



GEWONE ZITTING 2019-2020

27 FEBRUARI 2020

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**teneinde het vrachtvervoer per spoor in het
 Brussels Gewest en op de site van Schaarbeek-
 Vorming te ontwikkelen**

(ingediend door mevrouw Françoise DE SMEDT (F),
 de heer Youssef HANDICHI (F), mevrouw Stéphanie
 KOPLOWICZ (F), de heren Jan BUSSELEN (N), Petya
 OBOLENSKY (F), Luc VANCAUWENBERGE (F),
 Francis DAGRIN (F), mevrouw Caroline DE BOCK (F),
 mevrouw Elisa GROPPI (F) en
 mevrouw Leila LAHSSAINI (F))

Toelichting

Bijna 3.500 meer vrachtwagens per week in het Brusselse verkeer. Dit zal binnenkort het onwaarschijnlijke gevolg zijn van de werken voor de ontmanteling van de sporen op de site van Schaarbeek-Vorming. Twee spoorlijnen op de site moeten immers verdwijnen, waaronder de laatste spoorverbinding van de haven van Brussel.

Het verbindingsspoor, dat de Vilvoordelaan diagonaal kruist, is van groot strategisch belang omdat het de hele site van Schaarbeek-Vorming verbindt met het hele spoorwegnet. Het enorme rangeerterrein beslaat een oppervlakte van 40 hectare en strekt zich uit van het station van Schaarbeek tot voorbij Haren.

In de afgelopen 30 jaar zijn drie van de vier spoorverbindingen met de haven van Brussel, of 5,5 kilometer spoor, al ontmanteld. Slechts twee plaatsen in het Brussels Gewest worden momenteel bediend door vrachtlijnen : de Audi-fabriek in Vorst en de voorhaven op de rechteroever.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

27 FÉVRIER 2020

**PARLEMENT DE LA RÉGION
 DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION
**visant à développer le transport ferroviaire
 de marchandises en Région bruxelloise et
 sur le site de Schaerbeek-Formation**

(déposée par Mme Françoise DE SMEDT (F),
 M. Youssef HANDICHI (F), Mme Stéphanie
 KOPLOWICZ (F), MM. Jan BUSSELEN (N), Petya
 OBOLENSKY (F), Luc VANCAUWENBERGE (F),
 Francis DAGRIN (F), Mmes Caroline DE BOCK (F),
 Elisa GROPPI (F) et Leila LAHSSAINI (F))

Développements

Près de 3.500 camions en plus chaque semaine dans le trafic bruxellois. Ce sera bientôt la conséquence improbable des travaux de démantèlement des voies sur le site de Schaerbeek-Formation. Deux lignes de chemin de fer du site devront en effet disparaître, dont la dernière liaison ferroviaire du port de Bruxelles.

La voie de raccordement, qui traverse l'avenue de Vilvorde en diagonale, est d'une grande importance stratégique car elle relie tout le site de Schaerbeek-Formation à l'ensemble du réseau ferroviaire. L'énorme gare de triage couvre une superficie de 40 hectares et s'étend de la gare de Schaerbeek jusqu'au-delà de Haren.

Au cours des trente dernières années, trois des quatre liaisons ferroviaires du port de Bruxelles, soit 5,5 kilomètres de voies ferrées, ont déjà été démantelées. Seuls deux endroits de la Région bruxelloise sont actuellement desservis par des lignes de fret : l'usine Audi à Forest et le port extérieur sur la rive droite.

Gevaren voor de gezondheid

Dit nieuws is zorgwekkend voor de gezondheid van de Brusselaars en de bevolking van de rand. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie is luchtvervuiling de gevaarlijkste milieufactoor voor de gezondheid. De fijne deeltjes die we inademen kunnen onze longen, hart en hersenen aantasten, waardoor we het risico lopen op kanker, beroerte en hart- en longaandoeningen. Elk jaar sterven wereldwijd maar liefst 7 miljoen mensen voortijdig aan de gevolgen van luchtvervuiling.

Het zijn vooral de emissies van dieselauto's en – vrachtwagens die medische problemen veroorzaken, zoals hartfalen en longziekten. Luchtvervuiling wordt ook in verband gebracht met vele andere ziekten, zoals diabetes, depressie en de ziekte van Alzheimer.

België is een van de meest vervuilde gebieden ter wereld als het gaat om fijne deeltjes. De Europese Commissie had al kritiek geuit op ons land wegens de slechte luchtkwaliteit. Dit geldt in het bijzonder voor Brussel en Antwerpen.

De toekomst van het vrachtvervoer via het spoor veiligstellen

Het vrachtvervoer is verantwoordelijk voor bijna 10 % van de totale CO₂-uitstoot in Europa. Driekwart van al het Europese vervoer wordt nu per vrachtwagen uitgevoerd. Verwacht wordt dat het vrachtvervoer tegen 2030 met 30 % blijft groeien. Dit komt neer op ongeveer dezelfde hoeveelheid als de hele Duitse vrachtvervoersmarkt, namelijk 1 miljoen extra vrachtwagens op de Europese wegen tegen 2030.

Het vrachtvervoer per spoor is acht keer minder vervuilend dan via de weg en verbruikt zes keer minder energie. Het is dan ook van essentieel belang ervoor te zorgen dat de goederen niet over de weg, maar over het spoor worden vervoerd. Als er niets verandert, zal de impact op ons milieu en onze maatschappij rampzalig zijn. Een modal shift van de weg naar het spoor is dringend noodzakelijk.

Ook wat betreft de rentabiliteit is het vrachtvervoer per spoor een geschikte oplossing. Met de trein kan meer worden geladen en de totale kosten van het vervoer worden gespreid over een groter aantal eenheden. In het bulkvervoer is de prijs per ton een belangrijke indicator en is het vrachtvervoer per spoor het meest efficiënte vervoersmiddel over land, naast het meest ecologisch verantwoorde.

Dangers pour la santé

Cette nouvelle est préoccupante pour la santé des Bruxellois et des habitants de la périphérie. Selon l'Organisation mondiale de la santé, la pollution de l'air est le facteur environnemental le plus dangereux pour la santé. Les particules fines que nous respirons peuvent affecter nos poumons, notre cœur et notre cerveau, nous exposant à des risques de cancer, d'accident vasculaire cérébral et de maladies cardiaques et pulmonaires. Chaque année, pas moins de 7 millions de personnes dans le monde meurent prématurément des effets de la pollution atmosphérique.

Ce sont surtout les émissions des voitures et des camions diesel qui entraînent des problèmes médicaux tels que l'insuffisance cardiaque et les maladies pulmonaires. La pollution de l'air est également liée à de nombreuses autres maladies, telles que le diabète, la dépression et la maladie d'Alzheimer.

La Belgique est l'une des régions les plus polluées au monde, en ce qui concerne les particules fines. La Commission européenne avait déjà critiqué notre pays en raison de la mauvaise qualité de l'air. Bruxelles et Anvers sont particulièrement concernées.

Sauvegarder l'avenir du fret ferroviaire

Le transport de marchandises représente près de 10 % des émissions totales de CO₂ en Europe. Les trois quarts de tout le transport européen se font aujourd'hui par camion. On s'attend à ce que le transport de fret continue à croître de 30 % d'ici 2030. Cela représente à peu près la quantité de l'ensemble du marché allemand du transport de marchandises, soit 1 million de camions supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2030.

Le transport de marchandises par rail est huit fois moins polluant que le transport par route et consomme six fois moins d'énergie. Il est donc essentiel d'œuvrer pour que le transport de marchandises s'effectue par voie ferrée plutôt que par la route. Si rien ne change, l'impact sur notre environnement et notre société sera désastreux. Il est urgent de procéder au transfert modal de la route vers le rail.

Le transport ferroviaire de marchandises est aussi une solution appropriée en termes de rentabilité. Grâce au train, en effet, on peut charger davantage et le coût total du transport est réparti sur un plus grand nombre d'unités. Dans le transport en vrac, le prix de la tonne est un indicateur important et le chemin de fer de fret est le moyen de transport terrestre le plus efficace, en plus d'être le plus écologiquement responsable.

Vooral zware ladingen lenen zich uitstekend voor vervoer per spoor. Voorbeelden hiervan zijn ijzererts voor de staalindustrie en staaltransport voor de automobieliindustrie, maar ook landbouwproducten zoals granen, sojabonen, groenten en fruit. Natte bulk – waaronder vloeibare chemicaliën, LPG, alcohol en voedingsoliën - wordt ook vaak per spoor vervoerd.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de zeer sterke groei van het intermodaal vervoer van vaak lichtere industriële en consumptiegoederen, waarbij het vrachtvervoer per spoor vaak het knooppunt van het intermodaal vervoer vormt.

Zelfs over relatief korte afstanden is het spoor een kosteneffectieve vervoerwijze. Intermodale diensten tussen de haven van Rotterdam en binnenvaartterminals zoals Moerdijk, Tilburg, Venlo, enz. zijn hiervan een voorbeeld. Een nog veelzeggender voorbeeld is de afvaltrein tussen Haarlem en Amsterdam op een traject van minder dan 10 kilometer. Dit vermindert ook de congestie op de Amsterdamse ringweg en de gevolgen van verkeersopstoppingen voor het milieu.

Infrabel, het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en de site van Schaarbeek-Vorming

Het « Fonds voor Spoorweginfrastructuur » (FSI) werd opgericht bij koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur als instelling van openbaar nut.

De gronden die zich op de site www.fif-fsi.be bevinden werden overgedragen aan het FSI in het kader van de overdracht van sommige activa en schulden van de NMBS krachtens de koninklijke besluiten van 30 december 2004 en van 28 januari 2005.

Op 22 december 2008 heeft de raad van bestuur van het FSI beslist om het fonds tot een naamloze vennootschap om te vormen en de statuten van het fonds in zijn nieuwe vorm te bepalen.

De onderhandelingen over de site van Schaarbeek-Vorming, waar de verbindingslijn zich bevindt, zijn al meer dan tien jaar aan de gang. De grond is eigendom van het FSI, een bedrijf dat volledig in handen is van de federale overheid en dat tot doel heeft grond die vroeger tot de spoorweginfrastructuur behoorde, te verkopen aan bouwpromotoren en vastgoedinvesteerdere. De federale regering wil op die manier een deel van de historische schuld van de NMBS wegwerken.

Het koninklijk besluit van 30 december 2004 tot vaststelling van de lijsten van de passiva en van de activa bedoeld in artikel 454, § 2, tweede lid van de programmawet van 22 december 2003 die door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan het Fonds voor spoorweginfrastructuur overgedragen worden, aangenomen in het kader van de splitsing van de goederen van de NMBS, verplicht Infrabel om uiterlijk op 31 december 2020 alle

Ce sont surtout les cargaisons lourdes qui se prêtent très bien au transport par rail. Pensons notamment au minerai de fer pour l'industrie sidérurgique et au transport de l'acier pour l'industrie automobile, mais également aux produits agricoles tels que les céréales, le soja, les légumes et les fruits. Le vrac humide – y compris les produits chimiques liquides, le GPL, l'alcool et les huiles alimentaires – est également fréquemment transporté par voie ferrée.

Un autre développement important est la très forte croissance du transport intermodal de produits industriels et de consommation souvent plus légers, les chemins de fer de fret étant souvent la plaque tournante des opérations de transport intermodal.

Même sur des distances relativement courtes, les chemins de fer constituent un mode de transport rentable. Les services intermodaux entre le port de Rotterdam et des terminaux intérieurs tels que Moerdijk, Tilburg, Venlo, etc. en sont un exemple. Un exemple plus parlant encore est le train de déchets entre Haarlem et Amsterdam, sur un trajet de moins de 10 kilomètres. De quoi réduire aussi la congestion du périphérique d'Amsterdam et les conséquences des embouteillages sur l'environnement.

Infrabel, le Fonds d'infrastructure ferroviaire et le site de Schaarbeek-Formation

Le « Fonds d'infrastructure ferroviaire » (FIF) a été créé par l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire en tant qu'organisme public doté de la personnalité juridique.

Les terrains qui se trouvent sur le site www.fif-fsi.be ont été transférés au FIF dans le cadre du transfert de certains actifs et dettes de la SNCB en vertu des arrêtés royaux du 30 décembre 2004 et du 28 janvier 2005.

Le 22 décembre 2008, le conseil d'administration du FIF a décidé de transformer le Fonds en société anonyme et d'arrêter les statuts du Fonds sous sa nouvelle forme.

Les négociations concernant le site de Schaarbeek-Formation, sur lequel se trouve la voie de raccordement, se poursuivent depuis plus de dix ans. Le terrain appartient au FIF, une société détenue à 100 % par l'État fédéral et dont le but est de vendre des terrains appartenant auparavant à l'infrastructure ferroviaire à des promoteurs de construction et des investisseurs immobiliers. Le gouvernement fédéral veut ainsi apurer une partie de la dette historique de la SNCB.

L'arrêté royal du 30 décembre 2004 arrêtant les listes des passifs et actifs visés à l'article 454, § 2, alinéa 2, de la loi-programme du 22 décembre 2003 transférés par la Société nationale des Chemins de fer belges au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, adopté dans le cadre de la scission des biens de la SNCB, impose à Infrabel de retirer toutes les voies ferrées du site de Schaarbeek-Formation au plus tard pour le 31 décembre 2020. Dans le cas

sporen van de site van de Schaarbeek-Vorming te verwijderen. Anders zal Infrabel een schadevergoeding van 7 miljoen euro moeten betalen aan de federale eigenaar. De belangrijke goederenspoorlijn A26 die door de site loopt, zal vanaf mei 2020 worden gesloopt, zonder levensvatbaar alternatief na de zomer van 2020.

Tot 170.000 extra vrachtwagens per jaar in Brussel voor de winst van het FSI

Uit een recente impactstudie is gebleken dat de spoorverbinding van de haven, als die blijft bestaan, op korte termijn het equivalent van 220 vrachtwagens per week van de Brusselse wegen houdt. En op de lange termijn kan dat zelfs nog veel meer zijn. Volgens de impactstudie zal deze verwijdering nog ernstigere gevolgen hebben : 3.300 extra vrachtwagens per week zouden in het Brusselse verkeer terechtkomen, met de daarmee gepaard gaande vervuiling. Dat komt overeen met 170.000 vrachtwagens per jaar.

In feite wil het FSI zijn winst op de doorverkoop van de grond maximaliseren en wil het daarom dat de grond wordt gesaneerd en van rails wordt ontdaan, zodat de waarde aanzienlijk kan worden verhoogd. De pers noemt het bedrag van 40 miljoen euro. Een van de potentiële kopers is niemand minder dan een andere overheidsinstantie, citydev.brussels.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Haven van Brussel en de transporteur Lineas hebben Infrabel reeds op Belgisch en Europees niveau opgeroepen om de afbraakwerken aan het spoor onmiddellijk stop te zetten. Toch is 80 % van het terrein al vrijgemaakt van sporen.

Deze spoorwegontkoppeling van de haventerminal in Brussel is in strijd met de richtsnoeren van de Europese Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-verordening), die de lidstaten verplichten ervoor te zorgen « dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur ».

In zijn huidige staat is deze verbinding essentieel voor het treinverkeer van de enige gebruiker van het Brusselse goederenspoor, de Audi-fabriek in Vorst. Voor de Audi-fabriek, die 2.600 directe jobs verschaft, is er geen alternatief.

Bovendien komt het beleid van Infrabel en het FSI erop neer dat de toekomst van het goederenvervoer per spoor in België in gevaar wordt gebracht. Om een voorbeeld te geven: tussen Valence en Brussel wordt binnenkort een vrachtspoorverbinding met het Europees Groenten- en Fruitcentrum tot stand gebracht, maar het zal onmogelijk zijn een dergelijke verbinding tot stand te brengen als het verbindingsspoor wegvalt.

Kortom, een bedrijf onder het gezag van de federale overheid vernietigt spoorlijnen, brengt de toekomst van het spoorvervoer in gevaar, bedreigt de economische activiteit en de werkgelegenheid en stuurt tot 170.000 vrachtwagens

contraire, Infrabel devra verser un dédommagement de 7 millions d'euros au propriétaire fédéral. L'importante ligne ferroviaire de fret A26 qui traverse le site devrait être démolie à partir de mai 2020, sans aucune alternative viable après l'été 2020.

Jusqu'à 170.000 camions supplémentaires par an à Bruxelles pour les profits du FIF

Une étude d'impact a récemment révélé que la connexion ferroviaire du port, si elle devait rester en place, pourrait à court terme permettre de maintenir l'équivalent de 220 camions par semaine hors des routes bruxelloises. Et cela pourrait même être beaucoup plus à long terme. Selon l'étude d'impact, cette suppression aura des conséquences encore plus graves : 3.300 camions supplémentaires par semaine débarqueraient dans le trafic bruxellois, avec la pollution qui y est associée. Soit l'équivalent de 170.000 camions par an.

En fait, le FIF veut maximiser son profit sur la revente du terrain et veut donc que le terrain soit assaini et dégagé des rails, afin que la valeur puisse être substantiellement augmentée. La presse mentionne le montant de 40 millions d'euros. L'un des acheteurs potentiels n'est autre qu'un autre organisme public, citydev.brussels.

La Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles et le transporteur Lineas ont déjà convoqué Infrabel au niveau belge et européen dans le but d'arrêter immédiatement les travaux de démolition du chemin de fer. Mais le terrain a déjà été dégagé des voies à 80 %.

Ce découplage ferroviaire du terminal portuaire de Bruxelles est contraire aux orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport (règlement RTE), qui imposent aux États membres l'obligation de veiller « à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires ».

Dans son état actuel, cette liaison est essentielle pour la circulation des trains du seul utilisateur du réseau de fret ferroviaire bruxellois, l'usine Audi de Forest. Pour l'usine Audi, qui fournit 2.600 emplois directs, il n'y a pas d'alternative.

En outre, la politique d'Infrabel et du FIF revient à mettre en péril l'avenir du transport ferroviaire de marchandises en Belgique. Pour donner un exemple : une liaison ferroviaire de fret sera bientôt mise en place entre Valence et Bruxelles vers le Centre européen des fruits et légumes, mais il sera impossible d'établir une telle liaison si la voie de raccordement disparaît.

En résumé, une entreprise sous l'autorité du gouvernement fédéral détruit des lignes de chemin de fer, met en péril l'avenir du transport ferroviaire, menace l'activité économique et l'emploi, et envoie jusqu'à

over de Belgische wegen, waardoor de milieuvervuiling toeneemt. Dit alles om de marktwaarde van de site van Schaarbeek-Vorming tegen de hoogst mogelijke prijs door te verkopen aan een andere overheidsinstantie, citydev.brussels.

Stopzetting van alle werken voor de ontmanteling van het spoor op de site Schaarbeek-Vorming

Het is absoluut noodzakelijk spoor A26 te behouden. Voor nu, maar ook voor de toekomst, om de ontwikkeling van het vrachtvervoer per spoor mogelijk te maken, ook in Brussel.

Daarom roepen we op tot het stopzetten van alle werken voor de ontmanteling van het spoor op de site van Schaarbeek-Vorming. Er moet een onderhandelde oplossing worden gevonden om het Gewest in staat te stellen de grond te verwerven en tegelijkertijd het vrachtvervoer per spoor daar te ontwikkelen.

De site van Schaarbeek-Vorming ligt in het noorden van het Brussels Gewest. Ze biedt een uniek grondpotentieel en is bovendien gemakkelijk toegankelijk. De ideale locatie voor nieuwe activiteiten, zoals een multimodaal distributieplatform, en een nieuwe wijk aan het Kanaal in de directe omgeving van het Koninklijk Domein van Laken moet ook mogelijk zijn zonder dat alle spoorverbindingen op de site moeten worden verwijderd.

170.000 camions sur les routes belges, ce qui aggrave la pollution de l'environnement. Tout cela dans le but de revendre la valeur marchande du site de Schaarbeek-Formation le plus cher possible à un autre organisme public, citydev.brussels.

Arrêt de tous les travaux de démantèlement des voies sur le site de Schaarbeek-Formation

Il est impératif de maintenir la voie A26. Dans l'immédiat, mais aussi pour l'avenir, afin de permettre le développement du transport ferroviaire de marchandises, y compris à Bruxelles.

C'est pourquoi nous demandons l'arrêt de tous les travaux de démantèlement des voies sur le site de Schaarbeek-Formation. Il faut trouver une solution négociée pour permettre à la Région d'acquérir le terrain et d'y développer du même coup le transport ferroviaire de marchandises.

Le site de Schaarbeek-Formation est situé au nord de la Région bruxelloise. Il offre un potentiel foncier unique et est de plus facilement accessible. L'emplacement idéal pour de nouvelles activités telles qu'une plate-forme de distribution multimodale et un nouveau quartier sur le canal à proximité immédiate du domaine royal de Laeken devrait également être possible sans avoir à supprimer toutes les liaisons ferroviaires sur le site.

Françoise DE SMEDT (F)
 Youssef HANDICHI (F)
 Stéphanie KOPLOWICZ (F)
 Jan BUSSELEN (N)
 Petya OBOLENSKY (F)
 Luc VANCAUWENBERGE (F)
 Francis DAGRIN (F)
 Caroline DE BOCK (F)
 Elisa GROPPI (F)
 Leila LAHSSAINI (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**teneinde het vrachtvervoer per spoor in het Brussels Gewest en op de site van Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende dat extra vrachtwagens op de wegen zorgen voor meer verkeersopstoppingen, meer gezondheidsproblemen onder de bevolking en meer uitstoot van broeikasgassen ;

Overwegende dat België nu al een van de meest vervuilde gebieden ter wereld is op het gebied van fijne stofdeeltjes ;

Overwegende dat de vraag naar vrachtvervoer tegen 2030 met 30 % zal toenemen ;

Overwegende dat het vrachtvervoer per spoor acht keer minder vervuilend is dan het wegvervoer en zes keer minder energie verbruikt ;

Overwegende dat de vrachtroute rendabel is ;

Overwegende dat elke goederentrein ongeveer 40 vrachtwagens vervangt ;

Overwegende dat het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (FSI) eigenaar is van de site van Schaarbeek-Vorming, en dat het FSI in handen is van de Belgische Staat ;

Overwegende dat het goederenspoor A26 dat de site van Schaarbeek-Vorming doorkruist, vanaf mei 2020 zou worden afgebroken ;

Overwegende dat de ontkoppeling van het spoor in de binnenhaven van Brussel in strijd is met de Europese TEN-verordening ;

Overwegende dat de Audi-fabriek, die 2.600 rechtstreekse arbeidsplaatsen vertegenwoordigt, afhankelijk is van de goederenspoorlijn ;

Overwegende dat het ontmantelen van de sporen het goederenvervoer per spoor in gevaar brengt ;

Overwegende dat de mogelijke koper van de site, citydev.brussels, een Brusselse overheidsinstantie is ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- alle middelen te gebruiken die tot haar beschikking staan om de ontmanteling van het spoor op de site van Schaarbeek-Vorming stop te zetten ;
- al haar gewicht in de schaal te blijven leggen bij de onderhandelingen opdat het Gewest de gronden kan verwerven en een coherent beleid kan voeren voor de ontwikkeling van de site Schaarbeek-Vorming, in het

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à développer le transport ferroviaire de marchandises en Région bruxelloise et sur le site de Schaarbeek-Formation**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant que des camions supplémentaires sur les routes provoqueront plus d'embouteillages, plus de problèmes de santé parmi la population et plus de production de gaz à effet de serre ;

Considérant que la Belgique est déjà l'une des régions les plus polluées au monde en ce qui concerne les particules fines ;

Considérant que la demande de transport de marchandises augmentera de 30 % d'ici 2030 ;

Considérant que le transport ferroviaire de marchandises est huit fois moins polluant que le transport routier et consomme six fois moins d'énergie ;

Considérant que la voie de fret est rentable ;

Considérant que chaque train de marchandises remplace une quarantaine de camions ;

Considérant que le Fonds d'infrastructure Ferroviaire (FIF) est propriétaire du site de Schaarbeek-Formation, et que le FIF appartient à l'État belge ;

Considérant que la voie de fret A26 qui traverse le site de Schaarbeek-Formation devrait être démolie à partir de mai 2020 ;

Considérant que le découplage ferroviaire du port intérieur de Bruxelles est contraire au règlement RTE européen ;

Considérant que l'usine Audi, qui représente 2.600 emplois directs, dépend du chemin de fer de fret ;

Considérant que les travaux de démantèlement des voies mettent en danger le fret ferroviaire ;

Considérant que l'acheteur potentiel du site, citydev.brussels, est un organisme public bruxellois ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- d'avoir recours à tous les moyens en sa disposition pour arrêter les travaux de démantèlement des voies sur le site de Schaarbeek-Formation ;
- de continuer à peser de tout son poids dans les négociations pour que la Région puisse acquérir le terrain et y mettre en œuvre une politique cohérente pour le développement du site de Schaarbeek-

belang van de gemeenschap, om de toekomst van het vrachtvervoer per spoor veilig te stellen, en met alle betrokken partners (de Haven van Brussel, FSI, Infrabel, de NMBS, Lineas, Audi Brussels, citydev.brussels) en het middenveld ;

- de federale regering te verzoeken Infrabel ermee te belasten de reeds verwijderde spoorlijnen die een verbinding met de Haven van Brussel vormden, weer aan te leggen ;
- deze resolutie aan de federale Regering te bezorgen.

Formation, dans l'intérêt de la collectivité, pour sauvegarder l'avenir du transport de marchandises par voie ferrée, et avec tous les partenaires impliqués (le Port de Bruxelles, le FIF, Infrabel, la SNCB, Lineas, Audi Bruxelles, citydev.brussels) et la société civile ;

- d'interpeller le gouvernement fédéral afin qu'il charge Infrabel de reconstruire les voies ferrées déjà détruites qui assureraient une connexion avec le Port de Bruxelles ;
- de transmettre la présente résolution au Gouvernement fédéral.

Françoise DE SMEDT (F)
Youssef HANDICHI (F)
Stéphanie KOPLOWICZ (F)
Jan BUSSELEN (N)
Petya OBOLENSKY (F)
Luc VANCAUWENBERGE (F)
Francis DAGRIN (F)
Caroline DE BOCK (F)
Elisa GROPPi (F)
Leila LAHSSAINI (F)