

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1999-2000

25 APRIL 2000

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

over de investeringen van de NMBS in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door de heren Denis GRIMBERGHS en
Benoît CEREXHE) (F)

Toelichting

De NMBS had eerst verschillende afzonderlijke voorstellen gedaan om de Noord-Zuidverbinding via de tunnel Schuman-Josaphat te ontlasten, de tweede HST-terminal te bouwen en het GEN aan te leggen. Ze heeft er echter de jongste maanden voor gekozen om al die voorstellen samen te voegen in één dossier met als titel «Mobiliteit in en rond Brussel».

In het memorandum dat de NMBS aan de bevoegde politici heeft gestuurd toen de regeringen gevormd werden, wordt deze allesomvattende aanpak overgenomen en worden de financiële middelen gevraagd om al deze werken uit te voeren in het kader van het nieuwe tienjarenplan van de NMBS.

Nu moeten uit dit pakket de mobiliteitsdoelstellingen gehaald worden die normaliter de doorslag zouden moeten geven bij de te maken politieke keuzes.

Welke problemen moeten opgelost worden?

1. De aanleg van het GEN
2. De verzadiging van de Noord-Zuidverbinding
3. De vergunningsaanvragen Watermaal/Schuman/Josaphat
4. De bereikbaarheid van de luchthaven
5. Het beheer van het HST-verkeer in en rond Brussel.

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

25 AVRIL 2000

PROPOSITION DE RESOLUTION

portant sur les investissements de la SNCB dans la Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par MM. Denis GRIMBERGHS et
Benoît CEREXHE) (F)

Développements

Après avoir présenté de manière séparée plusieurs gros dossiers qui concernent le dédoublement de la jonction Nord-Midi par le tunnel Schuman-Josaphat, le deuxième terminal TGV et le RER, la SNCB a choisi ces derniers mois la technique de la globalisation en évoquant tous ces dossiers sous l'intitulé: Politique de mobilité dans et autour de Bruxelles.

Le mémorandum que la SNCB a transmis aux responsables politiques au moment de la constitution des gouvernements, reprend également cette logique de la globalisation en veillant bien à revendiquer les moyens financiers pour la réalisation de cet ensemble de travaux dans le cadre du nouveau plan décennal de la SNCB.

Il reste à démêler ce paquet en tenant compte des objectifs de mobilité qui normalement devraient être déterminants dans les choix politiques qui doivent être arrêtés.

Quels sont les problèmes qui doivent-êtré rencontrés?

1. La réalisation du RER
2. La saturation de la jonction Nord-Midi
3. Les demandes de permis Watermael/Schuman/Josaphat
4. L'accessibilité de l'aéroport
5. La gestion du trafic TGV dans et autour de Bruxelles.

Wij bespreken deze punten afzonderlijk, ook al zijn de oplossingen met elkaar verbonden.

1. De aanleg van het GEN

Ook al hebben de Brusselaars terecht de indruk dat deze kwestie al jaren aansleept, toch moet erop gewezen worden dat er oorspronkelijk helemaal geen eensgezindheid was over de noodzaak om een GEN aan te leggen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft haalbaarheidsstudies gefinancierd samen met de verschillende gezagsniveaus en de betrokken vennootschappen.

Er zij in dit verband eveneens herinnerd aan het protocolakkoord dat op 6 juni 1991 (1) is gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale Staat om de bediening van de Brusselse voorstad te ontwikkelen. Dat protocolakkoord voorziet onder meer in de regelmatige exploitatie van lijn 26 en bepaalt dat dit initiatief, na de evaluatie van het experiment, tot andere lijnen moet worden uitgebreid.

Vandaag beschikt men over de studies die nodig zijn om te bepalen welke investeringen bij voorrang moeten gebeuren voor de aanleg van het GEN. In het fundamentele debat over het exploitatieschema van het GEN is echter het laatste woord nog niet gezegd. Als men nutteloze werken wil voorkomen en prioriteiten voor de investeringen wil vaststellen, zullen de exploitatieschema's zeer snel besproken moeten worden (herinnering aan de motie over het GEN, aangenomen door het Brussels Parlement in mei 1996).

Wij stellen tot onze tevredenheid vast dat de regering in haar advies over het NMBS-verslag «Mobiliteit in en rond Brussel» van december 1999 onderstreept dat «de noodzaak van nieuwe investeringen moet worden aangetoond op basis van de vooruitzichten inzake verkeersstroom (HST, IC/IR, GEN...), het vaststellen van het treinaanbod dat aan de reizigerstroom kan tegemoetkomen (...); deze motiveringselementen ontbreken in het voorgelegde dossier».

Men moet voor ogen houden dat er in het GEN-dossier twee redeneringen tegenover elkaar staan:

- de redenering van de NMBS, die er zich terdege van bewust is dat de aanleg van het GEN van haar afhangt, maar die op een politieke beslissing wacht die haar dit doel oplegt en daar bijgevolg de financiële middelen voor vrijmaakt.

(1) Opgenomen in artikel 32 van de eerste beheersovereenkomst tussen de Staat en de NMBS (BS van 14.10.1992).

Nous examinons séparément ces différentes questions même s'il n'est pas faux que les solutions à y apporter ont des implications entre elles.

1. La réalisation du RER

Même si les Bruxellois ont l'impression légitime que cette question est pendante depuis de nombreuses années, il faut se rappeler qu'au départ, on était loin d'un consensus sur la nécessité de développer ce concept RER. Des études de faisabilité ont été financées par la Région de Bruxelles-Capitale avec la participation des différents niveaux de pouvoir et sociétés concernées.

Il faut aussi rappeler, dans ce contexte, le protocole d'accord conclu le 6 juin 1991 (1) liant la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat fédéral pour le développement de la desserte suburbaine autour de Bruxelles qui prévoit notamment l'exploitation cadencée de la ligne 26 et l'extension de cette initiative à d'autres lignes après évaluation de l'expérience.

Aujourd'hui, on dispose des études nécessaires à la définition des investissements prioritaires pour la réalisation du RER. Le débat essentiel relatif au schéma d'exploitation d'un RER est cependant loin d'être finalisé. Dès lors, si l'on veut éviter des travaux inutiles et fixer les priorités en matière d'investissement, il faudra très rapidement débattre des schémas d'exploitation (rappel de la motion RER adoptée par le Parlement Bruxellois en mai 1996).

Nous notons avec satisfaction que dans l'avis que le gouvernement a rendu sur le rapport de décembre 1999 «Mobilité dans et autour de Bruxelles» émanant de la SNCB, il est souligné que «la nécessité de nouveaux investissements doit être à partir des prévisions d'augmentation de trafic (TGV, IC/IR, RER...), de la définition de l'offre ferroviaire susceptible d'accueillir des clients (...) et que ces éléments de validation font défaut dans le dossier présenté».

Il faut avoir à l'esprit que dans ce dossier du RER, deux logiques s'affrontent:

- celle de la SNCB qui tout en étant parfaitement consciente quelle est dans une position dominante pour la réalisation du RER, attend une décision politique qui lui impose la réalisation de cet objectif et que les moyens financiers afférents soient débloqués en conséquence.

(1) Repris dans le premier contrat de gestion entre l'Etat et la SNCB en son article 32 (MB du 14.10.1992).

- de redenering van degenen die vinden dat men geleidelijk een GEN kan aanleggen als men zeer snel een exploitatiemaatschappij opricht die binnen een termijn van maximum drie jaar een soort voorloper van het GEN zou kunnen uittesten.

Om schot te maken in deze zaak, moeten derhalve de volgende punten snel behandeld worden:

- uitbouwen van een structuur voor het beheer van het GEN
- omschrijven van het exploitatienet
- opstellen van een plan voor infrastructuurwerken
- aankopen van aangepast rollend materieel.

Men mag evenmin uit het oog verliezen dat de meeste politieke partijen, daarin gesteund door het studie bureau, er zich toe verbonden hebben dat er begeleidende maatregelen moeten worden vastgesteld, zodra de werken voor het GEN aangevat worden, als men wil dat het GEN een zeker succes heeft.

2. De verzadiging van de Noord-Zuidverbinding

Het is duidelijk dat er problemen zijn bij het huidige beheer van de Noord-Zuidverbinding. Sommigen hebben trouwens een vrij eenvoudig argument aangevoerd om aan te tonen dat die verbinding verzadigd is: de vertragingen en andere problemen bij de toepassing van het IC-IR-plan in 1998. Als men dit probleem wil oplossen, rijst de vraag of er een extra verbinding tot stand gebracht moet worden of dat het verkeer beter beheerd moet worden met elektro-mechanische voorzieningen en aangepast rollend materieel om de capaciteit te verhogen zonder aan de huidige infrastructuur te raken.

Deze kwestie dient zeker grondig bestudeerd te worden door ervaren technici.

Er bestaan twee oplossingen om via de bestaande infrastructuur de verbinding te vermijden: lijn 28 langs het westen en lijn 26 langs het oosten.

Momenteel heeft de NMBS twee voorstellen om de Noord-Zuidverbinding te vermijden:

- de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat
- de bouw van de HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek onder meer om de HST's langs lijn 28 om te leiden.

Het is misschien veelzeggend dat het probleem van de bediening van de Europese wijk door de NMBS nog amper ter sprake komt. Dat was nochtans enkele jaren de reden om de tunnel Schuman-Josaphat aan te leggen. De vraag rijst of de benaming «Brussel-Europa», die reeds gebruikt wordt voor de tweede HST-terminal, hiervan niet de oorzaak is. De problematiek van het treinaanbod naar de kan-

- celle de ceux qui considèrent que l'ont peut avancer progressivement dans la gestion d'un RER en créant très rapidement une société d'exploitation qui devrait avoir l'ambition de faire fonctionner un embryon de RER dans un horizon maximum de 3 années.

Pour l'avancement de ce dossier, il convient de traiter donc rapidement:

- de la mise en oeuvre d'une structure de gestion du RER
- de la définition du réseau d'exploitation
- d'un plan de travaux d'infrastructure
- de l'acquisition du matériel roulant adéquat.

Il convient également de ne pas perdre de vue l'engagement pris par la plupart des formations politiques, mais également soutenues par le syndicat d'études, que les mesures d'accompagnement doivent être fixées dès l'amorce de la réalisation du RER si l'on veut que celui-ci puisse rencontrer un certain succès.

2. La saturation de la jonction Nord-Midi

Il est manifeste que la gestion actuelle de la jonction pose problèmes. Certains ont d'ailleurs utilisé un argument assez simple pour montrer les problèmes de saturation: les retards et autres dysfonctionnements de l'application du plan IC-IR de 1998. Pour résoudre ce problème la question se pose de savoir s'il faut dédoubler la jonction ou assurer une meilleure gestion du trafic par des équipements électromécaniques et une adaptation du matériel roulant pour assurer une augmentation de capacité à l'intérieur des infrastructures actuelles.

Cette question mérite incontestablement une étude sérieuse confiée à des techniciens expérimentés.

Deux solutions existent au départ des infrastructures existantes pour contourner la jonction: la ligne 28 par l'Ouest et la ligne 26 par l'Est.

A l'heure actuelle, la SNCB a deux projets de contournement de la jonction dans ses cartons:

- la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat
- la localisation du terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation, dont il apparaît qu'une des motivations est le contournement des TGV par la ligne 28.

Il est peut-être significatif que l'on n'évoque plus guère la problématique de la desserte du quartier européen par la SNCB. Cela a pourtant été pendant quelques années la justification de la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat. On peut se demander si l'appellation «Bruxelles-Europe» utilisée d'ores et déjà pour le site du deuxième terminal TGV, n'est pas la cause de cette évolution. Or, cette probléma-

toren in de Europese zakenwijk in vergelijking met de kantoren die in de nabijheid van de verbinding liggen, is vanuit het oogpunt van de overstap naar andere vervoerwijzen ruimer dan de problematiek van het GEN.

Bij het GEN gaat het immers om een bediening over middellange afstand (een straal van 30 km rond Brussel?), terwijl deze kwestie eveneens betrekking heeft op de IC-IR-verbindingen (Luik, Antwerpen).

3. De vergunningsaanvragen Watermaal/Schuman/Josaphat

In opdracht van minister Hasquin is op 28 mei 1999 een stedenbouwkundig attest afgegeven voor de spoorwegverbinding Watermaal-Schuman-Josaphat.

Dit stedenbouwkundig attest is afgegeven na de beslissing van de Overlegcommissie van 11 mei 1999, een advies dat unaniem positief is voor het aanleggen van het bovengrondse deel tussen Watermaal en Schuman en van een tweede ondergronds station (zogenoemd Schuman II) in de parkeerruimten van het Berlaymont-gebouw. Er waren daarentegen maar 3 stemmen voor het aanleggen van de tunnel Schuman-Josaphat (de gewestelijke besturen, behalve het BIM, dat zich onthouden heeft). Alle gemeenten gaven een negatief advies (Schaerbeek en Watermaal-Bosvoorde) of onthielden zich (Brussel-Stad, Elsene, Etterbeek en Oudergem).

Zoals NOMO onderstreept (vertaling) «valt te betreuren dat de gemeenten – en Brussel-Stad in het bijzonder, dat nochtans van meet af aan kritisch stond tegenover het project – door hun terughoudend en gebrek aan politieke moed zich bij de stemming onthielden en daardoor verantwoordelijk waren voor een gunstige uitslag, terwijl alle consideransen in het advies hadden moeten leiden tot de weigering om in de huidige stand van het dossier de tunnel aan te leggen (2).

Ook al hebben wij dit weinig moedige advies (3) aan de kaak gesteld, moeten wij benadrukken dat het advies van de Overlegcommissie als voorwaarde (C1) voor het deel tussen het Schumanstation en de bestaande tunnel van lijn

(2) Nomologue nr. 53 – ETE 99, blz. 3: «Watermael-Josaphat: le coup de force de Hasquin».

(3) Persbericht van Denis Grimberghs van 2 juni waarin hij de hypocrisie aanklaagt van de gemeentelijke gekozenen die, om zichzelf niet al te onpopulair te maken, minister Hasquin het stedenbouwkundige attest hebben laten afgeven voor de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat, maar tegelijk tegen de Brusselaars zegden dat die krachttoeren «in tempore suspecto» geen gevolgen voor de toekomst hadden en dat na de verkiezingen van 13 juni de nieuwe bewindslieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de slechte beslissingen die minister Hasquin aan het einde van zijn ambtstermijn zou nemen, niet zouden hoeven uit te voeren!

tique de la part du transport ferroviaire pour les bureaux situés dans le quartier d'affaires européen à comparer avec ceux situés autour de l'axe de la jonction est en terme de transfert modal une question importante qui dépasse la problématique du RER.

En effet, le RER se réfléchit au départ d'une desserte de moyenne distance (30 km autour de Bruxelles?) alors que cette question concerne également les liaisons IC-IR (Liège, Anvers).

3. Les demandes de permis Watermael/Schuman/Josaphat

Un certificat d'urbanisme a été délivré sur instruction du ministre Hasquin le 28 mai 1999 pour la liaison ferroviaire Watermael-Schuman-Josaphat.

La délivrance de ce certificat d'urbanisme fait suite à la décision prise par la Commission de Concertation du 11 mai 1999, avis unanimement favorable à la réalisation de la section à ciel ouvert entre Watermael et Schuman et d'une deuxième gare souterraine (dite Schuman II) dans les parkings du Berlaymont. Par contre, seules 3 voix favorables au tunnel Schuman-Josaphat furent émises (les administrations régionales sauf l'IBGE qui s'est abstenu) toutes les communes soit, exprimèrent un avis négatif (Schaerbeek et Watermael-Boitsfort) soit, s'abstinrent (Bruxelles-Ville, Ixelles, Etterbeek et Auderghem).

Comme le souligne le NOMO, «il faut regretter ici la frilosité et le manque de courage politique des communes – et de Bruxelles-Ville en particulier, pourtant critique depuis le début à l'égard du projet – qui, par leur abstention, permettent ce vote favorable alors que tous les attendus contenus dans l'avis auraient dû conduire au rejet du tunnel, dans l'état actuel du dossier» (2).

Même si nous avons dénoncé cet avis peu courageux (3), il faut souligner que l'avis de la Commission de Concertation prévoyait comme condition (C1) relative à la section comprise entre la gare Schuman et le tunnel exis-

(2) Nomologue n° 53 – ETE 99, page. 3: «Watermael-Josaphat: le coup de force de Hasquin».

(3) Communiqué de presse de Denis Grimberghs du 2 juin dénonçant l'hypocrisie des mandataires communaux qui tout en prenant une position qui ne les rend pas trop impopulaires ont laissé le ministre Hasquin délivrer le certificat d'urbanisme pour la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat et en appelant à l'opposition des Bruxellois pour dire que ces coups de force en période suspecte n'engagent pas l'avenir, qu'après les élections du 13 juin, les nouveaux responsables de la Région de Bruxelles-Capitale ne seront pas contraints d'exécuter les mauvaises décisions prises par le ministre Hasquin sur le départ!

26 stelde dat er een nieuwe kosten-batenanalyse moest worden gemaakt naar gelang van de beslissingen over de financiering, de aanleg, de exploitatie van het GEN en over de extra kosten van de in die voorwaarden omschreven begeleidende maatregelen.

Er hoeft niet op gewezen te worden dat die verplichting om een nieuwe kosten-batenanalyse van deze investering te maken niet opgenomen werd in het stedenbouwkundige attest.

In de komende weken zal dan de vraag rijzen of de NMBS één enkele vergunning zal aanvragen voor alle werken om de spoorwegverbinding Watermaal-Josaphat aan te leggen of dat ze die werken daarentegen zal opsplitsen.

4. De bereikbaarheid van de luchthaven

Het probleem van de bereikbaarheid van de luchthaven moet in zijn geheel aangepakt worden. De bereikbaarheid per trein is er slechts een onderdeel van. Als dat verbeterd zou worden, zouden er aan de luchthaven minder autoverkeer en vooral minder parkeerproblemen zijn.

Om dit probleem op te lossen worden er regelmatig verschillende plannen voorgesteld:

- de aanleg van de Euro-Metro om de Europese zakenwijk van Brussel en de luchthaven met elkaar te verbinden
- de tunnel Schuman-Josaphat als alternatief voor Euro-Metro
- de bouw van een intern station bij de tweede HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek met de creatie van een PEOPLE MOVER
- de zogenaamde «diabolo» om het kopstation van de luchthaven tot een doorgangstation te verbouwen (ook voor HST-verkeer).

Die verschillende plannen beogen allemaal een aanzienlijke verhoging van het aantal treinreizigers van en naar de luchthaven. Momenteel wordt de trein te weinig gebruikt om zich van en naar de luchthaven te begeven.

Om dat te verhelpen strekt één van de voorstellen ertoe (sommigen koppelen dit voorstel aan het project van een HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek) dat men in één of verschillende Belgische stations kan inchecken. Een dergelijk plan, dat uitgevoerd kan worden door met name de modernisering van de voorzieningen van de luchthaven, in het bijzonder van het bagagebeheer, zou van de treinrit naar de luchthaven een aantrekkelijke oplossing kunnen maken.

Dat zou bovendien het voordeel bieden dat de reizigers na het inchecken niet meer zo lang hoeven te wachten in

tant de la ligne 26, la présentation «d'un nouveau bilan coûts/avantages en fonction des décisions relatives au financement et à la construction et l'exploitation du RER ainsi que le surcoût des mesures d'accompagnement décrites dans ces conditions».

Pas besoin de préciser que le certificat d'urbanisme n'a pas repris cette obligation de présenter un nouveau bilan coûts/bénéfices de cet investissement.

La question qui va se poser dès lors pour les prochaines semaines est celle de savoir si la SNCB va introduire une seule demande de permis pour l'ensemble de la réalisation des travaux de liaison ferroviaire Watermael-Josaphat ou si au contraire, elle va tronçonner la réalisation de ces ouvrages.

4. L'accessibilité à l'aéroport

Le problème d'accessibilité de et vers l'aéroport est posé de manière globale. La question de son accessibilité en chemin de fer n'est qu'une facette de cette problématique qui, si elle était améliorée, permettrait de réduire les problèmes posés par l'augmentation du trafic automobile et surtout le stationnement.

Pour répondre à cette problématique, plusieurs projets ont régulièrement été mis en avant:

- la réalisation de l'Euro-Métro permettant la liaison entre le quartier d'affaire européen de Bruxelles et l'aéroport
- le tunnel Schuman-Josaphat comme alternative à l'Euro-Métro
- la réalisation d'une gare intérieure couplée au deuxième terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation avec la création d'un PEOPLE MOVER
- le projet dit «diabolo» qui permet de situer la gare de l'aéroport national sur le réseau intérieur (voire sur le trafic TGV).

Une donnée constante de ces différents projets, consiste à augmenter de manière considérable le nombre de voyageurs qui utilisent le chemin de fer de et vers l'aéroport. A l'heure actuelle, la part de navettes chemin de fer dans la mobilité de et vers l'aéroport est marginale.

Pour assurer cette augmentation, une des propositions qui est sur la table (et que d'aucuns lient au seul projet de terminal TGV Schaarbeek-Formation) est de permettre le check-in au départ d'une ou plusieurs gares belges. Pareil qui a été rendu possible notamment par la modernisation de l'équipement de l'aéroport, en particulier la gestion des bagages, pourrait rendre attrayante, l'utilisation du train.

Cela offrirait en outre, l'avantage d'éviter aux voyageurs, l'attente parfois longue, à l'aéroport après la réali-

de luchthaven. Zijn handen vrij hebben is natuurlijk een niet te verwaarlozen voordeel, dat van minder nut is in een spoorwegstation dat zich ver van het stadsleven bevindt!

De diablo, die het aantal directe verbindingen van het interne net naar de luchthaven zou verhogen, zou natuurlijk met deze oplossing gecombineerd moeten worden. In ieder geval zou de informatie over de mogelijkheden van het NMBS-station in de luchthaven verbeterd moeten worden. Vandaag is men nog altijd niet in staat om duidelijk mee te delen waar de bagage afgehaald moet worden, wanneer de volgende trein precies zal vertrekken uit het station in de luchthaven. In een allesomvattende benadering van het mobiliteitsprobleem is dit echter een overstapprobleem dat vergelijkbaar zou moeten zijn met het veranderen van vliegtuig in dezelfde luchthaven.

5. Het beheer van het HST-verkeer in en rond Brussel

Het project van de tweede HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek moet vanuit verschillende invalshoeken bekeken worden:

- 1° De evolutie van het HST-verkeer,
- 2° De ligging van de belangrijkste HST-terminal van Brussel,
- 3° De financiële verplichtingen die gepaard gaan met de exploitatie van de HST-lijn die van Duitsland komt en naar Nederland loopt,
- 4° De verbindingen HST/Luchthaven.

1° Wat de evolutie van het HST-verkeer betreft, wijst de NMBS regelmatig op een forse toename van het aantal verplaatsingen met de HST. Anderen vinden deze ramingen daarentegen overdreven en menen dat de capaciteit van de eerste HST-terminal verre van volledig benut is (20 miljoen HST-reizigers op basis van de huidige infrastructuur, terwijl er eind dit jaar geen 6 miljoen HST-reizigers zullen zijn).

Het zou beter zijn om de voorzienbare evolutie van het verkeer grondiger te bestuderen, rekening houdend met de evolutie na de exploitatie van de Eurostar en de Thalys.

2° Wat de ligging van de HST-terminal betreft, heeft de NMBS er zich nooit mee kunnen verzoenen dat de Brusselaars haar het emplacement van het Zuidstation hebben «opgedrongen». Vanaf het begin hadden sommigen in de NMBS een voorkeur voor het rangeerstation van Schaarbeek.

Er zij aan herinnerd dat het GewOP in een HST-terminal in het Zuidstation en in een HST-halte in het Noordstation voorzag.

sation du check-in. Etre débarrassés de ses bagages constitue évidemment un avantage non négligeable dont on voit moins l'utilité sur un site ferroviaire déconnecté de toute vie urbaine!

Le projet «diablo» qui permettrait d'augmenter le nombre de liaisons directes du réseau intérieur vers l'aéroport devrait évidemment être combiné avec cette solution. En toute hypothèse, la gestion correcte de l'information sur les possibilités qu'offre la gare SNCB à l'aéroport devrait être améliorée. Aujourd'hui, on n'est toujours pas en mesure d'annoncer de manière claire à l'endroit où l'on retire ses bagages, à quelle heure précise partira le train suivant au départ de la gare qui se trouve dans l'enceinte de l'aéroport. Si l'on a une vision globale du problème de mobilité, c'est pourtant un problème de transit que l'on pourrait trouver comparable à celui qui consiste à prendre un autre avion dans ce même aéroport.

5. La gestion du trafic TGV dans et autour de Bruxelles

Le projet du deuxième terminal sur le site de Schaarbeek-Formation est à resituer en prenant en considération plusieurs éléments:

- 1° L'évolution du trafic TGV,
- 2° La localisation du principal terminal TGV de Bruxelles,
- 3° Les contraintes financières liées à l'exploitation de la ligne TGV en provenance d'Allemagne vers les Pays-Bas,
- 4° Les liaisons TGV/Aéroport.

1° En ce qui concerne l'évolution de trafic, la SNCB met régulièrement en évidence une augmentation fulgurante des déplacements en TGV. D'autres estiment au contraire que ces estimations sont surfaites et qu'aujourd'hui on est loin de la saturation des capacités offertes par le premier terminal TGV (20 millions de voyageurs sur base des infrastructures actuelles, alors que le trafic n'atteindra pas 6 millions de voyageurs à la fin de cette année).

Le mieux serait de faire une étude plus fine sur l'évolution prévisible du trafic tenant compte des évolutions consécutives à l'exploitation des Eurostar et des Thalys.

2° En ce qui concerne la localisation du terminal, la SNCB n'a jamais été très satisfaite de «l'imposition» du site de la gare du midi par les Bruxellois. Dès le début, certains à la SNCB privilégiaient l'hypothèse de Schaarbeek-Formation.

Rappelons que dans le PRD, il était prévu un terminal à la gare du midi et une halte TGV à la gare du Nord.

De NMBS heeft deze mogelijkheid niet volledig betwist, maar heeft ze achteraf verworpen wegens technische problemen (aantal sporen, verzadiging van de Noord-Zuidverbinding,...).

Men dient voor ogen te houden dat men in het GewOP de HST wilde gebruiken als vervoermiddel naar het stadscentrum en de zakenwijk en dus voorrang gaf aan een locatie die vlot met de stad kon worden verbonden.

Dat is natuurlijk de grootste kritiek op het plan om een tweede HST-terminal (en niet meer een HST-halte, zoals tevoren werden overwogen) op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek te bouwen. De meeste waarnemers beseffen terdege dat de terminal dan buiten de stad zou liggen. Er zijn heel wat voorstanders van het plan om een HST-terminal «in the middle of nowhere» te bouwen!

Een andere kritiek is dat de infrastructuur van de HST-terminal van het Zuidstation nog niet af is.

Een andere kwestie is de termijn waarin eventueel een bijkomende infrastructuur voor de HST's (4) aangelegd zou moeten worden.

De verzadiging van de Noord-Zuidverbinding is wellicht het meest verontrustende (5) argument in het voorstel om de tweede HST-terminal op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek te bouwen. Dat kan er alleen maar toe leiden dat het Zuidstation zijn statuut van HST-centrum van Brussel verliest. Gelet op de ligging van de tweede terminal, die het met name mogelijk maakt de

(4) Er zij aan herinnerd dat bij de indiening van het stedenbouwkundige attest voor de aanleg van de hogesnelheidslijnen ten oosten van Brussel, de kwestie van de tweede terminal indirect gerezen is naar aanleiding van een technisch probleem, namelijk de aanleg van een kruisingsbouwwerk, dat tegelijk voor de onderbouw van een tweede HST-terminal zou kunnen dienen. Deze infrastructuur moet weliswaar dringend aangelegd worden om de hogesnelheidslijnen naar Nederland en Duitsland te exploiteren, maar uit de effectenstudie is gebleken dat de extra kosten voor de aanleg van de onderbouw van een potentiële terminal niet in verhouding stonden tot de termijn waarin deze infrastructuur gebruikt kon worden. In de effectenstudie werd toen een minder duur alternatief voorgesteld om te voorkomen dat een bedrag van 1 miljard frank voor een periode van twintig jaar in de grond werd gestoken. Het vervolg is welbekend. De NMBS is van gedachten veranderd en heeft aangetoond dat deze infrastructuur sneller klaar moet zijn om te kunnen beschikken over het stedenbouwkundige attest, zoals oorspronkelijk werd gevraagd, en wellicht om een vastgoedproject op het emplacement van het rangeerstation van Schaarbeek te ontwikkelen.

(5) Er zij genoteerd dat het rangeerstation kan dienen voor het onderhoud, de stalling en de voorbereiding van de HST-treinen, ongeacht of er al dan niet een tweede terminal aangelegd wordt. Dat is een oplossing die in combinatie met de halte in het Noordstation niet geïntegreerd bestudeerd werd.

Hypothèse qui ne fut pas contesté totalement par la SNCB mais qui par la suite l'a récusée pour des problèmes techniques (nombres de voies, saturation de la jonction Nord-Midi,...).

Il est utile de garder à l'esprit que les hypothèses du PRD étaient basées sur l'utilisation du TGV comme moyen de communication vers le centre des villes et les quartiers d'affaires et privilégiaient donc un développement qui se réalise en bonne connexion avec le tissu urbain.

C'est évidemment la principale critique qui est faite au projet de deuxième terminal (et plus arrêt comme il avait été envisagé précédemment) sur le site de Schaarbeek-Formation. La plupart des observateurs ont bien pris conscience du caractère extra-urbain du projet. Et la formule d'un TGV «au milieu de nulle part» connaît un beau succès!

Une autre critique est celle de ne pas finaliser aujourd'hui l'infrastructure d'accueil du terminal TGV de la gare du midi.

Autre question: celle du délai dans lequel il conviendrait éventuellement de mettre en oeuvre une infrastructure d'accueil supplémentaire pour les TGV (4).

L'argument de la saturation de la jonction est sans doute le plus inquiétant (5) dans la proposition qui justifie la localisation du deuxième terminal TGV sur le site de Schaarbeek-Formation. Cela ne peut que conduire à une désaffectation du site de la gare du midi comme véritable pôle TGV de Bruxelles. En effet, de par sa localisation justifiée notamment par la possibilité du contournement des

(4) Rappelons que c'est lors du dépôt du certificat d'urbanisme relatif à la réalisation des lignes à grande vitesse à l'Est de Bruxelles que cette question du deuxième terminal a été posée indirectement au départ d'un problème technique: la réalisation d'un ouvrage de croisement, lequel pourrait constituer la fondation d'un deuxième terminal TGV. Si la réalisation de cette infrastructure est urgente pour assurer l'exploitation des lignes à grande vitesse vers les Pays-Bas et l'Allemagne, ce qui est apparu au regard de l'étude d'incidence, c'est que les coûts supplémentaires de la réalisation d'un soubassement d'un terminal potentiel était démesuré au regard des délais de mise en service de cette infrastructure. Et l'étude d'incidence de proposer à l'époque une alternative moins coûteuse pour ne pas geler dans le sol plus d'un milliard de francs pour vingt ans. On connaît la suite. La SNCB s'est ravisée et a justifié cette infrastructure dans un délai plus court pour pouvoir disposer du certificat d'urbanisme comme demandé initialement et... sans doute développer un projet immobilier sur le site de Schaarbeek-Formation.

(5) A noter que la gare de formation pourrait jouer son rôle pour l'entretien ou pour la remisage et la préparation des trains TGV indépendamment de la réalisation d'un deuxième terminal. C'est une solution qui couplée à la halte Nord a été insuffisamment étudiée.

HST's langs lijn 28 (6) om te leiden, is het immers mogelijk dat alle HST's er zullen stoppen, terwijl slechts een deel (een derde?) in het Zuidstation zou stoppen. Deze mogelijkheid wordt des te reëler, rekening houdend met de wens van de NMBS om een kokerlijger voor de Eurostar op het emplacement van de tweede terminal te installeren.

3° In verband met de financiële verplichtingen verbonden aan de exploitatie van de HST's die van Duitsland naar Nederland rijden, dient erop gewezen te worden dat volgens de verwachte ontwikkeling van de HST de belangrijkste Duitse steden via Brussel met de Nederlandse steden verbonden zouden moeten kunnen worden. Volgens dat exploitatieschema staat het vast dat de HST in het Zuidstation zal moeten keren, wat tijdverlies met zich brengt. Aangezien de winsten ten dele verdeeld worden naargelang van de rittijden, betekent dit bijgevolg een winstderving voor de HST-beheerders in België.

4° Wat de verbindingen HST-luchthaven betreft, is het wellicht nuttig om na te denken over de mogelijkheid om de luchthaven aan te sluiten op het HST-net, zoals dat in Frankrijk en in Nederland het geval is. Dat denkwerk resulteerde tot nu toe in het voorstel om de tweede terminal in Schaarbeek te bouwen en de nabijheid van de luchthaven te onderstrepen.

Men zou de mogelijkheid moeten onderzoeken om in het station van de luchthaven een halte aan te leggen in combinatie met de verwezenlijking van de «diabolo».

Sommigen wijzen deze mogelijkheid op voorhand van de hand, omdat zij vrezen dat er dan een HST-centrum buiten Brussel ontstaat. Wij denken dat het probleem uit het communautaire vaarwater kan worden gehouden wanneer men weet dat er in de luchthaven alleszins geen terminal kan worden gebouwd. Men zou dan terugvallen op de oplossing van een tweede halte, wat niet nadelig kan zijn voor de HST-terminal van het Zuidstation.

Conclusies

Men kan het positief vinden dat de NMBS alle infrastructuurwerken voor de bediening van Brussel in één voorstel heeft samengevoegd. Deze totaaloplossing zou er echter moeten toe leiden dat de investeringsplannen onderling afgewogen worden en niet allemaal opgedrongen worden door middel van een uiterst onaangename chantage (als ik de tunnel Schuman-Josaphat niet krijg, kan ik geen GEN aanleggen,...).

(6) Tot nu toe is er geen enkele studie uitgevoerd over de voorwaarden waaronder de GEN-treinen op lijn 28 zouden kunnen rijden. Deze lijn loopt door woonwijken in Molenbeek, Koekelberg, Jette en Laken. De sporen moeten op zijn minst overwelfd worden om de geluidshinder te verminderen.

TGV par la ligne 28 (6), on peut faire l'hypothèse que tous les TGV s'arrêteront au deuxième terminal alors que seule une partie (un tiers?) de ceux-ci s'arrêteraient à la gare du midi. Cette hypothèse est renforcée par la volonté de la SNCB d'installer un caisson Eurostar sur le site du deuxième terminal.

3° En ce qui concerne les contraintes financières liées à l'exploitation du TGV en provenance de l'Allemagne vers les Pays-Bas, il convient de rappeler que les perspectives de développement du TGV devraient permettre la réalisation de raccordement des principales villes allemandes avec les villes hollandaises en passant par Bruxelles. Dans ce schéma d'exploitation, il est certain que la localisation de la gare du Midi entraîne l'inconvénient d'un rebroussement et donc d'une perte de temps. Les bénéfices étant partiellement répartis en fonction des temps de parcours, cette situation entraîne donc un manque à gagner pour les gestionnaires du TGV en Belgique.

4° Concernant les liaisons TGV/Aéroport, il n'est sans doute pas inutile de réfléchir comme la chose s'est faite en France et aux Pays-Bas, à la possibilité de connecter l'aéroport au réseau TGV. Jusqu'à présent, cela a abouti à proposer le développement du deuxième terminal à Schaerbeek en soulignant la proximité avec l'aéroport.

Il faudrait étudier la possibilité d'un arrêt à la gare de l'aéroport, lié à la réalisation du projet «diabolo».

Certains récusent par avance cette hypothèse en craignant le développement d'un pôle TGV hors de Bruxelles. Nous pensons que ce phantasme d'une gestion linguistique du problème peut être écarté lorsque l'on sait qu'à l'aéroport il n'y aura en tout cas pas la possibilité de développer un terminal. On en reviendrait à la logique d'un deuxième arrêt, ce qui ne peut pas être pénalisant pour le site du terminal TGV de la gare du Midi.

Conclusions

On peut se réjouir du fait que la SNCB ait globalisé l'ensemble des travaux d'infrastructure qui concernent la desserte de Bruxelles. Cependant, cette globalisation devrait amener à réfléchir les projets d'investissement les uns par rapport aux autres et non à les imposer tous dans un système de chantage particulièrement déplaisant (si je n'obtiens pas le tunnel Schuman-Josaphat, je ne sais pas faire de RER,...).

(6) Aucune étude sur les conditions d'exploitation de la ligne 28 par les trains RER n'a été réalisée à ce jour. Cette ligne traverse des quartiers habités à Molenbeek, à Koekelberg, à Jette et à Laeken. Il faudra à tout le moins imaginer le développement d'une couverture des voies pour diminuer l'impact au niveau du bruit.

Dit denkwerk moet eveneens verricht worden op basis van de exploitatieplannen en dus van het vervoeraanbod. Tenslotte is het zeker niet wenselijk dat alle plannen van de NMBS geblokkeerd worden. Integendeel, na afloop van het aan de gang zijnde denkwerk moeten de noodzakelijke infrastructuurwerken in verschillende fases uitgevoerd worden.

Dit denkwerk moet snel gebeuren opdat Brussel zijn voordeel kan doen met het tienjarenplan van de NMBS. Het zou daarentegen niet aanvaardbaar zijn dat een aantal werken zonder enige gedachtewisseling worden opgelegd met als belangrijkste argument dat er een gunstige financiering voor gevonden wordt.

Il est également indispensable que cette réflexion se fasse au départ des projets d'exploitation et, donc, de l'offre de transport. Enfin, il n'est certainement pas souhaitable de bloquer tous les projets de la SNCB. Au contraire, à l'issue des réflexions en cours, on doit phaser la réalisation des travaux d'infrastructure indispensables.

Cette réflexion doit être réalisée dans un délai court pour que Bruxelles puisse avoir sa part dans le plan décennal de la SNCB. A l'inverse, il ne serait pas acceptable que l'on impose un certain nombre de travaux sans débat en justifiant leur intérêt d'abord par l'opportunité que constitue leur financement.

Denis GRIMBERGHS (F)
Benoît CEREXHE (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**over de investeringen
van de NMBS in het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

Na het onderzoek van het NMBS-document «Mobilitéit in en rond Brussel»,

Kennis genomen hebbend van het advies van de Regering over dit verslag,

Bewust van de noodzaak om te beschikken over een wetenschappelijke analyse uitgewerkt in samenwerking met de diensten van de NMBS, maar met de onafhankelijkheid die vereist is voor een kritische analyse van de voorstellen,

In het bijzonder bewust van de noodzaak om te beschikken over relevante gegevens over de evolutie van het verkeer en over de exploitatieschema's,

Rekening houdend met de financiële lasten in het kader van de aanhangsels 4 en 5 bij het samenwerkingsakkoord van 15 september 1999 om studies over het uitvoeren van spoorwegwerken uit te voeren,

Rekening houdend met de dringende noodzaak om het standpunt van de Brusselse regering voor te bereiden in het kader van de komende onderhandelingen over het tienjarin investeringsplan van de NMBS,

- Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om onderhandelingen aan te knopen met de federale Staat en de NMBS opdat in het kader van het samenwerkingsakkoord van 15 september 1999 en de aanhangsels ervan een allesomvattende studie wordt uitgevoerd over de infrastructuurwerken die de NMBS wil uitvoeren om de bediening van Brussel te verbeteren; deze studie zou een hulpmiddel moeten zijn bij de selectie van de noodzakelijke infrastructuur naargelang van de kosten en het nut ervan voor de verbetering van het aanbod van openbaar vervoer,
- Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de tunnel Schuman-Josaphat op te schorten totdat de voornoemde allesomvattende studie klaar is.

17 maart 2000

PROPOSITION DE RESOLUTION**portant sur les investissements
de la SNCB dans la
Région de Bruxelles-Capitale**

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

Ayant examiné le document de la SNCB intitulé «mobilité dans et autour de Bruxelles»,

Ayant pris acte de l'avis rendu par le Gouvernement sur ce rapport,

Conscient de la nécessité de disposer d'analyse scientifique élaborée avec la collaboration des services de la SNCB mais avec l'indépendance nécessaire à une analyse critique de ses propositions,

Conscient en particulier de la nécessité de disposer de données pertinentes en terme d'évolution de trafic et en terme de schéma d'exploitation,

Compte tenu des charges financières inscrites dans le cadre des avenants 4 et 5 de l'accord de coopération du 15 septembre 1999 pour la réalisation d'études pour la réalisation d'ouvrages ferroviaires,

Compte tenu de l'urgence de préparer la position du Gouvernement bruxellois dans le cadre de la négociation qui se prépare pour le plan décennal d'investissement de la SNCB,

- Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de négocier avec l'Etat fédéral et la SNCB pour que, dans le cadre de l'accord de coopération du 15 septembre 1993 et de ses avenants soit réalisée une étude globale relative aux travaux d'infrastructure demandés par la SNCB en vue d'améliorer la desserte de Bruxelles; cette étude devrait permettre de disposer d'un outil d'aide à la décision permettant d'aboutir à la sélection des infrastructures nécessaire en fonction de leur coût et de leur intérêt en terme d'amélioration de l'offre de transport public,
- Demande au Gouvernement de suspendre l'octroi de permis d'urbanisme pour la réalisation du tunnel Schuman-Josaphat jusqu'à la conclusion de l'étude dont question ci-dessus.

Le 17 mars 2000,

Denis GRIMBERGHS (F)
Benoît CEREXHE (F)

