



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

2 FÉVRIER 2021

**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**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mmes Aurélie Czekalski, Nicole Nketo Bomele.

Autres membres : MM. Jan Busselen, Emmanuel De Bock, Geoffroy Coomans de Brachène, Mme Hilde Sabbe, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Voir :

Document du Parlement :

A-154/1 – 2019/2020 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2020-2021

2 FEBRUARI 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: Mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Nicole Nketo Bomele.

Andere leden: de heren Jan Busselen, Emmanuel De Bock, Geoffroy Coomans de Brachène, mevr. Hilde Sabbe, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-154/1 – 2019/2020: Voorstel van resolutie

I. Exposé introductif de M. Jan Busselen, coauteur de la proposition de résolution.

M. Jan Busselen rappelle que tous sont conscients de l'importance de l'enjeu de réduire les embouteillages et d'améliorer la qualité de l'air. Une récente étude européenne montre que 98 % des camions roulent encore au diesel. L'augmentation de l'utilisation des camions et des camionnettes envoie donc un mauvais signal. L'émergence d'une meilleure infrastructure routière conjuguée à la libéralisation de l'économie ont réduit la part de transport par voie ferroviaire. Cependant, ce mode de transport occupe une place importante dans la lutte contre la congestion automobile et la pollution de l'air. A l'heure actuelle, le transport des marchandises représente 10 % du trafic total mais est responsable de 30 % de la pollution atmosphérique.

Schaerbeek-Formation est l'une des deux dernières voies ferroviaires reliées au port, avec la voie de l'usine Audi à Forest. Cette voie de raccordement, qui traverse l'avenue de Vilvorde, risque d'être démantelée. Pourtant, cette voie revêt une grande importance stratégique car elle relie au site de Schaerbeek-Formation et donc à l'ensemble du réseau ferroviaire. L'énorme gare de triage de 40 hectares s'étend de la gare de Schaerbeek jusqu'à Haren. Démanteler cette liaison ferroviaire aurait de graves conséquences. A terme, plus de 3.500 camions supplémentaires circuleraient chaque semaine dans le trafic bruxellois. Davantage d'embouteillages signifient davantage de gens qui perdent leur temps dans les embouteillages, et des travailleurs qui arrivent en retard au boulot, ainsi que des commandes et des livraisons qui accusent du retard. Ces embouteillages dégradent la qualité de l'air et, par conséquent, la santé des Bruxellois. En effet, ce sont surtout les émissions des voitures et des camions roulant au diesel qui entraînent des problèmes médicaux, tels que l'insuffisance cardiaque et les maladies pulmonaires. Dès lors, supprimer cette ligne n'apporterait rien de bon. Les Bruxellois se voient interdire de rouler avec de vieilles voitures dans la zone de basses émissions mais des milliers de camions seraient tolérés. Voilà qui paraît totalement absurde.

Les voies ferroviaires du site de Schaerbeek-Formation doivent être protégées et même étendues. Décider du contraire ne serait pas seulement un recul au niveau de la mobilité, de la qualité de vie, de la santé et la qualité de l'air mais aussi une occasion manquée de créer une plateforme de distribution multimodale moderne qui sera reliée au canal, à la route et aux voies ferroviaires. Dans la déclaration de politique générale de 2014, le précédent gouvernement déclarait poursuivre comme objectif le développement de Schaerbeek-Formation comme zone logistique multimodale dans laquelle la circulation des camions dans les rues urbaines serait évitée. Cette intention est pourtant demeurée lettre morte. Cependant, il ressort des fiches de diagnostic établies par « Good Move » qu'il existe des possibilités à court terme, certes peu détaillées, pour créer une voie ferrée dans Bruxelles.

Le gouvernement fédéral prévoit de doubler le fret d'ici 2030. Le ministre fédéral de la Mobilité dit vouloir faire du

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Jan Busselen, mede-indiener van het voorstel van resolutie

De heer Jan Busselen herinnert eraan dat iedereen zich bewust is van het belang van de vermindering van de files en de verbetering van de luchtkwaliteit. Uit een recente Europese studie blijkt dat 98% van de vrachtwagens nog steeds op diesel rijdt. De toename van het gebruik van vrachtwagens en bestelwagens geeft dus een verkeerd signaal. Door de opkomst van een betere weginfrastructuur in combinatie met de liberalisering van de economie is het aandeel van het vervoer per spoor gedaald. Toch speelt dit vervoermiddel een belangrijke rol in de strijd tegen verkeersopstoppingen en luchtverontreiniging. Het vrachtvervoer vertegenwoordigt momenteel 10% van het totale verkeer, maar is verantwoordelijk voor 30% van de luchtvervuiling.

Schaerbeek-Vorming is een van de laatste twee spoorlijnen die met de haven verbonden zijn, samen met het spoor van de Audi-fabriek in Vorst. Dit verbindingsspoor, dat de Vilvoordselaan kruist, dreigt te worden ontmanteld. Nochtans is dit spoor van groot strategisch belang omdat het de hele site van Schaerbeek-Vorming verbindt met het hele spoorweginet. Het enorme rangeerterrein van 40 hectare strekt zich uit van het station van Schaerbeek tot Haren. De ontmanteling van deze spoorwegverbinding zou ernstige gevolgen hebben. Op termijn zouden meer dan 3.500 extra vrachtwagens per week in het Brusselse verkeer rondrijden. Meer files betekent meer mensen die tijd verspillen in de file, werknemers die te laat op hun werk komen en bestellingen en leveringen die vertraging oplopen. Deze files verslechteren de luchtkwaliteit en bijgevolg ook de gezondheid van de Brusselaars. Het zijn immers vooral de emissies van auto's en vrachtwagens die op diesel rijden die medische problemen veroorzaken, zoals hartfalen en longziekten. Daarom zou het schrappen van deze lijn nergens goed voor zijn. Brusselaars mogen niet meer met oude auto's in de lage-emissiezone rijden, maar duizenden vrachtwagens zouden worden getolereerd. Dat klinkt totaal absurd.

De spoorlijnen op de site van Schaerbeek-Vorming moeten worden beschermd en zelfs uitgebreid. Anders beslissen zou niet alleen een achteruitgang betekenen op het gebied van mobiliteit, levenskwaliteit, gezondheid en luchtkwaliteit, maar ook een gemiste kans om een modern multimodaal distributieplatform te creëren dat zal worden verbonden met kanaal, weg en spoor. In de algemene beleidsverklaring van 2014 formuleerde de vorige regering als doelstelling de ontwikkeling van Schaerbeek-Vorming tot een multimodale logistieke zone, waarbij vrachtverkeer in de stedelijke straten zou worden vermeden. Dit voornemen is echter dode letter gebleven. Uit de door "Good Move" opgestelde diagnosefiches blijkt echter dat er op korte termijn mogelijkheden zijn, zij het niet erg gedetailleerd, voor de aanleg van een spoorweg in Brussel.

De federale regering is van plan het vrachtvervoer tegen 2030 te verdubbelen. De federale minister van mobiliteit zegt

train la colonne vertébrale de la mobilité. Toutefois, ces projets demeurent vagues. La proposition présentée ici contient au contraire une demande claire : maintenir cette ligne, et même la développer. Le Port de Bruxelles soutient cette demande et fait valoir l'intérêt d'avoir une ligne ferroviaire qui relie le canal et le terrain de Schaerbeek-Formation, entre autres pour l'acheminement des agrumes d'Espagne, qui a fait l'objet d'un projet-pilote, grâce auquel il y a 60 camions en moins par semaine. Ce raisonnement peut s'étendre à d'autres fruits et légumes, mais aussi à d'autres marchandises.

Le contrat de gestion du port de Bruxelles prévoit d'agrandir le domaine portuaire, avec notamment l'acquisition par la Région de 40 hectares du site de Schaerbeek-Formation, dont 20 hectares seraient dévolus au port. Ce contrat de gestion prévoit « afin de maintenir la desserte ferroviaire de l'avant-port, de négocier avec Infrabel le maintien et l'entretien de l'infrastructure existante et/ou la construction d'un nouveau faisceau ferroviaire d'attente à l'arrière du site de 40 hectares sur Schaerbeek formation ».

Si tant de formations politiques sont favorables à la création d'un hub multimodal à Schaerbeek-Formation, l'intervenant ne perçoit pas où se situe le problème. Certes, Schaerbeek-Formation appartient pour l'instant au Fonds des infrastructures ferroviaires, société totalement détenue par l'Etat fédéral, mais l'objet de ce fonds consiste à vendre à des promoteurs et à des investisseurs. Les discussions à propos du terrain de Schaerbeek-Formation durent depuis 10 ans, en raison peut-être d'un désaccord sur l'affectation ultérieure.

La proposition demande dès lors de mettre immédiatement fin, par tous les moyens possibles, aux travaux de démantèlement ferroviaire sur le terrain de Schaerbeek-Formation. Le transport de marchandises par rail doit être développé, étant donné qu'il pollue 8 fois moins l'atmosphère et qu'il consomme 6 fois moins d'énergie que le transport par route.

II. Discussion générale

M. Ibrahim Dönmez reconnaît que les craintes soulevées par M. Busselen sont réelles, mais la Région et le port de Bruxelles se sont saisis du dossier il y a longtemps. Le gouvernement bruxellois, unanime, a déjà fait connaître sa position de différentes manières. D'abord, en demandant au gouvernement fédéral de prendre des mesures afin d'empêcher le démantèlement du faisceau C2 et de maintenir la liaison ferroviaire avec l'avant-port. Ensuite, le gouvernement régional réclame la modification de l'arrêté royal qui établit la liste des dettes et actifs qui doivent être transférés par la SNCB au Fonds d'infrastructure ferroviaire, afin de maintenir la liaison ferroviaire sur le site de Schaerbeek-Formation. Le gouvernement brandit aussi l'article 15 du règlement européen pour le développement du réseau transeuropéen de transport, qui oblige les États membres à veiller à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières et ferroviaires. Enfin, la Région soutient le Port dans le cadre d'une procédure litigieuse contre Infrabel. Par conséquent, toutes les voies utiles sont

dat hij van de trein de ruggengraat van de mobiliteit wil maken. Deze plannen blijven echter vaag. Het hier gepresenteerde voorstel bevat daarentegen een duidelijk verzoek: deze lijn te behouden en zelfs verder te ontwikkelen. De Haven van Brussel steunt dit verzoek en voert het belang aan van een spoorlijn die het kanaal en het terrein van Schaerbeek-Vorming met elkaar verbindt, onder meer voor het vervoer van citrusvruchten uit Spanje, waarvoor een proefproject is opgezet, waardoor het aantal vrachtwagens per week met 60 is gedaald. Deze redenering kan worden uitgebreid tot andere groenten en fruit, maar ook tot andere goederen.

Het beheerscontract van de haven van Brussel voorziet in de uitbreiding van het havendomein, met name door de aankoop door het Gewest van 40 hectare van de site Schaerbeek-Vorming, waarvan 20 hectare bestemd zou zijn voor de haven. Dit beheerscontract voorziet erin "om de spoorwegen in de voorhaven te behouden, met Infrabel [te] onderhandelen over de bouw van een nieuwe wachtspoorlijn achteraan de site van 40 ha op Schaerbeek-Vorming".

Als zoveel politieke formaties voorstander zijn van de oprichting van een multimodale hub in Schaerbeek-Vorming, ziet de spreker niet in waar het probleem ligt. Hoewel Schaerbeek-Vorming momenteel deel uitmaakt van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, een instelling die volledig in handen is van de federale staat, is het doel van dit fonds te verkopen aan promotoren en investeerders. De besprekingen over het terrein van Schaerbeek-Vorming zijn al 10 jaar aan de gang, misschien als gevolg van een meningsverschil over de toekomstige bestemming.

Daarom wordt in het voorstel gevraagd de werkzaamheden voor de ontmanteling van de spoorlijn op het terrein van Schaerbeek-Vorming met alle mogelijke middelen onmiddellijk stop te zetten. Het goederenvervoer per spoor moet worden ontwikkeld, aangezien het de lucht 8 keer minder vervuult en 6 keer minder energie verbruikt dan het wegvervoer.

II. Algemene bespreking

De heer Ibrahim Dönmez erkent dat de door de heer Busselen geuite vrees reëel is, maar het Gewest en de Haven van Brussel hebben dit dossier reeds lang geleden in behandeling genomen. De Brusselse regering heeft haar - unanieme - standpunt al op verschillende manieren kenbaar gemaakt. In de eerste plaats door de federale regering te verzoeken maatregelen te nemen om de ontmanteling van de bundel C2 te voorkomen en de spoorwegverbinding met de voorhaven in stand te houden. Vervolgens vraagt de gewestelijke regering de wijziging van het koninklijk besluit waarin de lijst van schulden en activa wordt vastgesteld die de NMBS aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur moet overdragen om de spoorverbinding op de site Schaerbeek-Vorming te behouden. De regering beroept zich ook op artikel 15 van de Europese verordening voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, dat de lidstaten verplicht ervoor te zorgen dat binnenhavens aangesloten zijn op de weg- en spoorweginfrastructuur. Ten slotte steunt het Gewest de Haven in een geschilprocedure tegen Infrabel. Bijgevolg

exploitées afin de défendre les intérêts de la Région dans ce dossier. M. Dönmez s'en félicite et votera contre cette proposition de résolution, qui n'apporte aucun élément neuf.

Mme Isabelle Pauthier rejoint ce point de vue. Ce dossier n'est pas nouveau et s'inscrit dans un cadre européen. Le gouvernement a affirmé dans sa déclaration de politique générale « *la nécessité de conserver en ville une place pour l'économie non tertiaire. Tel est l'enjeu majeur de la mise en œuvre du Plan industriel. (...) Dans ce cadre, au niveau de l'affectation du sol, le Gouvernement veillera à redonner une fonction plus forte à l'activité productive en maintenant les zones industrielles et portuaires actuelles et à donner une place prioritaire à Schaarbeek Formation. (...) En bonne intelligence avec les propriétaires publics concernés, le gouvernement analysera l'opportunité d'acquérir la maîtrise foncière des sites (...) de Schaarbeek-Formation* ».

Des discussions sont en cours pour maintenir le raccordement ferroviaire. Mme Pauthier partage les préoccupations au cœur de cette proposition de résolution, en particulier celles en matière de réduction de la pollution de l'air à la source des émissions et, par conséquent, de la réduction du trafic des camions dans la Région. Dans cette perspective, le renforcement du transport de marchandises par le rail constitue non seulement une opportunité mais aussi une priorité qui s'inscrit dans le cadre européen. Le ministre Alain Maron a déclaré que la Région, le port de Bruxelles ainsi que tous les organismes d'intérêt public bruxellois concernés ont pris et continuent de prendre toutes les mesures nécessaires au maintien et au renforcement de la desserte ferroviaire des marchandises à l'avant-port de Bruxelles. Le Gouvernement travaille sur cet enjeu depuis le début de la législature, notamment par le biais des procédures en justice en cours et des concertations avec les autres régions et l'Etat fédéral. Ces sujets font l'objet d'un consensus plus affirmé qu'il y a 10 ou 20 ans. L'actualisation du schéma directeur de 2014 est par ailleurs en cours de discussion. Pour ces motifs, Mme Pauthier s'opposera à la proposition de résolution.

M. Arnaud Verstraete reconnaît que le sujet est important mais il estime que l'heure n'est pas à l'adoption d'une résolution qui se limite à confirmer ce que tout un chacun sait. Tout figure explicitement dans la déclaration gouvernementale et le processus est en cours. M. Busselen a bien décrit la complexité de la question. Nous en sommes venus à un point où différents intérêts ont commencé à se croiser. Les différents gouvernements doivent faire fi de leurs compétences et objectifs spécifiques et agir davantage dans l'intérêt général, tout en étant sensibles à la situation bruxelloise. Groen convient tout à fait que le transport de marchandises par rail est plus efficace que le transport par camion. Du reste, il ne reste à Bruxelles que deux voies de chemin de fer pour le transport de marchandises.

En effet, les faisceaux sont la propriété d'Infrabel, et plus précisément du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, la société chargée de vendre l'infrastructure ferroviaire dans l'objectif spécifique d'obtenir en contrepartie le plus d'argent possible afin de résorber l'énorme dette historique. D'autre

worden alle nuttige wegen bewandeld om de belangen van het Gewest in deze aangelegenheid te verdedigen. De heer Dönmez juicht dit toe en zal tegen het voorstel van resolutie stemmen, die niets nieuws toevoegt.

Mevrouw Isabelle Pauthier is het eens met dat standpunt. Het dossier is niet nieuw en past in een Europees kader. In haar algemene beleidsverklaring heeft de regering bevestigd dat “*de stad plaats moet blijven bieden voor de niet-tertiaire economie. Dat is de grootste uitdaging van de uitvoering van het industrieplan. (...) De regering zal van de productieactiviteiten terug een sterke functie maken door de bestemming van de huidige industrie- en havengebieden te behouden. Daarnaast zal zij van Schaarbeek-Vorming een belangrijke prioriteit maken. (...) In samenspraak met de betrokken openbare eigenaars zal de regering nagaan of het aangewezen is om het grondbeheer te verwerven op de sites (...) van Schaarbeek-Vorming*”.

Er zijn besprekingen aan de gang om de spoorverbinding te behouden. Mevrouw Pauthier deelt de bekommernissen die aan de basis van het voorstel van resolutie liggen, in het bijzonder de vermindering van de luchtverontreiniging aan de emissiebron en bijgevolg de vermindering van het vrachtwagenverkeer in het Gewest. In dat perspectief is de verdere uitbouw van het goederenvervoer per spoor niet alleen een kans, maar ook een prioriteit in het Europees kader. Minister Alain Maron heeft verklaard dat het Gewest, de Haven van Brussel en alle betrokken Brusselse instellingen van openbaar nut alle nodige maatregelen hebben getroffen en zullen blijven treffen om het goederenvervoer per spoor naar de voorhaven van Brussel te behouden en verder uit te bouwen. Sinds het begin van de zittingsperiode werkt de regering daaraan, onder meer via de lopende gerechtelijke procedures en via overleg met de overige Gewesten en de federale Staat. De consensus daarover is groter dan 10 of 20 jaar geleden. Voorts wordt de bijwerking van het masterplan van 2014 besproken. Om die redenen zal mevrouw Pauthier tegen het voorstel van resolutie stemmen.

De heer Arnaud Verstraete erkent het belang van het onderwerp, maar vindt dat het nu niet aangewezen om een resolutie aan te nemen die louter bevestigt wat algemeen bekend is. Alles staat expliciet vermeldt in de regeringsverklaring en het proces is aan de gang. De heer Busselen heeft de complexiteit van de kwestie goed geschetst. We zijn in een toestand beland die zich zo ontwikkelde dat verschillende belangen met elkaar zijn beginnen kruisen. De verschillende regeringen moeten loskomen van hun specifieke bevoegdheden en doelstellingen en meer in het algemeen belang handelen en daarbij gevoelig zijn voor de Brusselse situatie. Groen is het er ten gronde mee eens dat goederenvervoer langs het spoor efficiënter is dan goederenvervoer met vrachtwagens. Het is trouwens zo dat in Brussel slechts twee spoorlijnen overblijven voor goederenvervoer.

De spoorbundels zijn inderdaad in handen van Infrabel meer in het bijzonder van het Fonds voor Spoorinfrastructuur, de maatschappij belast met het verkopen van spoorweginfrastructuur met als specifieke opdracht om zo veel mogelijk geld voor hun plaats te krijgen om hiermee de

part, le gouvernement bruxellois rejette cette idée et veut travailler de manière multimodale. L'Europe demande que les ports intérieurs restent reliés à l'infrastructure ferroviaire. Il n'est donc pas logique de continuer sur cette voie.

Il importe à présent de trouver une solution pour tous les acteurs, tant au niveau bruxellois que fédéral. C'est une condition essentielle qu'il convient de négocier au lieu de vouloir imposer quelque chose par un vote unilatéral. C'est ce qui est en train de se passer, et il faut laisser sa chance à ce dossier. Il n'est pas recommandé de formuler un message parlementaire unilatéral et, dans l'intérêt du dossier, l'orateur n'approuvera pas la résolution.

Mme Cieltje Van Achter estime que M. Busselen pose des questions pertinentes sur ce dossier, questions que beaucoup se posent : quel sera l'avenir sur le terrain, comment se déroulent les négociations, que se passe-t-il présentement ? Durant la législature précédente, le groupe N-VA n'a pas obtenu les réponses souhaitées quant à ce dossier complexe ni quant aux perspectives envisagées pour sortir de l'impasse. Il n'est pas envisageable d'isoler le port. Au contraire, il semble tout à fait logique de prévoir le transport de marchandises par train, même s'il n'est pas le plus efficient par rapport aux coûts et réclame des subsides. Pour sa part, Mme Van Achter s'abstiendra, car la proposition de résolution pose les bonnes questions et permet de nourrir le débat, mais d'autre part l'intervenante ne partage pas toutes les propositions avancées. Par ailleurs, il est renversant d'entendre M. Dönmez féliciter la majorité pour son action dans ce dossier. Vu le peu d'informations reçues, la majorité bruxelloise n'a très vraisemblablement pas fait les meilleurs choix.

M. Geoffroy Coomans de Brachène observe que le dossier de Schaarbeek-Formation a été abordé à de nombreuses reprises par les gouvernements qui se sont succédé depuis 2004, pour devenir finalement une zone non affectée, pourtant très vaste. La zone de Schaarbeek Formation est identifiée comme ZIRAD, « zone d'intérêt régional à aménagement différé ». Ces deux derniers mots ne doivent rien au hasard. Vu le temps qu'il faut déjà pour aménager certaines zones d'intérêt régional, le fait d'aménager celle-ci de façon différée permet de comprendre bien des inquiétudes. Le Port a, pour sa part, demandé de pouvoir disposer d'un espace de 40 hectares afin d'y implanter de nouvelles activités et plus précisément des activités logistiques. Cette zone se trouve à proximité du canal et est un endroit privilégié pour accroître le trafic fluvial.

A la connaissance de l'orateur, c'est la seule zone trimodale de la Région, qui unit à la fois la route, le bateau et le train. Ce raccordement est actuellement mis à mal par Infrabel, qui veut procéder à un démantèlement de ce raccordement ferroviaire, ce qui priverait le port de ce raccordement. Ce serait absolument inacceptable. Le port a introduit un recours contre cette décision d'Infrabel. Personne ne s'est inquiété de la disparition de cette ligne jusqu'au dernier moment alors qu'Infrabel a envoyé, à plusieurs reprises ces dernières années, des courriers rappelant son intention de la supprimer, intention déjà exprimée dans des contrats très anciens. Le port et le gouvernement, qui n'ont répondu à aucun de ces courriers, se sont réveillés il y a un

enorme historique schuld te verwerken. Anderzijds verwerpt de Brusselse regering dit idee en wil multimodaal te werken. Europa vraagt om binnenhavens aangesloten te houden op het spoorweginfrastructuren. Het heeft derhalve geen zin om hiermee door te gaan.

Het is nu van belang om een oplossing te vinden voor alle spelers zowel op Brussels als op federaal niveau. Dat is een essentiële voorwaarde die moet onderhandeld worden in plaats van via een éenzijdige stemming iets te willen afdwingen. Dit is wat momenteel gebeurt en dit verdient een kans. Het is niet aangewezen om een eenzijdige parlementaire boodschap te formuleren en in het belang van het dossier zal de spreker de resolutie niet goedkeuren.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt dat de heer Busselen relevante vragen stelt over het dossier. Velen stellen zich die vragen: wat zal de toekomst brengen? Hoe verlopen de onderhandelingen? Wat gebeurt er nu? Tijdens de vorige zittingsperiode had de N-VA-fractie niet de gewenste antwoorden gekregen over dit complexe dossier noch over de vooruitzichten om uit de impasse te geraken. De haven mag niet afgesneden worden. Integendeel, goederenvervoer per spoor lijkt volkomen logisch, ook al is dat niet het meest kostenefficiënt en vereist dat subsidies. Mevrouw Van Achter zal zich bij de stemming onthouden, want het voorstel van resolutie stelt de juiste vragen en biedt stof tot debat, maar anderzijds is ze het niet eens met alle voorstellen die naar voren worden geschoven. Voorts valt ze van haar stoel wanneer ze de heer Dönmez de meerderheid hoort feliciteren voor haar werk in het dossier. Aangezien er weinig informatie werd doorgegeven, heeft de Brusselse meerderheid hoogstwaarschijnlijk niet de beste keuzes gemaakt.

De heer Geoffroy Coomans de Brachène merkt op dat het dossier Schaarbeek-Vorming herhaaldelijk werd behandeld door de opeenvolgende regeringen sinds 2004. De site is uiteindelijk een gebied zonder bestemming geworden en heeft nochtans een grote oppervlakte. De site Schaarbeek-Vorming wordt beschouwd als een GGBUA, "gebied van gewestelijk belang met uitgestelde aanleg". Die laatste twee woorden zijn niet toevallig gekozen. Gelet op de tijd die nu al nodig is om bepaalde gebieden van gewestelijk belang aan te leggen, is het begrijpelijk dat de woorden "uitgestelde aanleg" voor heel wat ongerustheid zorgen. De Haven heeft van haar kant gevraagd te kunnen beschikken over 40 hectare om er nieuwe activiteiten, meer bepaald logistieke activiteiten, te kunnen uitvoeren. Dat gebied ligt dicht bij het kanaal en is een bevoorrechte plaats om de binnenvaart te stimuleren.

Voor zover de spreker weet, gaat het om de enige trimodale zone in het Gewest, die vervoer over de weg, het water en het spoor combineert. Die verbinding wordt thans bedreigd door Infrabel, die de spoorverbinding wil ontmantelen, waardoor de haven geen spoorverbinding meer zou hebben. Dat zou absoluut onaanvaardbaar zijn. De Haven heeft beroep ingesteld tegen die beslissing van Infrabel. Niemand heeft zich tot op het laatste moment zorgen gemaakt over de spoorlijn, hoewel Infrabel de laatste jaren herhaaldelijk brieven heeft gestuurd om te herinneren aan haar plan om de spoorlijn te ontmantelen. Ze had dat plan al in zeer oude contracten vermeld. De Haven en de regering, die op geen enkele van die brieven hebben geantwoord, zijn

peu moins de deux ans. C'est à présent une occasion unique de garder ce hub trimodal qui risque d'être perdue.

Depuis des années, il est question que le site de Schaerbeek-Formation devienne un centre logistique performant, afin de disposer d'une zone logistique concurrentielle par rapport aux deux autres Régions. Or, en Région bruxelloise, à peu près 10 % des terrains industriels étaient il y a encore une vingtaine d'années affectés à la logistique. Ces logisticiens ont peu à peu quitté notre Région. Or, on sait l'importance de la logistique et il y a malheureusement peu d'ambition aujourd'hui de la part du gouvernement bruxellois pour les faire revenir. En décembre 2007 déjà, Mme Françoise Schepmans reprochait au gouvernement ses lenteurs. Or, en 2021, l'acquisition annoncée depuis de nombreuses années n'est toujours pas finalisée. Le Gouvernement Vervoort II avait pourtant annoncé l'acquisition en 2020 du site de 40 hectares, par l'entremise de Citydev.

Le plan « Good Move » précise aussi que le potentiel du transport de fret sera intégré à la réflexion stratégique sur l'offre ferroviaire, afin de ne pas se priver de cette possibilité à moyen et à long termes. Mais tout cela reste au stade des belles intentions et n'est pas encore une réalité. Tout le monde semble s'accorder sur l'importance du transport ferroviaire pour le développement économique de la Région, mais il n'y a cependant pas aujourd'hui de plan de logistique réellement développé en Région de Bruxelles-Capitale. Une discussion avec des logisticiens met rapidement en exergue le gouffre qui existe entre la réalité et les promesses du gouvernement bruxellois.

Le contrat de gestion du port 2013-2018 stipulait à l'article 13 que la Région mettait tout en œuvre pour que le port dispose d'une superficie additionnelle sur le site de Schaerbeek-Formation afin d'y implanter une plateforme logistique et économique.

M. Coomans entend avec amusement M. Dönmez affirmer que le gouvernement avait toujours prévu le maintien de cette ligne. Or, le PS a participé à la signature de la suppression en bonne et due forme de la ligne pour fin 2020 et se réveille deux ans avant l'échéance, sans jamais avoir répondu à des courriers importants. De même, l'intervenant aurait aimé que le groupe Ecolo s'exprime au sein du conseil d'administration du port.

Durant la dernière législature, le projet « Ro-Ro » (roll on, roll off), à savoir le déplacement vers la zone située entre le canal et Schaerbeek-Formation de toutes les entreprises de vente de voitures à l'exportation établies dans le quartier Heyvaert, a connu un échec retentissant et très illustratif des erreurs du gouvernement. Ce projet avait tout son sens, puisque les vendeurs de voitures envoient actuellement chaque semaine leurs véhicules soit par la route sur de grands camions, soit par train vers Anvers et ensuite les mettent sur une barge à partir de ce port. Néanmoins, le projet régional ne répondait pas à la demande des vendeurs de voitures et a ensuite sombré dans l'oubli. Ce fiasco est à l'image de ce qui risque de se produire avec le terrain de Schaerbeek-Formation. Les acteurs de terrain, ceux qui travaillent avec

iets minder dan twee jaar geleden wakker geschoten. We hebben nu een unieke kans om het trimodale knooppunt, dat dreigt te verdwijnen, te behouden.

Al jaren wordt ervan gesproken dat de site Schaerbeek-Vorming een performant logistiek centrum zou worden om te kunnen beschikken over een concurrerende logistieke zone ten opzichte van de overige twee Gewesten. In het Brussels Gewest was zo'n twintig jaar geleden echter nog ongeveer 10% van de industriegronden bestemd voor logistieke doeleinden. Delogistiek is geleidelijk weggetrokken uit ons Gewest. We weten immers hoe belangrijk logistiek is en jammer genoeg heeft de Brusselse regering weinig ambitie om die activiteiten terug te brengen. Al in december 2007 heeft mevrouw Françoise Schepmans de regering haar inertie verweten. In 2021 is de al vele jaren geleden aangekondigde aankoop echter nog steeds niet rond. De regering-Vervoort II had nochtans aangekondigd dat ze het terrein van 40 hectare in 2020 via Citydev zou aankopen.

Het Good Move-plan preciseert ook dat het potentieel van het vrachtverkeer zal worden geïntegreerd in de strategische reflectie over het spooraanbod, om die mogelijkheid op middellange en lange termijn niet links te laten liggen. Dat alles blijft echter steken in de fase van de goede voornemens en is nog geen realiteit. Iedereen lijkt het eens te zijn over het belang van het spoorvervoer voor de economische ontwikkeling van het Gewest, maar vandaag is er echter nog geen echt logistiek plan ontwikkeld in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Uit een gesprek met de logistici blijkt al snel dat er een zeer brede kloof gaapt tussen de werkelijkheid en de beloften van de Brusselse regering.

Artikel 13 van het beheerscontract van de Haven 2013-2018 bepaalde dat het Gewest alles in het werk zou stellen, opdat de haven over extra oppervlakte zou beschikken op de site Schaerbeek Vorming om er een logistiek en economisch platform te vestigen.

De heer Coomans hoort geamuseerd toe wanneer de heer Dönmez verklaart dat de regering altijd van plan was de spoorlijn te behouden. De PS heeft echter de officiële ontmanteling van de spoorlijn tegen eind 2020 mee ondertekend en schiet twee jaar vóór de deadline wakker, zonder ooit te hebben geantwoord op belangrijke brieven. De spreker wenst ook dat de Ecolo-fractie haar standpunt had vertolkt in de raad van bestuur van de Haven.

Tijdens de vorige zittingsperiode is het "Ro-Ro"-project (roll on, roll off), namelijk de verplaatsing van alle auto-exportbedrijven die in de Heyvaertwijk zijn gevestigd, naar de zone tussen het kanaal en Schaerbeek Vorming, op een grote mislukking uitgedraaid, die een zeer duidelijk voorbeeld van de fouten van de regering is. Het project was zinvol, aangezien de autoverkopers thans hun voertuigen wekelijks over de weg in grote vrachtwagens of per trein naar Antwerpen laten vervoeren en die vervolgens in die haven op een schip laten zetten. Het gewestelijk project voldeed echter niet aan de vraag van de autoverkopers en is vervolgens in de vergetelheid geraakt. Dat fiasco is vergelijkbaar met wat er dreigt te gebeuren met de site Schaerbeek Vorming. Er wordt niet echt geluisterd naar de actoren in het veld, degenen die

ces outils, ne sont pas réellement écoutés.

Quant au texte même de la proposition, en préambule, l'orateur concède que le groupe PTB a raison de soulever cette problématique. Toutefois, la proposition est entachée de postulats sous-jacents qui révèlent de la naïveté, une méconnaissance parfois totale du dossier, des amalgames absurdes voire volontaires, frisant parfois le conspirationnisme délirant ou la paranoïa. L'intervenant ne peut souscrire au texte soumis et propose que son groupe s'abstienne, parce que la question soulevée est importante et intéressante. Il convient certes de rappeler l'importance de ce seul hub multimodal possible en Région de Bruxelles-Capitale, toutefois trop d'éléments sont excessifs.

Mme Carla Dejonghe se rallie à l'avis exprimé par M. Dönmez. Cette proposition de résolution n'apporte rien de neuf. Le Port et la Région de Bruxelles-Capitale se sont déjà pourvus en justice en 2018 afin de sauvegarder ces voies ferroviaires, puisque la législation européenne contraint Infrabel à prévoir une liaison ferroviaire avec les ports.

M. Christophe Debeukelaer rejoint ce qui a été dit précédemment. Il s'abstiendra sur ce texte pour montrer que, s'il est favorable au maintien de cette connexion, il estime par contre que ce texte n'apporte fondamentalement rien de neuf et comporte même quelques insinuations que M. De Beukelaer ne souhaite pas véhiculer.

M. Jan Busselen trouve déplacé de la part du groupe PS de se féliciter de ne pas avoir attendu cette proposition résolution pour entreprendre le développement d'une plateforme logistique sur le terrain de Schaerbeek-Formation. Comme l'ont rappelé plusieurs intervenants, toute une génération de Bruxellois, qui vit dans une ville très polluée, attend pourtant un geste du gouvernement depuis 20 ans. Non seulement, le gouvernement Vervoort, qui affirmait en 2014 vouloir développer un outil logistique sur le site de Schaerbeek-Formation, n'a absolument pas tenu ses promesses mais, en outre, il n'a jamais répondu aux déclarations d'Infrabel annonçant un démantèlement du site.

L'auteur de la proposition ne cache pas sa déception face aux vagues assurances de Mme Pauthier et de M. Verstraete. Il aurait attendu plus de volontarisme de la part d'Ecolo et de Groen. Ils disent vouloir attendre l'issue de négociations et de procédures judiciaires, alors qu'ils admettent que les constats de la proposition de résolution sont exacts.

Enfin, l'intervention de M. Coomans fut instructive, notamment au sujet de l'inertie des membres Ecolo au sein du conseil d'administration du Port. Il n'a toutefois pas indiqué en quoi la proposition aurait des accents conspirationniste. M. Busselen est donc déçu par l'attentisme des membres de la commission, mais poursuivra son combat pour le centre logistique de Schaerbeek-Formation.

M. Arnaud Verstraete indique, pour plus de clarté, que le dossier de Schaerbeek-Formation devrait prochainement connaître une issue heureuse. Il a par le passé également

met die instrumenten werken.

Wat de tekst van het voorstel zelf betreft, geeft de spreker bij wijze van inleiding toe dat de PTB-fractie de problematiek terecht aan de orde stelt. Het voorstel zondigt echter door achterliggende postulaten die blijk geven van naïviteit, een soms totaal gebrek aan dossierkennis en absurde of zelfs willekeurige amalgamen, die soms doen denken aan complottheorieën of paranoïa. De spreker kan niet instemmen met de voorgelegde tekst en stelt voor dat zijn fractie zich bij de stemming onthoudt, omdat de kwestie belangrijk en interessant is. Toch dient het belang van het enige mogelijke multimodale knooppunt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te worden onderstreept, maar te veel elementen in het voorstel zijn van de pot gerukt.

Mevrouw Carla Dejonghe is het eens met de heer Dönmez. Het voorstel van resolutie bevat niets nieuws. De Haven en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben in 2018 al juridische stappen gedaan om de spoorverbindingen te behouden, aangezien de Europese wetgeving Infrabel ertoe verplicht in een spoorverbinding met de havens te voorzien.

De heer Christophe De Beukelaer is het eens met wat eerder is gezegd. Hij zal zich bij de stemming over het voorstel onthouden om te tonen dat hij weliswaar vindt dat de spoorverbinding moet worden behouden, maar anderzijds van oordeel is dat het voorstel in wezen niets nieuws brengt en zelfs enkele insinuaties bevat waar hij niet achterstaat.

De heer Jan Busselen vindt het misplaatst dat de PS-fractie er prat op gaat dat ze niet op het voorstel van resolutie heeft gewacht om te beginnen met de ontwikkeling van een logistiek platform op de site Schaerbeek-Vorming. Zoals verschillende sprekers erop gewezen hebben, wacht een hele generatie Brusselaars, die in een zeer vervuilde stad wonen, al 20 jaar op actie door de regering. Niet alleen is de regering-Vervoort, die in 2014 heeft verklaard op de site Schaerbeek-Vorming een logistiek instrument te willen uitbouwen, haar beloften helemaal niet nagekomen, maar ze heeft ook nooit gereageerd op de verklaringen van Infrabel waarin de ontmanteling van de site werd aangekondigd.

De indiener van het voorstel steekt zijn teleurstelling over de vage toezeggingen van mevrouw Pauthier en de heer Verstraete niet onder stoelen of banken. Hij had meer daadkracht verwacht van Ecolo en Groen. Ze willen wachten op het resultaat van de onderhandelingen en de gerechtelijke procedures, terwijl ze toegeven dat de vaststellingen in het voorstel van resolutie juist zijn.

Tot slot was het betoog van de heer Coomans leerzaam, met name wat de inertie van de leden van Ecolo in de raad van bestuur van de Haven betreft. Hij heeft echter niet gezegd waarom het voorstel hem aan complottheorieën doet denken. De heer Busselen is dan ook ontgoocheld door de afwachtende houding van de commissieleden, maar zal zijn strijd voor het logistiek centrum Schaerbeek-Vorming voortzetten.

De heer Arnaud Verstraete wijst er duidelijkheidshalve op dat het dossier Schaerbeek-Vorming binnenkort tot een goed einde zou worden gebracht. In het verleden heeft hij

déposé des propositions de résolution sur le sujet, mais ce n'est pas la meilleure manière de débloquer une négociation. Pour des motifs de protection de l'environnement, il est évident qu'il faut installer à cet endroit un pôle multimodal.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif ne suscitent aucun commentaire

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 9 voix contre 1 et 4 abstentions.

– *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur

Marc LOEWENSTEIN

La Présidente

Anne-Charlotte d'URSEL

voorstellen van resolutie over dat onderwerp ingediend, maar dat is niet de beste manier om de impasse in de onderhandelingen te doorbreken. Het ligt voor de hand dat er op die site een multimodaal knooppunt moet komen, omdat het leefmilieu moet worden beschermd.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte

De consideransen en streepjes lokken geen enkele commentaar uit.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 1, bij 4 onthoudingen.

– *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitter

Anne-Charlotte d'URSEL