'étude susmentionnée menée par les opérateurs, il est convenu de viser un meilleur accueil dans toutes les gares belges entre Libramont et Arlon, en aménageant des espaces de stationnement complémentaires dans les gares desservies selon le potentiel identifié. L'enjeu est de répondre à la saturation actuelle constatée du parking de la gare d'Arlon en adaptant progressivement la capacité de stationnement, y compris cycliste, de certaines gares situées dans la zone de chalandise actuelle de la gare d'Arlon. L'objectif est de planifier l'aménagement de pôles multimodaux qui ont une accessibilité routière aisée et qui bénéficient d'une offre de train attractive (minimum 2 trains/heure vers le Luxembourg sans rupture de charge). Des études complémentaires sont prévues pour identifier les meilleures localisations et les aménagements adéquats (dimensionnement des parkings). L'existence ou le potentiel d'aménagement de connexions cyclables sécurisées et de desserte TEC devront être pris en compte.



A ce stade, les budgets pour l'aménagement de stationnement voiture en gare d'Athus et Libramont, ainsi que pour l'aménagement de stationnement vélo en gare de Athus, Grupont, Marloie et Poix-St-Hubert, sont prévus au plan d'investissements de la SNCB. Ces mêmes gares bénéficieront d'investissements pour améliorer l'accessibilité PMR.

Concernant le transport fret

Poursuivre le développement du fret ferroviaire

Les autorités belge et luxembourgeoise s'engagent à travailler avec leur autorité de répartition de capacités, en charge de l'allocation des sillons, afin de garantir que des sillons transfrontaliers de bonne qualité et en nombre suffisant pour les entreprises ferroviaires de fret soient intégrés dans les modèles capacitaires des deux pays. Les autorités de répartition de la capacité sont invitées à étudier ensemble les causes de retard de trains aux passages des frontières et de prendre les actions correctrices nécessaires (valables aussi pour le transport de voyageurs).

Dans le cadre du futur règlement européen concernant le développement du réseau transeuropéen de transport et afin de poursuivre le transfert modal de la route vers le rail, les autorités belges et luxembourgeoises poursuivront leurs investissements dans l'infrastructure et dans l'interopérabilité des sous-systèmes, afin de garantir la circulation de trains de marchandises de 740m capables de traverser les points frontières dans les délais imposés.

Concernant la mise en œuvre des engagements

Les engagements repris dans cette lettre d'intention seront mis en œuvre par étapes suivant un échéancier à établir.

La mise en œuvre de ces objectifs se fera à un rythme soutenu.

Un groupe de travail composé de représentants des ministères en charge des transports de Belgique et du Luxembourg, qui est placé sous l'autorité directe des deux Ministres, sera en charge de la mise en œuvre des objectifs précités.



Ce groupe de travail se réunira deux fois par an sous présidence alternée des administrations belge et luxembourgeoise et associera à ses travaux les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires des deux pays.

Le groupe de travail aura pour mission :

- de dresser l'état des dossiers évoqués et d'analyser les questions à résoudre en vue d'aboutir à des solutions tenant le plus largement compte des intérêts en cause de part et d'autre ;
- d'arrêter un échéancier concret pour la réalisation des projets ;
- de suivre de très près le respect de cet échéancier et d'en proposer, le cas échéant, une mise à jour régulière ;
- de traiter l'ensemble des questions utiles à améliorer les liaisons ferroviaires entre les deux pays et d'apporter des solutions rapides aux problèmes rencontrés.

Si jugé utile et nécessaire, des rencontres seront organisées entre ministres en vue d'assurer le suivi des travaux et d'y donner les impulsions utiles en vue d'une réalisation rapide et complète des engagements repris dans cette lettre.

Fait à Luxembourg, le 3 octobre 2023, en autant d'exemplaires que de parties.

Vice-Premier Ministre et Ministre de la
Mobilité du Royaume de Belgique,

Vice-Premier Ministre et Ministre de la
Mobilité et des Travaux publics
du Grand-Duché de Luxembourg,

Georges Gilkinet

François Bausch