

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bulletin des interpellations et des questions orales

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et des communications**

REUNION DU

MERCREDI 19 MARS 2003

SOMMAIRE

INTERPELLATIONS

de M. Denis Grimberghs (F) à MM. François-Xavier de Donnea, Ministre-Président du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des pouvoirs locaux, de l'aménagement du territoire, des monuments et sites, de la rénovation urbaine et de la recherche scientifique, et Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes, concernant "le résultat de l'étude STRATEC sur le 2^{ème} terminal TGV".

(Orateurs: M. Denis Grimberghs, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Moock, Alain Adriaens, Jean-Pierre Cornelissen et M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes).

de M. Vincent De Wolf (F) à M. Jos Chabert, Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des travaux publics, du transport et de la lutte contre l'incendie et l'aide médicale urgente, concernant "l'aménagement des voiries adapté aux cyclistes".

(Orateur: M. Claude Michel).

**Présidence de M. Claude
MICHEL, président.**

- La réunion est ouverte à 14h40'.

**INTERPELLATION DE M. DENIS GRIMBERGHS A
MM. FRANCOIS-XAVIER DE DONNEA, MINIS-
TRE-PRESIDENT DU GOUVERNEMENT DE LA
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE
DES POUVOIRS LOCAUX, DE L'AMENAGEMENT
DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET SITES,
DE LA RENOVATION URBAINE ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE, ET WILLEM
DRAPS, SECRETAIRE D'ETAT A LA REGION DE
BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DE L'AMENA-
GEMENT DU TERRITOIRE, DES MONUMENTS ET
SITES ET DU TRANSPORT REMUNERE DES PER-
SONNES,**

**concernant "le résultat de l'étude STRATEC sur le 2^{ème}
terminal TGV".**

M. Denis Grimberghs .- Je souhaite vous interroger sur les conséquences politiques que tire le gouvernement de l'étude réalisée par STRATEC sur l'opportunité de développer à bref délai le site de Schaerbeek-Formation pour y localiser un deuxième terminal TGV dans notre Région.

Cette étude a été réalisée dans le cadre de l'accord de coopération Etat-Région et notre Région était partie prenante dans le comité d'accompagnement de l'étude. Je suppose dès lors que vous avez eu l'occasion de vous positionner sur ses résultats.

L'étude STRATEC confirme l'absence de saturation du terminal Bruxelles-Midi. Elle récuse tout lien entre la saturation de la jonction Nord-Midi et l'opportunité de développer le deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Formation.

Cela confirme les points de vue retenus au moment de l'étude d'incidence préalable à la délivrance du certificat d'urbanisme pour la réalisation des lignes à grande vitesse sur le territoire de notre Région. La SNCB avait fini par récuser les conclusions de cette étude d'incidences et par demander l'octroi du certificat d'urbanisme et du permis relatif à la construction d'un ouvrage d'art qui devait servir de fondement au développement du 2^{ème} terminal TGV.

Qu'en est-il des autorisations urbanistiques actuellement accordées à la SNCB? J'ai constaté que des travaux étaient en cours. Sont-ils conformes au permis délivré? Qu'est-ce qui a été réalisé jusqu'à présent? Une négociation est-elle en cours pour adapter le permis délivré en fonction de la situation financière de la SNCB et des résultats de l'étude STRATEC?

Selon l'étude STRATEC, il serait erroné d'utiliser la ligne 28 pour le TGV, car celui-ci ne passerait plus par la gare du Midi. Or, le principal pôle TGV devra toujours se situer dans cette gare. Afin de désengorger la jonction Nord-Midi, la ligne 28 devrait être utilisée par le RER et les lignes intérieures. Le

gouvernement a-t-il des garanties d'utilisation de la ligne 28 pour le délestage de la jonction Nord-Midi?

La zone Schaerbeek-Formation figurant en zone levier au PRD et en ZIRAD au PRAS, quelles initiatives entendez-vous prendre afin de définir les grandes tendances d'aménagement du territoire pour cette zone? Comptez-vous désigner rapidement un auteur de projet chargé de l'élaboration d'un schéma directeur? Quelles mesures conservatoires envisagez-vous pour assurer une préparation et une dépollution de la partie du site ferroviaire qui est déjà quasiment désaffectée? A long terme, il existe des moyens de dépollution originaux comme la plantation de bouleaux. Confirmez-vous que la meilleure localisation d'un deuxième terminal à développer dans le futur est sur le site actuel de la gare de Schaerbeek-Voyageurs? La halte la moins coûteuse pour le TGV serait située en gare du Nord.

Un des arguments de la SNCB en faveur du projet de gare sur le site de Schaerbeek-Formation est qu'il permettrait la réalisation d'une porte d'entrée pour l'aéroport de Bruxelles-National. Le PRD prévoit le développement de terminaux aériens dans les grandes gares de Bruxelles. Où en sont les contacts pour favoriser l'enregistrement des bagages et des voyageurs dans une de ces gares?

Mme Geneviève Meunier .- L'étude STRATEC confirme les positions antérieures d'Ecolo. En effet, il n'y aura pas de saturation de la jonction et du terminal avant 2020. De plus, toute décision hâtive risque de compromettre le développement urbanistique de la gare du Midi et du Quartier européen. Enfin, un deuxième terminal devrait être relié à la ville ce qui n'est pas le cas de Schaerbeek-Formation.

L'étude confirme aussi le diagnostic du parlement et prouve surtout que ceux et le ministre-président en tête qui avaient soutenu ce terminal à Schaerbeek-Formation se sont lourdement trompés. Le gouvernement doit analyser cette étude afin de préparer l'avenir. Je ne comprends d'ailleurs pas la réaction du ministre-président qui continue à privilégier une halte TGV à Schaerbeek-Voyageurs en faisant passer le TGV par la ligne 28, contrairement aux conclusions de l'étude.

Cette dernière précise qu'il faut réfléchir endéans les cinq ans au vu des délais de conception et de permis très longs. Il est temps d'avoir un débat approfondi sur l'avenir des zones de Schaerbeek-Formation et de la gare de l'Ouest traversée par la ligne 28.

Je soutiens la suggestion de M. Grimberghs de désigner rapidement un auteur de projet chargé de l'élaboration d'un schéma directeur. Je souhaite en outre que le gouvernement approfondisse la faisabilité et l'opportunité d'une gare RER à Schaerbeek-Voyageurs. La Région a-t-elle commandé une étude dans ce sens?

Le temps passe vite et il faut anticiper, se préparer. Il s'agit d'une des rares réserves foncières en Région bruxelloise. Il faut donc analyser attentivement les conclusions de cette étude et peut-être en lancer une autre afin de dégager pour cette zone levier, un projet porteur pour les Bruxellois.

M. Michel Moock .- J'étais à la gare du Midi il y a quelques jours et l'accès en est toujours aussi difficile. Si l'on vient en voiture, on se retrouve bloqué par des sens interdits et il n'y a pas d'arrêt pour déposer les voyageurs. Avant de construire un deuxième terminal de TGV, il faudrait terminer le premier et veiller à ce qu'il soit dans un état convenable.

D'après l'étude, le terminal actuel restera suffisant pour un bon nombre d'années. De plus, la jonction n'est toujours pas saturée. Si l'on choisit le site de Schaerbeek-Formation pour la construction d'un deuxième terminal TGV, la ligne 28 s'en trouvera mobilisée, ce qui entraînera une réduction des voies pour la mise en place du RER. C'est impensable. Le PS pourrait approuver la construction d'un deuxième terminal TGV sur le site de Schaerbeek-Voyageurs si cela devait s'avérer nécessaire dans un avenir lointain. Ce point de vue rejoint les interpellations précédentes, ainsi que l'étude STRATEC.

M. Alain Adriaens .- Lorsqu'il y a deux ou trois ans nous débattions de la construction d'un second terminal de TGV, l'hypothèse la plus couramment avancée était celle de l'augmentation du trafic de TGV. Cette hypothèse était basée sur une courbe de croissance linéaire pendant plusieurs dizaines d'années. Aujourd'hui, on trouve dans "Le Soir" un tableau qui montre que, pour le Thalys et l'Eurostar, cette saturation est quasi atteinte. Pour l'Eurostar, le maximum s'est fait en l'an 2000 avec 1.700.000 voyageurs. Aujourd'hui nous sommes redescendus à 1.500.000 voyageurs. Ces chiffres confirment les arguments de ceux qui pensent que, même en 2020, nous n'aurons pas besoin d'un deuxième terminal de TGV. Voilà pourquoi une entreprise qui n'en a pas les moyens comme la SNCB ne devrait pas s'engager dans de nouvelles études, de nouveaux projets fantaisistes.

M. Jean-Pierre Cornelissen .- Pour une ville de la taille de Bruxelles, comment pourrait-on justifier la construction d'un deuxième terminal de TGV? Le rapport d'il y a trois ans, initié par notre commission et consacré à la mobilité dans et autour de Bruxelles reste d'actualité. Si le TGV doit circuler, cela ne devrait sûrement pas se faire par la ligne 28 car cela n'aurait pas de sens. L'utilisation de cette ligne devrait se faire dans le cadre d'une optimisation du RER, si celui-ci se crée un jour. Les statistiques de M. Adriaens confirment que l'on ne doit pas se précipiter. Si un jour une gare doit être utilisée, il faudrait que ce soit celle de Schaerbeek-Voyageurs.

M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes .- En juin 1999, la Région a délivré un permis d'urbanisme pour la construction des lignes TGV au nord de Bruxelles vers Amsterdam et Cologne. L'infrastructure en béton pour le croisement des voies sur le site de Schaerbeek-Formation pouvait être considérée comme le prémisses d'un deuxième terminal TGV. Ce permis a été mis en oeuvre dans les délais voulus, les chantiers se poursuivent à Haren et Buda. Je n'ai pas le pouvoir de retirer ce permis et la SNCB est donc parfaitement en droit d'exécuter cette infrastructure. Je désirerais pourtant qu'il y ait des aménagements afin que le tracé libère un maximum d'espace foncier.

L'ouvrage en béton devait être ceinturé par un coûteux couvage étanche afin d'éviter un assèchement du Moeraske.

Etant donné l'évolution du projet, la SNCB se rend actuellement compte du risque de ne pas pouvoir transformer ces ouvrages d'art en terminal TGV. En conséquence, la SNCB a pris la sage décision de ne pas le réaliser. La SNCB a en effet déclaré, au sujet de l'avancement de la ligne TGV vers Liège : "Aucune décision n'ayant été prise en temps opportun, il ne s'avère plus possible de construire l'infrastructure préparatoire au futur terminal conformément au permis d'urbanisme obtenu en 1999 sans dérive du planning". Par ailleurs, la mise en service de la ligne TGV vers Anvers n'est prévue qu'en 2009 et le projet initial de cette ligne doit être modifié pour y raccorder la future ligne prévue sur la berme centrale de l'autoroute E19 et cela en liaison avec le diablo de l'aéroport.

La SNCB prépare à cet effet les plans d'une nouvelle demande de permis ou de certificat d'urbanisme pour les voies TGV dans Schaerbeek-Formation et la liaison vers l'échangeur autoroutier de Machelen. Cette demande sera soumise à une étude d'incidence. Nous aurons donc l'occasion d'en reparler.

J'ajouterai enfin qu'il aurait été irresponsable d'empêcher la réalisation de l'ouvrage provisoire - un talus de terre - permettant de mettre à niveau la ligne de Liège et le lien avec la ligne vers Zaventem, grâce à un nouveau viaduc.

Les conclusions de l'étude Stratec indiquent que le terminal TGV du Midi suffira aux besoins pendant vingt ans et qu'une division des opérations d'un terminal sur deux sites est inutile. Par ailleurs, le détour de TGV par la ligne 28 n'est pas souhaitable du point de vue du TGV. En outre, en cas de dépassement de la capacité de la jonction Nord-Midi, il est préférable de détourner le trafic intérieur par la ligne 28. De plus, il faudrait analyser l'intérêt de faire arrêter les TGV dans une nouvelle gare de service intérieur. J'ajouterai que la meilleure localisation pour une nouvelle gare est le site de Schaerbeek-Voyageurs. Enfin, si le projet BIAC d'arrêter vingt TGV par jour à l'aéroport est mis en oeuvre, il serait inutile de programmer une halte TGV à Schaerbeek. Je suis, à titre personnel, partisan d'une halte à Schaerbeek plutôt qu'à Zaventem.

Le ministre Chabert m'a demandé de vous faire part que cette étude n'a pas encore été présentée au gouvernement mais que les représentants de la Région ont fait remarquer au chargé d'étude et au cabinet de la ministre fédérale Durant que les propositions actuelles de réseau RER ne sont pas satisfaisantes pour l'utilisation de la ligne 28. C'est aussi mon avis.

Nos représentants soutiennent la proposition de faire passer les TGV par la jonction Nord-Midi mais pas la déviation des trains de pointe du trafic intérieur de la ligne 28 car ils demandent que les trains RER soient déviés vers la gare de l'Ouest qui sera la gare la mieux desservie par le métro.

Le gouvernement insiste toujours sur la priorité à réserver la ligne 28 au RER.

A la demande du secrétaire d'Etat Robert Delathouwer, je vous communique qu'au vu des enjeux économiques et étant donné le nombre relativement faible des TGV en cause, la

Région privilégie le principe de leur réserver la Jonction. La Région appuie un schéma où tous les TGV s'arrêtent au Midi, traversent la Jonction sur des lignes rapides et font une deuxième halte soit à Schaerbeek soit à l'aéroport. Je répète que personnellement je privilégie Schaerbeek.

Le raisonnement est de considérer globalement les capacités offertes par les six voies de la jonction Nord- Midi et des deux fois deux voies des L28 et L26 et en donnant priorité aux trains rapides (TGV et IC) sur la JNM et les trains lents (notamment RER) sur les L28 et L26, ce qui permet de tendre vers une meilleure homogénéisation du trafic et d'assurer une meilleure desserte pour le RER.

C'est ainsi qu'on pourra faire l'économie des investissements TGV sur la ligne 28. Des compléments d'étude permettront d'affiner le potentiel voyageurs de la ligne 28, avec les développements urbanistiques autour de la gare de l'Ouest et l'intermodalité avec le métro.

Un permis pour une deuxième station de métro à la gare de l'Ouest est en passe d'être délivré. La Région veille à développer des plate-formes intermodales bien conçues afin d'accueillir un accroissement de clientèle. Des études s'attachent à étudier l'avantage pour les clients de cette proposition de déviation des RER par la ligne 28, par rapport à la situation existante axée sur la Jonction.

L'étude globale du second terminal précise que la zone de Schaerbeek-Voyageurs est la meilleure localisation pour une nouvelle gare pour le trafic intérieur et pour le TGV, si celle-ci est nécessaire.

Avant de lancer les études du schéma directeur de la zone levier, le gouvernement devra se prononcer sur le schéma ferroviaire souhaitable pour Bruxelles, à savoir le TGV, le réseau IC/IR et ses gares, le RER, la desserte de l'aéroport par ces différents réseaux. Les études réalisées jusqu'ici convergent vers le projet d'une nouvelle grande gare Schaerbeek-Voyageurs, mais il reste des zones d'ombre sur la desserte de l'aéroport et sur les raccords ferroviaire entre le diabolos de l'aéroport et le réseau ferroviaire bruxellois.

Il est donc prématuré de se lancer dans des études détaillées de l'aménagement de la zone de Schaerbeek-Formation et de se pencher sur la dépollution du site. Tous les projets qui concernent les terrains situés entre le canal, l'incinérateur et le pont Van Praet sont découragés pour laisser libres les éventuels futurs accès de la gare.

Il serait bon que Bruxelles ait une porte d'entrée de l'aéroport en ville, mais la SNCB est très réticente à assumer la responsabilité de l'enregistrement et du transport des bagages des voyageurs vers l'aéroport, pour des raisons de sécurité.

L'exemple de la collaboration entre Air France et Thalys à Bruxelles-Midi est tout à fait intéressante, puisque Air France privilégie le TGV pour rallier l'aéroport de Roissy au départ de la gare de Bruxelles- Midi où l'on vous enregistre. Vous devez cependant transporter vous-même vos bagages dans le Thalys et les faire enregistrer à l'aéroport de Roissy.

En outre, la SNCB est l'un des rares réseaux ferroviaires en Europe à avoir renoncé à assurer le service de bagages enregistrés. Il semble donc difficilement envisageable d'enregistrer les bagages des passagers des avions au départ d'une gare de Bruxelles.

En Suisse, où un tel service fonctionne, c'est la compagnie nationale ex-Swissair qui le gère. Si un tel service devait être initié dans un site comme Schaerbeek, ce serait aux compagnies aériennes d'avancer leur comptoir d'enregistrement jusqu'à la gare.

La récupération des bagages au retour de l'avion dans un terminal décentralisé pose également de délicats problèmes d'organisation.

Je réponds à M. Moock en lui demandant de faire preuve d'indulgence vis-à-vis de la gare du Midi et des difficultés d'accès puisque cette gare est toujours en travaux.

Pour l'utilisation de la ligne 28 par les TGV, le choix entre Schaerbeek-Formation et Schaerbeek-Voyageurs n'aura aucune incidence.

En ce qui concerne la question de M. Adriaens, les prévisions de trafic TGV faites par la SNCB sont globalement confirmées. Seul le trafic vers les Pays-Bas avait été largement surestimé. Au niveau du Thalys, on se trouve au-delà des prévisions de trafic. Pour l'Eurostar, la concurrence aérienne sur la ligne Bruxelles-Londres restera très vive tant que la nouvelle ligne en Grande-Bretagne ne sera pas réalisée.

M. Denis Grimberghs .- Il est indispensable d'enregistrer des conclusions plus définitives au niveau des autorités politiques bruxelloises et d'obtenir des garanties de la SNCB. Vous ne me rassurez pas sur ce point.

Si la SNCB souhaite modifier les plans de départ, il est normal qu'elle demande un permis modificatif. Ce n'est pas pour autant que la Région sera responsable d'éventuels retards. Vous pourriez aussi sommer la SNCB de vous fournir la liste des travaux qu'elle exécute.

Si une halte à Schaerbeek-Formation ou Bruxelles-Midi est moins coûteuse qu'à Bruxelles-Nord, la différence réside dans les coûts de fonctionnement. Il faut donc évaluer ou réaliser un arrêt TGV en fonction des besoins des utilisateurs. Il convient de trancher définitivement.

Quand se décidera-t-on sur l'option de Zaventem? Il faudrait toutefois interroger M. Vanhengel sur cette question, car il faut un arbitrage avec nos relais flamands.

Les conclusions urbanistiques montrent que le terrain est destiné à la réserve foncière. Nous avons donc le temps. Dans ce cadre, il faut que la Région précise ces choix en terme d'affectation pour le maintien d'une activité de transport ferroviaire pour les marchandises. Si rien n'est fait, l'activité de formation des trains marchandises à hauteur de Haren est vouée à disparaître.

Par ailleurs, nous devons fixer un accord avec la SNCB sur la ligne 28.

La BIAC a inauguré voici six ou sept ans une nouvelle ligne de gestion de bagages munie d'un système de code-barres permettant l'enregistrement des bagages dans d'autres terminaux. Depuis lors, on a peu avancé sur cette matière. Je souhaite vous convaincre de l'intérêt économique de placer des zones d'enregistrement proches du centre.

M. Willem Draps, Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de l'aménagement du territoire, des monuments et sites et du transport rémunéré des personnes .- La nouvelle direction de la SNCB me semble beaucoup plus à l'écoute de nos préoccupations que la précédente, qui s'apparentait plutôt à un rouleau compresseur.

L'étude STRATEC ne se préoccupe pas des aspects d'intermodalités entre les différents trafics ferroviaires et les autres réseaux de transport.

Dans l'examen des comparaisons entre les sites de la gare du Nord et de la gare de Schaerbeek, il est évident que cette dernière présente de sérieux atouts. Il conviendrait de prendre une fois pour toutes une option claire et définitive.

Au niveau de la concurrence entre le point d'arrêt de l'aéroport et l'est de la Région bruxelloise, la décision finale ne nous appartient pas. Elle doit être négociée avec le Fédéral, c'est-à-dire avec la SNCB, BIAC, et la Région flamande. Cependant, la structure de l'aérogare de Zaventem ne me paraît pas favorable au passage de TGV par manque de capacité. On trouverait sur une même voie du trafic IC et IR, ainsi que le RER et le TGV.

Lors d'une précédente interpellation, M. Cornelissen m'avait fait part de ses craintes sur l'avenir de la desserte marchandises. La SNCB a prévu le maintien de cette gare à Schaerbeek, ainsi que le raccordement avec la plate-forme rail-route. Par contre, l'atelier de la voie, situé à Haren, occupe une surface énorme. Il n'emploie pas beaucoup de Bruxellois et est facilement délocalisable hors de la Région.

Quant à l'atelier de traction, plusieurs de ses activités ont été déplacées au sud de la gare du Midi et il y aura un débat sur son maintien en son site actuel. Plus généralement, la SNCB devra avoir un débat sur la valorisation de certaines de ses propriétés foncières dans le Nord et sur la possible délocalisation de certains sites, comme dans le cas de l'atelier de signalisation à Etterbeek. Ce dernier emploie des gens venus de tout le pays et il n'est pas indispensable à Bruxelles.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. VINCENT DE WOLF A M. JOS CHABERT, MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGE DES TRAVAUX PUBLICS, DU TRANSPORT ET DE LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE ET L'AIDE MEDICALE URGENTE,

concernant "l'aménagement des voiries adapté aux cyclistes".

Le Président .- L'auteur étant excusé, l'interpellation est reportée.

- La réunion est close à 16h10'.