

**Question orale de Mme Dominique Tilmans au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur «l'intervention des employeurs luxembourgeois sur les trajets transfrontaliers» (n° 4-813)**

Et réponse du Ministre

11 juin 2009

---

Mme Dominique Tilmans – Le 30 avril dernier, je vous avais déjà interrogé sur la tarification transfrontalière belgo-luxembourgeoise et l'annonce d'un abonnement spécial sur le réseau grand-ducal à partir du 1er mai. Cela faisait craindre que les frontaliers belges prennent désormais le train au départ des gares luxembourgeoises et délaissent malheureusement le réseau belge.

Vous m'aviez expliqué qu'il s'agissait d'une offre proposée par l'État luxembourgeois et les grandes entreprises et non par les CFL. Un tarif de ce type existe d'ailleurs aussi en Belgique pour le trafic interne.

En parallèle à mon intervention, une délégation de représentants des forces vives de la province de Luxembourg, dont je fais partie aux côtés notamment des bourgmestres de Virton et d'Aubange ainsi que du responsable de l'association « Les amis du rail », a lancé une action commune. Nous avons rencontré M. Jadot, directeur général de la SNCB-Voyageurs qui a expliqué que l'État luxembourgeois espère, par cette offre, convaincre un maximum de travailleurs d'emprunter le réseau de transports en commun en raison de la saturation du réseau routier.

Côté belge, nous continuons de craindre, à juste titre, l'effet psychologique causé par la différence de coût entre les trajets belge et luxembourgeois, ce qui risque d'inciter les frontaliers belges à prendre désormais le train au départ des gares luxembourgeoises.

La rencontre avec M. Jadot a permis de démontrer qu'il serait possible de combiner la réduction sur le trajet luxembourgeois avec le tarif actuel en vigueur sur le territoire belge en prenant deux abonnements. Cette solution a déjà été adoptée par de nombreux navetteurs.

Monsieur le ministre, acceptez-vous d'examiner avec votre homologue grand-ducal la possibilité d'étendre l'intervention des employeurs luxembourgeois sur le trajet belge pour inciter les automobilistes à recourir aux transports en commun et désengorger ainsi la zone frontière aux heures de pointe ?

Vous m'aviez d'ailleurs répondu le 30 avril dernier que vous étiez prêt à entamer des discussions avec votre homologue luxembourgeois pour un accord bilatéral sur l'intervention patronale dans le coût des abonnements. Des contacts ont-ils déjà eu lieu à ce jour ?

Ensuite, pourriez-vous envisager de reconnaître la gare de Virton comme gare frontalière afin de permettre aux navetteurs d'avoir accès au tarif intérieur au même titre par exemple que les gares d'Arlon et de Gouvy ?

**M. Steven Vanackere, vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles.** – Le 30 avril dernier, j'ai déjà répondu à votre première question sur le sujet. Le problème, ai-je souligné à cette occasion, est que tant dans le système de l'intervention patronale dans le prix de l'abonnement en vigueur en Belgique que dans le nouveau système adopté au Luxembourg, une telle intervention n'est accordée que pour les déplacements intérieurs ; elle ne l'est donc pas pour les déplacements transfrontaliers.

Je vous ai également signalé que la SNCB et les CFL étudiaient les possibilités qui s'offraient en transport transfrontalier.

Je vous avais dit être disposé à entamer des discussions avec mon homologue luxembourgeois afin de parvenir à un accord bilatéral en ce qui concerne l'intervention patronale dans le coût des abonnements.

Deux mois se sont écoulés et j'attends encore le résultat de l'étude commune de la SNCB et des CFL avant d'agir.

Il est vrai que les gares d'Arlon et de Gouvy ne sont pas reconnues comme gares frontières. Chaque voyageur se rendant, au départ de ces gares, vers le Grand-Duché paie un montant pour la distance entre ces gares et la frontière belgo-luxembourgeoise. La gare de Virton est située à une distance encore plus longue de la frontière que ces deux autres gares.

Il est évident que la gare de Virton ne peut pas être reconnue comme gare frontière. Si elle l'était, Virton se situant à 24 km de la frontière luxembourgeoise, la SNCB et les CFL pourraient être amenés à considérer comme transfrontalières d'autres gares se trouvant à une distance plus ou moins égale de la frontière. Seule la gare d'Athus est reconnue comme gare frontière au départ de laquelle tant la tarification intérieure luxembourgeoise que la tarification intérieure belge sont d'application.

Par ailleurs, le nouvel abonnement luxembourgeois n'est pas valable jusqu'à la frontière mais jusqu'à la dernière gare luxembourgeoise avant la frontière.

Tout ce système est cohérent. Il m'est dès lors difficile de passer outre la logique suivie depuis longtemps.

**Mme Dominique Tilmans** – Je pose, il est vrai, une deuxième fois la question et je reçois malheureusement une deuxième fois la même réponse.

Cela étant, il ne faudrait pas rater le train de l'évolution. En effet, l'Europe s'élargit et la mobilité des travailleurs s'accroît. La SNCB devrait agir plus rapidement pour favoriser cette dernière. Or elle reste très enfermée dans une politique du passé.

11 juin 2009