

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1993-1994

11 JUILLET 1994

PROPOSITION DE RESOLUTION

concernant le TGV

(déposée par M. Jean-Pierre CORNELISSEN) (F)

DEVELOPPEMENTS

La S.N.C.B. a pris un retard important dans la réalisation des travaux de la ligne grande vitesse entre Bruxelles et la frontière française. Ne parlons pas de la prolongation vers les Pays-Bas et l'Allemagne.

Même ce projet a été retenu parmi ceux proposés à Corfof, il faudra malheureusement attendre encore plusieurs années avant de voir les TGV rouler à 300km/h en Belgique. Ceci est d'autant plus grave que la France et l'Allemagne se proposent de réaliser un axe encore plus rapide Paris-Strasbourg-Berlin.

Il faut donc faire rouler le plus vite possible les trains qui utilisent les lignes actuelles et qui soient en correspondance avec le réseau TGV français dont le terminus nord actuel est Lille.

Ces trains directs et rapides existent sur la dorsale flamande Anvers-Gand-Courtrai-Lille. Cette ligne rénovée, apte à 180km/h si pas 200km/h avec une simple adaptation de signalisation pourrait aussi voir circuler des TGV Paris-Lille prolongés vers Gand et Anvers évitant Bruxelles.

Par contre la liaison Bruxelles-Lille est vraiment le parent pauvre. Il n'y a aucun train direct. Il faut à chaque fois changer à Tournai.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1993-1994

11 JULI 1994

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

met betrekking tot de HST

(ingediend door de heer Jean-Pierre CORNELISSEN) (F)

TOELICHTING

De N.M.B.S. heeft aanzienlijke vertraging opgelopen bij de uitvoering van de werkzaamheden aan de hoge snelheidslijn tussen Brussel en de Franse grens. Laten wij het niet hebben over de verlenging naar Nederland en naar Duitsland.

Zelfs dit project maakt deel uit van de voorstellen die in Korfoe zijn gedaan. Jammer genoeg zal men nog een aantal jaren moeten wachten alvorens de HST tegen 300 km/u door België rijdt. Dit is des te erger daar Frankrijk en Duitsland voornemens zijn een nog snellere lijn Parijs-Strasbourg-Berlijn tot stand te brengen.

Er moeten bijgevolg zo vlug mogelijk treinen worden ingelegd die van de huidige lijnen gebruik maken en aansluiting geven met het Franse HST-net waarvan Rijsel het huidige eindstation in het noorden is.

Deze snelle en directe treinen bedienen de Vlaamse lijn Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel. Op deze vernieuwde lijn, waarop een snelheid van 180 km/u, en met een eenvoudige aanpassing van het seinwezen, 200 km/u kan worden gehaald, zouden de HST treinen die op de lijn Parijs-Rijsel rijden, kunnen doorrijden naar Gent en Antwerpen, en aldus Brussel vermijden.

De verbinding Brussel-Rijsel wordt werkelijk stiefmoederlijk behandeld. Er is geen enkele directe trein. Er moet telkens worden overgestapt in Doornik..

La proposition est simple:

- Exiger de la SNCB de mettre en service au changement d'horaire de septembre 94 des trains directs Bruxelles-Lille – sans arrêts intermédiaires qui donnent correspondance aux TGV vers Paris, Lyon et la Côte d'Azur ou encore vers Bordeaux.
- Exiger, dès que la SNCF (chemin de fer français) aura pris livraison des rames TGV aptes à rouler en Belgique (elle en a commandé 30 (trente)) et les premières sont livrées, que des TGV aient leurs origines à Bruxelles, gagnent Lille par la ligne de Tournai à vitesse normale mais sans arrêt et poursuivent leur trajet à 300km/h vers Paris, Lyon, Marseille et Bordeaux en contournant d'ailleurs Paris tout en desservant Roissy.

Il est à noter que ce projet existe mais la priorité serait donnée à l'axe Lille-Courtrai-Gand-Anvers plutôt que de terminer à Bruxelles.

Ce type de desserte a été mis en France lorsque le réseau TGV était moins développé et a montré son intérêt.

Dans le cas de Bruxelles, ceci peut être progressivement mis en service dès la fin 1994 – d'autant que l'on fait la même chose pour les EUROSTAR vers Londres. Outre une meilleure desserte de Bruxelles au départ et à destination des grandes villes françaises, ce type de desserte permet un accès aisé à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

Au moment où il est indispensable d'améliorer la mobilité et l'accès vers Bruxelles, il serait regrettable de ne pas être les premiers à disposer de services TGV.

Paris pourrait être à 2 heures de Bruxelles, Lyon à 3 heures 50 et ce de centre ville à centre ville.

Jean-Pierre CORNELISSEN

Het voorstel is eenvoudig :

- Eisen dat de NMBS bij de verandering van de dienstregeling in september 94, op de lijn directe treinen zonder tussenstopplaatsen inlegt die aansluiting geven met de HST naar Parijs, Lyon en de Azurenkust of naar Bordeaux.
- Eisen dat zodra de SNCF (Franse spoorwegen) HST-treinen in gebruik heeft genomen die in België kunnen rijden (de maatschappij heeft er 30 (dertig) besteld en de eerste zijn geleverd) de HST-treinen van Brussel naar Rijsel rijden via de lijn over Doornik, tegen de normale snelheid maar zonder stopplaatsen, en vandaar tegen 300 km per uur doorrijden naar Parijs, Lyon, Marseille en Bordeaux, waarbij overigens om Parijs heen wordt gereden en wordt gestopt in Roissy.

Er valt op te merken dat dit project bestaat maar de lijn Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen zou voorrang krijgen op de lijn met Brussel als eindstation.

Dit soort treinverbinding is in Frankrijk ingevoerd toen het HST-net minder uitgebreid was en heeft zijn nut bewezen.

In het geval van Brussel kan dit geleidelijk aan worden ingevoerd vanaf eind 1994, temeer daar men hetzelfde doet voor de EUROSTAR naar Londen. Afgezien van een betere verbinding tussen Brussel en de grote Franse steden, wordt de luchthaven van Roissy-Charles de Gaulle hierdoor gemakkelijk bereikbaar.

Nu de mobiliteit en de toegang tot Brussel moeten worden verbeterd, zou het jammer zijn dat wij niet als eersten over de HST zouden beschikken.

Vanuit Brussel zou Parijs in 2 uur, Lyon in 3 uur en 50 minuten te bereiken zijn, van stadscentrum tot stadscentrum.

PROPOSITION DE RESOLUTION

Le Conseil régional

- Constate que la SNCB ne pourra assurer avant 1997 ou 1998 l'exploitation de la ligne de chemin de fer à grande vitesse vers la France et avant 2000 au plus tard vers l'Allemagne.
- Constate que face à ces retards, les gouvernements français et allemand ont décidé de faire construire une ligne à grande vitesse de la seconde génération entre Paris, Strasbourg et Berlin permettant la circulation de trains à 350km/h.
- Constate que la liaison entre Bruxelles et Lille, terminus actuel de nombreux trains à grande vitesse vers Paris et le Sud de la France n'est assurée par aucun train direct alors que ceux-ci existent au départ d'Anvers et de Gand.
- Regrette vivement cette situation préjudiciable au rôle de capitale européenne de Bruxelles.
- Invite le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, à se concerter avec l'autorité fédérale dans le but,
 - d'améliorer sensiblement la desserte de Bruxelles.
 - de mettre en service dès septembre de cette année des trains directs vers Lille en correspondance avec les TGV vers Paris et le Sud de la France;
 - de prolonger des services TGV de Lille vers Bruxelles pour la ligne classique afin d'assurer des dessertes directes vers les régions parisienne, Lyon, le Sud-Est et le Sud-Ouest de la France dès que le matériel roulant de la SNCF sera disponible;
 - d'améliorer la desserte vers Luxembourg et Strasbourg, Cologne et Berlin.

28 juin 1994

Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Hoofdstedelijke Raad

- Stelt vast dat de NMBS de hoge snelheidslijn naar Frankrijk niet voor 1997 of 1998 en naar Duitsland niet voor ten vroegste het jaar 2000 zal kunnen exploiteren.
- Stelt vast dat de Franse en de Duitse Regering, gelet op deze verdraging, besloten hebben een hoge snelheidslijn van de tweede generatie aan te leggen tussen Parijs, Straatsburg en Berlijn, waarop treinen tegen 350 km per uur zullen kunnen rijden.
- Stelt vast dat er op de spoorlijn tussen Brussel en Rijsel, het huidige eindstation van vele hoge snelheidstreinen naar Parijs en naar het zuiden van Frankrijk, geen enkele directe trein rijdt terwijl deze wel rijden vanuit Antwerpen en Gent.
- Betreurt ten zeerste deze situatie die nadelig is voor Brussel als hoofdstad van Europa.
- Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering overleg te plegen met de federale overheid,
 - om de bediening van Brussel te verbeteren;
 - om vanaf september van dit jaar directe treinen in gebruik te nemen naar Rijsel die aansluiting geven met de HST-treinen naar Parijs en het zuiden van Frankrijk;
 - om de HST-treinen van Rijsel te laten doorrijden naar Brussel op de bestaande spoorlijn om voor een rechtstreekse verbinding te zorgen naar Parijs, Lyon, het zuidoosten en het zuidwesten van Frankrijk zodra het rollend materieel van de SNCF beschikbaar is;
 - om de verbinding naar Luxemburg en Straatsburg, Keulen en Berlijn te verbeteren.

28 juni 1994

