

Luxembourg-Bruxelles en train plus vite... mais en 2028

Écrit par [Nicolas Léonard](#)

Publié Le 03.06.2021 • Édité à 08:58



Créer un vaste parking à Arlon sans pouvoir augmenter la vitesse et la fréquence des trains: pour le ministre fédéral belge de la Mobilité, c'est une ineptie. (Photo: Maison Moderne/archives)



Écoutez cet article

0:00 / 3:38 1X

En marge du Conseil européen des ministres des Transports, Georges Gilkinet a indiqué que le projet de P+R à Viville-Arlon consistait «à prendre le problème à l'envers». Celui d'une bande de covoiturage sur l'A6, prolongeant au Luxembourg celle de la E411, pourrait aboutir dans les années à venir.

Le Conseil européen des ministres des Transports avait lieu à Luxembourg. Pour la première fois en mode présentiel depuis de longs mois. Les ministres de tutelle,  François Bausch (déi Gréng), côté luxembourgeois, et Georges Gilkinet (Ecolo), pour le niveau fédéral belge, en ont profité pour évoquer l'avenir du rail comme vecteur d'une mobilité durable et l'avenir de la ligne Luxembourg-Bruxelles.

30 minutes de moins en 2028?

Sans surprise, les deux ministres, d'une même voix, ont réaffirmé croire toujours plus au ferroviaire comme élément central de la mobilité d'aujourd'hui et de demain. Contrairement à la Commission européenne, dont la philosophie

«n'est que libérale et a constitué un échec complet. Or, nous devons aller vers un nouvel âge d'or du rail. Il ne suffit pas de dire que l'on veut un réseau transeuropéen.»

D'ailleurs, la simple liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, trois capitales européennes, fait peine à voir. Le tronçon Bruxelles-Luxembourg en particulier, «pour lequel la vitesse commerciale est plus lente que voici 30 ans». Certes, plus de trains circulent, mais une durée de voyage de plus de 3 heures laisse pantois.

Il faut donc aller plus vite. À quel point? Georges Gilkinet ne s'avance pas sur ce terrain, sachant que, dans le domaine des trains, la vérité d'un jour n'est pas toujours celle du lendemain. Néanmoins, «aller une demi-heure plus vite» semble le minimum espéré. Une amélioration qui tiendra beaucoup aux travaux côté belge, où les courbes sont nombreuses. Le chantier est en cours, mais il reste du travail à faire, notamment entre Ciney et Libramont. La fin attendue se dessine à l'horizon 2028, avec «l'ambition que ce soit avant».

Aller plus vite, d'un côté. Augmenter les fréquences, de l'autre. Du coup, le projet de P+R à Arlon-Viville, très attendu par de nombreux frontaliers, et qui a suscité l'intérêt du Luxembourg, semble remisé dans les tiroirs. «Il me semble que c'est prendre le problème à l'envers», constate Georges Gilkinet, qui ainsi dit qu'il n'y croit pas. «On veut créer un endroit où mettre beaucoup de voitures, mais sans desserte de trains en plus.» Inutile de préciser que le projet de Sterpenich, encore moins avancé, trouve sans doute encore moins grâce aux yeux du ministre. D'autant que le télétravail et les nouvelles mesures fiscales attendues dans quelques semaines rendront les P+R encore un peu moins utiles.

Bande de covoiturage: à droite en Belgique, au milieu au Luxembourg

Autre projet: celui de la bande de covoiturage sur la E411/A6. Qui, côté belge, ne connaît qu'un faible succès, puisqu'elle s'interrompt une fois arrivée au poste-frontière de Sterpenich. François Bausch confirme que le Luxembourg reste intéressé, que des études des Ponts et Chaussées sont en cours, et qu'une bande de covoiturage sur la A6 devrait se concrétiser via un élargissement «dans les années à venir».

Seul problème, mais de taille: la bande belge se situe sur la droite de l'autoroute. Une option retenue contre vents et marées par les différents ministres, alors que le Luxembourg veut pour sa part placer cette bande de covoiturage au milieu de la chaussée, pour éviter les problèmes au niveau des entrées et sorties. Les ingénieurs vont donc devoir faire preuve de créativité.

Tackling bias in artificial
intelligence, and
eventually in humans

François Bausch

Déi Gréng

Georges Gilkinet

Ecolo
