



Luxembourg, le **28 DEC. 2020**

**Monsieur Marc Hansen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse à la question parlementaire N°3148 du 17 novembre 2020 de l'honorable député Monsieur Gusty Graas, concernant la mobilité transfrontalière entre Arlon et Luxembourg, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

**François Bausch
Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics**

**Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,
à la question parlementaire n°3148 du 17 novembre 2020 de l'honorable Député Monsieur Gusty
Graas au sujet de la mobilité transfrontalière entre Arlon et Luxembourg**

Dans sa question parlementaire, l'honorable Député reprend l'idée des deux députés wallons Anne Laffut et Yves Evrard qui consiste à aménager un P&R sur l'aire de stationnement de Sterpenich et de relier celui-ci avec une navette à la gare de Kleinbettingen.

Dans ce contexte, il est important de rappeler que les P&R constituent un maillon important de la stratégie de mobilité Modu 2.0 et que celle-ci prévoit une augmentation significative de l'offre dans les années à venir et ceci sur tous les corridors en direction de la capitale.

Au niveau de la ceinture frontalière du corridor de l'A6/E25, le gouvernement luxembourgeois soutient depuis 2014 l'idée d'aménager un P&R à Viville combiné à une desserte attractive par train. Or, ce projet a été reporté à 2027 par le précédent gouvernement fédéral avec l'argument que d'abord les travaux sur la ligne 162 devraient être terminés et qu'aux abords de la gare d'Arlon un nombre suffisant d'emplacements seraient encore disponibles actuellement. Le gouvernement luxembourgeois reste cependant d'avis que le P&R de Viville devra être réalisé pour faire face à la demande croissante et qu'il est idéalement situé pour inciter les frontaliers belges à changer sur les trains qui, grâce aux pôles d'échanges réalisés, les transportent notamment aux portes des centres d'activités du Kirchberg et de la Cloche d'or.

Le projet repris par les deux députés wallons nécessite deux changements de mode de transports en un laps de temps assez restreint, d'abord de la voiture individuelle vers une navette, puis de la navette vers les trains CFL. Le fait que des retards peuvent s'accumuler tant au niveau de la desserte de la navette qu'au niveau de l'exploitation des trains rend ce projet nettement moins attractif en termes de temps de trajet et de confort que l'utilisation du P&R de Viville. S'y ajoute que la navette devrait desservir, pendant toute la journée, chaque train s'arrêtant dans l'une ou l'autre direction à Kleinbettingen, ce qui entrainerait des coûts significatifs pour l'exploitant.

Aussi les surfaces près de la douane, situées intégralement sur le territoire belge, sont-elles nécessaires pour le stationnement de poids-lourds et ne se prêtent pas pour un P&R. Mais surtout, le parking IKEA sert actuellement de P&R pour une ligne de bus RGTR qui amène les navetteurs à la gare de Kleinbettingen, respectivement à Steinfort vers la ligne de bus « express » vers Luxembourg-Ville. Cette ligne RGTR et la co-utilisation du P&R de IKEA répondent donc exactement au besoin formulé par les deux députés wallons. Pour les raisons précitées, il n'est pas prévu de dédoubler cette offre.

En ce qui concerne le projet de bande de covoiturage et de bus sur la bande d'arrêt d'urgence aménagée, il a été annoncé en 2018 et les pré-études y relatives ont été entamées par l'Administration des ponts et chaussées. Tant que ces priorisations pour bus ne seront pas en place sur l'A6 du côté du Grand-Duché, il n'est pas prévu d'y faire circuler des lignes RGTR.