



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 Namur, 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 de navetteurs transfrontaliers ;
- la ligne 167-166-165 côté belge et les lignes 60 et 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 l'importance du nombre de travailleurs transfrontaliers transitant entre la Belgique et le Luxembourg, dont la majorité utilise la voiture ;

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 XII^{ème} édition du sommet Gäichel** ayant eu lieu à Bruxelles, le 29 mars 2023, dans laquelle les deux pays plaident pour le renforcement de la défense européenne dans une volonté commune de contribuer concrètement à la construction de l'Europe de la défense afin d'augmenter l'interopérabilité entre les deux armées et la mobilité militaire et la **lettre d'intention** du 3 octobre 2023 qui met déjà en évidence les ambitions communes entre les deux pays en matière de développement des services ferroviaires, en particulier au niveau des relations transfrontalières ;

Considérant la **décision d'exécution¹ de la Commission européenne sur les connections ferroviaires transfrontalières RTE-T² entre Bruxelles et Luxembourg** situées sur le corridor de transport européen Mer du Nord - Rhin - Méditerranée (partie du projet EuroCap-Rail), publiée le 27 novembre 2023 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 à permettre ainsi une mobilité libre et plus durable pour les 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 ;

Considérant que le programme gouvernemental du Luxembourg prévoit l'amélioration des relations transfrontalières, tout particulièrement celle en direction de Bruxelles et que la mobilité militaire reste un enjeu majeur à développer pendant les années à venir ;

Enfin, la Belgique ayant la volonté de mettre en œuvre l'accord de gouvernement fédéral belge qui, d'une part, vise à améliorer la ligne Bruxelles-Luxembourg et à encourager la coopération européenne dans le domaine du transport ferroviaire afin de multiplier et d'améliorer les liaisons ferroviaires européennes et qui, d'autre part, vise à soutenir la stratégie européenne en matière de mobilité militaire en dégagant les moyens nécessaires.

Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,

Et

Monsieur Jean-Luc Crucke, Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale ;

ont convenu ce qui suit :

¹ DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/2699 DE LA COMMISSION du 27 novembre 2023 sur les liaisons ferroviaires transfrontières RTE-T entre Bruxelles et Luxembourg sur le corridor du réseau central « Mer du Nord-Méditerranée » (partie du projet EuroCap-Rail)

² Réseau transeuropéen de transport



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.

Les deux parties se fixent pour objectif :

- d'augmenter la part de voyageurs quotidiens empruntant le train entre les deux pays ;
- d'augmenter le volume de marchandises transportées par rail transitant par la Belgique et 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 transfrontalières³ 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 Ottignies et Luxembourg et des lignes RER entre Bruxelles et Ottignies. Cette ambition est soutenue par la décision d'exécution de la Commission européenne de 2023. A cette fin, les deux pays ont défendu plusieurs dossiers de co-financement auprès des instances européennes dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility* (CEF).

Ce financement européen, complémentaire aux budgets déjà prévus pour ce projet au sein du Plan pluriannuel d'investissement 2023-2032 d'Infrabel⁴ qui a été validé par l'Etat belge, a pour ambition de pouvoir avancer la date de finalisation des travaux de fin 2031 à fin 2029. Bien que les financements perçus se soient révélés inférieurs aux prévisions initiales, la Belgique, avec l'appui du Luxembourg, s'engage à prendre les mesures adéquates afin d'accélérer le calendrier de finalisation des travaux.

³ Sur la ligne 162, le basculement de tensions a été réalisé jusqu'à Hatrival (y compris la gare de Libramont). Il doit encore être poursuivi jusqu'à l'entrée de la gare de Namur.

⁴ 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.



Compte tenu de la situation et de la décision d'exécution susmentionnée, et en particulier son article 4, le 31 décembre 2025 au plus tard, la Commission européenne procédera à un examen des actions et du calendrier de réalisation du projet de modernisation de l'axe 3.

Le gestionnaire de l'infrastructure luxembourgeois poursuivra les études de suppressions des passages à niveau entre Luxembourg et Kleinbettingen/frontière et celles liées à la construction d'un pôle d'échange multimodal à Hollerich permettant le transbordement optimisé entre 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 2034. Ce pôle d'échange, 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.

Les parties s'assurent que les opérateurs ferroviaires belge et luxembourgeois collaborent dans le but de limiter l'impact de ces travaux sur la desserte transfrontalière ainsi que sur les relations Bruxelles – Luxembourg.

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 des années 2023 - 2024, une étude d'évaluation de leur potentiel à l'horizon 2030.



Compte tenu des recommandations issues de l'étude susmentionnée, les parties s'engagent à poursuivre les objectifs suivants à court et moyen termes :

- La mise en service d'un train omnibus sans rupture de charge entre Libramont, Arlon et Luxembourg est prévue pour décembre 2025, à raison d'un train par heure (fusion des relations existantes L Libramont – Arlon et L/Rb Arlon – Luxembourg). En fonction de l'évolution de la demande, un doublement de la fréquence pourra être envisagé compte tenu de la mise à disposition de capacités suffisantes sur l'ensemble des lignes transfrontalières et tenant compte de l'impact financier et opérationnel de ce service.
- L'étude opérationnelle et financière du renforcement de l'offre sur l'axe Bruxelles–Luxembourg par le doublement de l'IC 16 existant (passage à 2 trains/heure), pouvant inclure à certains moments clés de la journée une liaison avec moins d'arrêts (3 à 5 allers-retours en fonction de la réponse des voyageurs et des disponibilités de sillon), afin de répondre à la croissance attendue de la demande sur cet axe stratégique. Ce développement ne verrait toutefois le jour qu'à partir de la fin des travaux sur l'infrastructure ferroviaire, soit décembre 2033 et en tenant compte des impacts financiers et opérationnels de ces services.
- L'optimisation continue de l'occupation du parking d'Arlon et l'incitation au recours des transports publics pour se rendre à la gare d'Arlon.
- L'étude opérationnelle et financière de la création d'un P+R plus proche du lieu de résidence des utilisateurs pour stimuler un shift modal de la voiture vers le train, plus en amont d'Arlon et pour délester le P+R d'Arlon, tel qu'Habay. Sous réserve d'approbation par le Conseil d'administration de la SNCB, cette étude devrait porter notamment sur la faisabilité de la création du parking et une éventuelle adaptation de la gare existante afin de permettre à terme une augmentation de la desserte ferroviaire et de rencontrer la croissance attendue des voyageurs au départ et à l'arrivée d'Habay. Il sera également nécessaire de voir si l'offre locale de bus est à adapter en conséquence.
- 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 (desserte omnibus à haute fréquence) qui permettrait un accès rapide et efficace à la métropole luxembourgeoise depuis la zone frontalière à partir des lignes 162 et 165 reliant la Belgique au Luxembourg.

La concrétisation de ces orientations se fera en phases, dans le cadre des prochains plans de transport de la SNCB et des CFL et en fonction de l'avancement des chantiers de modernisation de l'axe 3, ainsi que des travaux dans le cadre de la construction du pôle d'échange multimodal d'Hollerich et tenant compte des possibilités financières et opérationnelles des deux entreprises.



Les objectifs à moyen et long terme devront faire l'objet d'une évaluation au cours de la période en fonction de l'évolution de la disponibilité des infrastructures. Le résultat de cette évaluation devra être intégré dans une mise à jour de la présente lettre d'intention.

Améliorer le confort des voyageurs et le matériel roulant

Les autorités saluent les avancées significatives enregistrées dans les processus d'homologation des nouveaux matériels roulants 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 (ligne 42/10 & trains omnibus sur la ligne 162/50) qui offre une accessibilité PMR optimale pour les quais de 76 cm. Le nouveau matériel M7 de la SNCB à double étage, remplacera dès l'homologation des voitures M7 BDx et M7 BMx au Grand-Duché de Luxembourg, le matériel tracté de type I11 et M6 sur la relation Bruxelles – Namur – Luxembourg. Il dispose d'une climatisation, 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.

Côté CFL, leurs nouvelles automotrices du type « Coradia Stream High Capacity » (série 2400) ont remplacé en février 2025 les voitures Dosto à double étage sur la relation Luxembourg – Arlon. La série 2400 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. A partir de décembre 2025, la série 2400 s'invitera à Libramont dans le cadre du prolongement des L/RB Luxembourg – Arlon vers Libramont.

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 et train.

Les autorités respectives, le gestionnaire de l'infrastructure des CFL et la SNCB s'engagent à déployer tous leurs efforts en vue de l'aboutissement à très brève échéance de l'homologation (en cours) du matériel roulant M7 au Grand-Duché de Luxembourg.



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 est invitée à maintenir cette mesure dans le futur.

Dans l'ordre alphabétique, il s'agit des abonnements et parkings des gares suivantes : Arlon, Athus, Aubange, Bertrix, Florenville, Forrières, Gouvy, Grupont, Habay, Halanzy, Rochefort-Jemelle, Libramont, Marbehan, Messancy, Neufchâteau, Poix-St-Hubert, Stockem, Trois-Ponts, Vielsalm, Virton, 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.

De plus, du côté belge, le Contrat de Service Public de la SNCB prévoit une révision de la grille tarifaire qui offre des réductions à certaines catégories de passagers, notamment les jeunes, les personnes âgées et les petits groupes, ce qui contribue également à l'attractivité de l'offre.

Néanmoins, il est important d'éviter un potentiel effet inverse, celui de voir de nombreux transfrontaliers se rendre en voiture jusqu'au premier parking situé au Grand-Duché de Luxembourg 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 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 cet objectif, les autorités fédérales belges s'engagent à assurer une bonne coopération avec les pouvoirs locaux. En outre, les autorités des deux pays visent à améliorer l'accueil des voyageurs et à équiper les gares d'équipements favorables à l'intermodalité.



Par ailleurs, toujours dans l'objectif d'améliorer l'accueil des voyageurs, les budgets pour l'aménagement de stationnement voiture en gare d'Athus et Libramont, ainsi que pour l'aménagement de stationnement vélo en gare d'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 belges et luxembourgeoises 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 stratégies et 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 de la mise en œuvre du règlement européen concernant le développement du réseau transeuropéen de transport, 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.

Concernant la mobilité militaire

Les autorités belges et Luxembourgeoises, mettront en œuvre les efforts pour positionner davantage la mobilité ferroviaire au centre des enjeux liés à la défense.

Les deux autorités s'engagent à travailler avec le ministère de la Défense belge et la direction de la Défense luxembourgeoise afin d'assurer une approche cohérente dans le développement des infrastructures ferroviaires à double usage sur les tronçons transfrontaliers des axes identifiés par « Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU » du 18 mars 2025, et principalement sur le corridor de mobilité militaire « central northern ».

Les autorités belges et luxembourgeoises s'engagent à renforcer et à intensifier leur coopération en matière de mobilité militaire, en mettant un accent particulier sur le transport ferroviaire et son potentiel d'usage double (civil et militaire). Elles examineront également les possibilités d'élargir cette collaboration à d'autres modes de transport, afin d'adopter une approche multimodale et intégrée.

Dans cette perspective, les deux pays envisagent également d'élever les discussions sur la mobilité militaire à un niveau supérieur, en impliquant notamment le *Benelux Steering Group – BSG*.



Concernant la mise en œuvre des engagements

Le 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, aura la charge de la mise en œuvre des objectifs précités.

Ce groupe de travail continuera à se réunir 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.

Les parties s'accordent à réviser la présente lettre d'intention en fonction de l'évolution de l'infrastructure et de la demande de déplacement entre les deux pays.

Fait à Libramont, le 29 septembre 2025 en autant d'exemplaires que de parties.

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

Ministre de la Mobilité, du Climat et de la
Transition environnementale du Royaume de
Belgique,

Yuriko Backes

Jean-Luc Crucke