

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

8 juin 2020

**PROPOSITION DE RÉOLUTION**

**relative au transport ferroviaire  
de marchandises dans le port de Bruxelles**

(déposée par  
Mme Maria Vindevoghel et consorts)

---

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 juni 2020

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**betreffende de goederentreinen  
in de haven van Brussel**

(ingediend door  
mevrouw Maria Vindevoghel c.s.)

---

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Environ 3 500 camions de plus par semaine dans le trafic bruxellois: telle sera bientôt la conséquence invraisemblable des travaux de démantèlement du rail effectués sur le site de Schaerbeek-Formation. En effet, deux lignes ferroviaires cruciales situées sur ce terrain devront disparaître, ce qui entraînera la suppression complète de la dernière liaison ferroviaire du port de Bruxelles.

La voie de raccordement, qui croise en diagonale l'avenue de Vilvorde, ne paie pas de mine, mais la liaison revêt une importance stratégique considérable, 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 rails – ont été démantelées. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, seuls deux endroits sont actuellement desservis par des lignes de fret: l'usine Audi à Forest et l'avant-port sur la rive droite.

### Risques sanitaires

Il s'agit d'une nouvelle préoccupante pour la santé des Bruxellois et des habitants de la périphérie. D'après l'OMS, la pollution atmosphérique est le facteur environnemental le plus dangereux pour la santé. Les particules microscopiques qui se trouvent dans l'air pollué peuvent en effet atteindre les poumons, le cœur et le cerveau, ce qui nous expose à des risques de cancer, de congestion cérébrale et de maladies cardiaques et pulmonaires. Ainsi, à l'échelle mondiale, pas moins de 7 millions de personnes meurent chaque année prématurément à la suite de la pollution atmosphérique.

Ce sont principalement les émissions des voitures et des camions diesel qui occasionnent des problèmes médicaux comme des insuffisances cardiaques ou des affections pulmonaires. La pollution atmosphérique est également mise en lien avec de nombreuses autres maladies comme le diabète, la dépression et la maladie d'Alzheimer.

La Belgique est l'une des régions les plus polluées du monde en ce qui concerne les particules fines. La Commission européenne l'a déjà rappelée à l'ordre en raison de la médiocrité de la qualité de l'air. Bruxelles et Anvers sont les villes les plus touchées.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Zowat 3 500 vrachtwagens per week extra in het Brusselse verkeer: dat wordt binnenkort het onwaarschijnlijke gevolg van de spoorontmantelingswerken op het terrein van Schaerbeek-Vorming. Daar moeten immers twee cruciale spoorlijnen op het terrein verdwijnen, waardoor de laatste spoorverbinding van de Brusselse haven compleet zal verdwijnen.

Het aansluitspoor, dat de Vilvoordselaan diagonaal kruist, ziet er onogelijk uit, maar de verbinding is van groot strategisch belang, gezien het de hele site Schaerbeek-Vorming verbindt met het gehele spoornetwerk. Het enorme rangeerterrein is goed voor een oppervlakte van 40 hectaren en strekt zich uit van het station van Schaerbeek tot voorbij Haren.

In de afgelopen dertig jaar werden drie van de vier spoorverbindingen van de Brusselse haven, ofwel 5,5 kilometer aan treinrails, ontmanteld. In het Brusselse Gewest worden momenteel nog maar twee plekken door vrachtlijnen bediend: de Audifabriek in Vorst, en de voorhaven op de rechteroever.

### Gevaren voor de gezondheid

Dit nieuws is zorgwekkend voor de gezondheid van de Brusselaars en de inwoners van de periferie. Volgens de WHO is luchtvervuiling de gevaarlijkste omgevingsfactor voor je gezondheid. De microscopisch kleine deeltjes die je inademt uit vervuilde lucht, kunnen namelijk je longen, hart en brein aantasten waardoor je risico loopt op kanker, beroertes en hart- en longziekten. Zo sterven er elk jaar wereldwijd, maar liefst 7 miljoen mensen vroegtijdig aan de gevolgen van luchtvervuiling.

Vooraf de uitstoot van dieselwagens en dieselvrachtwagens leidt tot medische problemen als hartfalen en longaandoeningen. Luchtvervuiling wordt ook gelinkt aan tal van andere ziektes, zoals diabetes, depressie en de ziekte van Alzheimer.

België is een van de meest vervuilde regio's ter wereld als het over fijnstof gaat. De Europese Commissie tikte ons land al op de vingers omdat de luchtkwaliteit ondermaats was. Vooral Brussel en Antwerpen scoren slecht.

Le transport de marchandises est responsable de près de 10 % de la totalité des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe. Trois quarts des transports actuellement effectués en Europe ont lieu par camion. Le résultat est déjà visible: la pollution atmosphérique nous coûte en moyenne neuf mois de notre vie et chaque année, 400 000 Européens meurent des suites de cette pollution.

### **Garantir l'avenir du transport ferroviaire de marchandises**

On prévoit que le transport de marchandises connaîtra encore une croissance de 30 % d'ici à 2030, ce qui correspond à peu près à la taille 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 pollue huit fois moins l'atmosphère que le transport par route et consomme six fois moins d'énergie. En outre, le transport ferroviaire de marchandises est essentiel pour le développement de la zone portuaire.

Si rien ne change, l'impact sur notre environnement et notre société sera catastrophique. Il est urgent de s'atteler au transfert modal de la route vers le rail. Mais pour cela, il faut évidemment des voies ferrées.

Le transport ferroviaire de marchandises constitue ainsi une option très appropriée en termes de rapport coût-efficacité. Un train permet en effet d'embarquer plus d'unités de chargement et les coûts totaux du transport sont répartis sur un plus grand nombre d'unités. En ce qui concerne le transport en vrac, le prix à la tonne représente un indicateur important et le transport ferroviaire de marchandises est le mode de transport terrestre le plus efficace et la plus responsable du point de vue social.

Traditionnellement, le rail a toujours été rentable sur les distances moyennes. Néanmoins, les distances ont tendance à sans cesse se réduire, ce qui a eu pour effet que le rail constitue également un mode de transport rentable sur des distances relativement courtes, comme l'illustrent les services intermodaux entre le port de Rotterdam et les terminaux à l'intérieur des terres tels que Moerdijk, Tilburg, Venlo, etc. Un exemple plus extrême concerne le train de déchets reliant Haarlem à Amsterdam sur une distance de moins de 10 kilomètres. Il est évident que cette rentabilité s'explique aussi par d'autres facteurs que la simple utilisation optimale des moyens, on peut songer par exemple à la congestion autour du périphérique d'Amsterdam ainsi qu'aux retards et à l'impact environnemental qui en découlent.

Het vrachtovervoer is goed voor bijna 10 % van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot in Europa. Drie vierde van alle transport in Europa gebeurt vandaag per vrachtwagen. Het resultaat is al zichtbaar: luchtvervuiling kost ons gemiddeld negen maanden van ons leven en jaarlijks sterven er 400 000 Europeanen aan de gevolgen van luchtvervuiling.

### **De toekomst van het goederenvervoer per spoor veiligstellen**

Naar verwachting zal het goederenvervoer tussen nu en 2030 nog met 30 % groeien. Dat is ongeveer de omvang van de hele Duitse markt voor goederenvervoer ofwel 1 miljoen extra vrachtwagens op de Europese wegen tegen 2030.

Vrachtovervoer via het spoor veroorzaakt acht keer minder luchtvervuiling dan transport via de weg, en verbruikt zes keer minder energie. Het goederenspoorverkeer is bovendien essentieel om de havenzone te ontwikkelen.

Indien er niets verandert zal de impact op ons milieu en onze samenleving rampzalig zijn. We moeten dringend werk maken van de *modal shift* van de weg naar het spoor. En daarvoor heb je uiteraard treinsporen nodig.

Het goederenspoor is dan ook een zeer geschikte modaliteit qua kostenefficiëntie. Bij een trein neem je immers meer laadeenheden mee en worden de totale transportkosten over een groter aantal eenheden verspreid. In het bulkvervoer is de prijs per ton een belangrijke graadmeter en is het goederenspoor de meest efficiënte en maatschappelijk verantwoorde manier voor het transport over land.

Van oudsher is het spoor altijd rendabel geweest op middellange afstanden. Desondanks is de tendens dat de afstanden steeds korter worden. Dit heeft ertoe geleid dat ook op relatief korte afstanden het spoor een rendabele modaliteit betreft. Voorbeelden hiervan zijn de intermodale diensten vanaf de Rotterdamse haven naar inlandterminals als Moerdijk, Tilburg, Venlo etc. Een extremer voorbeeld betreft de afvaltrein tussen Haarlem en Amsterdam op een afstand van nog geen 10 kilometer. Hieraan liggen uiteraard meer factoren ten grondslag dan alleen een optimale inzetbaarheid van de middelen. Denk bijvoorbeeld aan de congestie rond de ringweg van Amsterdam en de daarmee samenhangende vertraging en milieubelasting.

Ce sont surtout les cargaisons lourdes, telles que le minerai de fer pour l'industrie sidérurgique et l'acier pour l'industrie automobile qui se prêtent très bien au transport ferroviaire. C'est également le cas des produits agricoles, tels que les céréales, le soja, les légumes et les fruits. Le vrac liquide, y compris les produits chimiques liquides, le GPL, l'alcool et les huiles alimentaires, est lui aussi fréquemment transporté par voie ferrée.

Une autre évolution importante est la très forte croissance du transport intermodal de produits industriels et de consommation généralement plus légers, dans le cadre duquel le fret ferroviaire constitue le pivot de la chaîne de transport.

Un avantage qui est rapidement négligé est celui de l'effectif en personnel. Étant donné qu'il y a actuellement une grave pénurie de chauffeurs de camion bien formés, il faut tenir compte du fait qu'un train a une capacité comparable à celle d'une quarantaine de camions. Il va sans dire que le rail offre de nombreux avantages à cet égard, surtout dans le cas de distances moyennes comme l'Italie, l'Espagne ou le Portugal, pour lesquelles il est souvent nécessaire de prévoir deux chauffeurs.

### Fonds de l'infrastructure ferroviaire

Le Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire (FIF) a été constitué par l'arrêté royal du 14 juin 2004, sous la forme d'une entreprise publique autonome au sens de la loi du 21 mars 1991, en vertu de l'arrêté royal du 10 novembre 2006.

Les terrains mentionnés sur le site web [www.fif-fsi.be](http://www.fif-fsi.be) ont été transférés au FIF dans le cadre du transfert de certains actifs et passifs de la SNCB en application des arrêtés royaux du 30 décembre 2004 et du 28 janvier 2005.

Le 23 décembre 2008, les statuts du FIF ont été modifiés, le FIF, entreprise publique autonome, ayant alors été transformé en une société anonyme dénommée FIF-FSI S.A.

Les négociations relatives au terrain visé d'une superficie de plus de 40 hectares traversé par le raccordement ferroviaire ont été entamées il y a plus de dix ans déjà. Ce terrain appartient à la société Fonds de l'infrastructure ferroviaire, détenue à 100 % par l'État fédéral, et dont la mission est de vendre les terrains qui appartenaient autrefois à l'infrastructure ferroviaire à des promoteurs et à des investisseurs immobiliers. Les autorités publiques souhaitent ainsi apurer une partie de la dette historique de la SNCB.

Vooral zware lading is zeer geschikt om per spoor te vervoeren. Daarbij valt te denken aan ijzererts voor de staalindustrie alsook het vervoer van staal voor de automobiellindustrie. Daarnaast zijn er de agrarische producten zoals granen, soja, groenten en fruit. Ook natte bulk waaronder vloeibare chemische producten, LPG, alcohol en eetbare oliën worden frequent per spoor vervoerd.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de zeer sterke groei in het intermodale verkeer van veelal lichtere industriële en consumentenproducten, waarbij het goederenspoor vaak de spil vormt van het intermodale transportgebeuren.

Een voordeel dat snel over het hoofd wordt gezien is de personeelsbezetting. Gezien er momenteel een sterk tekort is aan goed opgeleide vrachtwagenchauffeurs moet rekening worden gehouden met het feit dat een trein qua capaciteit vergelijkbaar is met circa 40 vrachtwagens. Het behoeft geen betoog dat het spoor hierin dus veel voordeel biedt. Te meer wanneer het gaat om middel-lange afstanden als Italië, Spanje of Portugal, waarbij dikwijls 2 vrachtwagenchauffeurs moet worden ingezet.

### Fonds voor spoorweginfrastructuur

Het "Fonds voor spoorweginfrastructuur" (FSI) is opgericht bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004 als autonome overheidsinstelling in de zin van de wet van 21 maart 1991, krachtens het koninklijk besluit van 10 november 2006.

De terreinen die men kan vinden op de website [www.fif-fsi.be](http://www.fif-fsi.be), werden in het kader van de overdracht van bepaalde activa en schulden van de NMBS ingevolge de koninklijke besluiten van 30 december 2004 en van 28 januari 2005 aan het FSI overgedragen.

Op 23 december 2008 werden de statuten van het FSI gewijzigd waarbij het FSI werd omgevormd van een autonoom overheidsbedrijf naar een naamloze vennootschap, FIF-FSI N.V.

De onderhandelingen over het terrein van meer dan 40 hectare waarop het aansluitspoor ligt, lopen al meer dan tien jaar. Het terrein is in handen van het Fonds voor de Spoorinfrastructuur, een vennootschap die voor 100 procent eigendom is van de Federale Staat en als doel heeft om gronden die vroeger tot de spoorinfrastructuur behoorden, te verkopen aan bouwpromotoren en vastgoedinvesteerders. Zo wil de overheid een deel van de historische schuld van de NMBS aanzuiveren.

Un arrêté royal du 30 décembre 2004, pris à l'époque de la scission des propriétés de la SNCB, oblige Infrabel à enlever l'ensemble des rails du site de Schaerbeek-Formation pour le 31 décembre 2020 au plus tard. À défaut, Infrabel devra verser des dommages et intérêts à hauteur de 7 millions d'euros au propriétaire fédéral.

Or, il ressort d'une étude d'incidence récente que, si elle était maintenue, la liaison ferroviaire avec le port permettrait, à court terme, d'alléger de 220 poids lourds par semaine le réseau routier bruxellois. À long terme, ce chiffre pourrait encore croître considérablement. L'importante ligne de marchandises 26A qui traverse le terrain sera également démontée à partir de mai 2020 sans qu'une alternative réalisable soit proposée après l'été.

Selon l'étude d'incidence, cette suppression sera encore plus lourde de conséquences car, immédiatement après, chaque semaine, 3 300 camions supplémentaires s'ajouteront au trafic bruxellois, ainsi que la pollution atmosphérique qu'ils génèrent.

Le FIF entend maximiser son bénéfice sur la revente du terrain, raison pour laquelle il indique que celui-ci doit être défermé de sorte à pouvoir en augmenter substantiellement la valeur. La presse évoque un montant de 40 millions d'euros. L'un des acheteurs potentiels n'est autre que CityDev Brussels, un autre organisme public qui, jusqu'en 2013, était connu sous le nom de "Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale" (SDRB).

La Région de Bruxelles-Capitale, le Port de Bruxelles et le transporteur Lineas ont entre-temps déjà traduit Infrabel devant la justice belge et européenne, avec pour objectif de faire cesser immédiatement les travaux de déferrement, 80 % du terrain ayant en effet déjà été défermé.

Cette suppression de la connexion ferroviaire du terminal portuaire bruxellois va à l'encontre des directives de l'Union européenne en faveur du développement du Réseau transeuropéen de transport (Règlement RTE), qui oblige les États membres à "veiller à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires".

Or, dans l'état actuel des choses, cette liaison est essentielle pour la circulation des trains de l'unique utilisateur du réseau bruxellois de fret ferroviaire: l'usine Audi à Forest. Il n'existe aucune solution alternative pour l'usine Audi, qui représente 2 600 emplois directs.

Een koninklijk besluit van 30 december 2004, toen de eigendommen van de NMBS werden opgesplitst, verplicht Infrabel om ten laatste tegen 31 december 2020 alle spoorrails van het terrein Schaerbeek-Vorming te verwijderen. Zo niet, dan moet Infrabel een schadevergoeding van 7 miljoen euro betalen aan de federale eigenaar.

Een impactstudie stelde recent nochtans vast dat de spooransluiting van de haven, als ze blijft bestaan, op korte termijn al 220 vrachtwagens per week uit het Brusselse verkeer zou kunnen houden. Op langere termijn kunnen dat er nog veel meer worden. Ook de belangrijke vrachtspoorlijn 26A die over het terrein loopt, wordt vanaf mei 2020 opgebroken, zonder dat er na de zomer 2020 een haalbaar alternatief is.

Die schrapping heeft volgens de impactstudie nog zwaardere gevolgen: wekelijks zullen meteen 3 300 extra vrachtwagens zich in het Brusselse verkeer moeten mengen, met de bijbehorende luchtvervuiling.

Het FSI wil zijn winst op de doorverkoop van het land maximaliseren en stelt daarom dat het terrein spoorvrij moet gemaakt worden, zodat de waarde van het terrein substantieel omhoog kan. De pers vermeldt het bedrag van 40 miljoen euro. Een van de potentiële kopers is niemand minder dan een andere overheidsinstantie, CityDev Brussels, tot in 2013 bekend als de "Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" (GOMB).

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Haven van Brussel en de transporteur Lineas hebben Infrabel ondertussen al gedagvaard op Belgisch en Europees niveau, met als doel de spoorafbraakwerken meteen stop te zetten. Het terrein is namelijk al voor 80 procent spoorvrij gemaakt.

Deze spoorontkoppeling van de Brusselse haventerminal is in strijd met de richtlijnen van de Europese Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-verordening), dat de verplichting voor de lidstaten bepaalt "ervoor te zorgen dat binnenhavens zijn aangesloten op weg- of spoorweginfrastructuur".

In de huidige staat is deze verbinding echter essentieel voor het verkeer van treinen door de enige gebruiker van de Brusselse goederenrail, de Audi-fabriek in Vorst. Alternatieven voor de Audi-fabriek, goed voor 2 600 directe arbeidsplaatsen, zijn er niet.

### **Dangers liés aux travaux de démantèlement des infrastructures ferroviaires**

La politique d'Infrabel et du FIF revient à compromettre l'avenir du fret ferroviaire belge et les activités de Lineas. Il met également en danger le seul utilisateur actuel du réseau bruxellois de fret ferroviaire (l'usine d'Audi à Forest) et enclave le terminal conteneur du port alors que celui-ci souhaite étendre ses activités.

À titre d'exemple, une liaison de fret ferroviaire sera bientôt mise en place de Valence vers Bruxelles et le Centre européen de Fruits et Légumes, mais elle ne pourra pas voir le jour si la voie de raccordement disparaît.

Les 200 000 camions supplémentaires qui emprunteront chaque année les routes bruxelloises aggraveront aussi la pollution d'un environnement déjà très pollué. Sans parler des embouteillages que ces camions provoqueront.

En résumé, une entreprise placée sous la tutelle de l'autorité fédérale détruit des lignes de chemin de fer et jettera jusqu'à 200 000 camions supplémentaires sur les routes belges, ce qui aggraverait la pollution et compromettrait l'avenir du fret ferroviaire belge. Tout cela pour accroître la valeur marchande du terrain de Schaarbeek-Formation en vue de le vendre au prix le plus élevé possible à CityDev, un autre organisme public.

### **Arrêt de tous les travaux de démantèlement des infrastructures ferroviaires sur le site de Schaarbeek-Formation**

La ligne ferroviaire 26A doit absolument être maintenue. Provisoirement, mais également à l'avenir afin de permettre le développement du fret ferroviaire, y compris à Bruxelles.

C'est pourquoi nous demandons l'arrêt de tous les travaux de démantèlement des infrastructures ferroviaires sur le site de Schaarbeek Formation. Il convient de trouver une solution négociée afin de permettre à la Région d'acquiescer le terrain et d'y développer aussi le transport ferroviaire de marchandises.

La Zone d'intérêt régional de Schaarbeek Formation est située dans le Nord de la Région bruxelloise. Elle offre un potentiel foncier unique et est en outre d'un accès aisé. Le lieu est donc idéal pour y développer de nouvelles activités, telles qu'une plateforme de distribution multimodale et un nouveau quartier près du Canal,

### **Gevaren van de spoorontmantelingswerken**

Het beleid van Infrabel en de FSI komt neer op het in gevaar brengen van de toekomst van het goederenvervoer per spoor in België en brengt de activiteiten van Lineas in gevaar. Het brengt ook de enige huidige gebruiker van goederenvervoer per spoor in Brussel (Audi-Forest) in gevaar en verbreekt de containerterminal van de haven wanneer deze zijn activiteiten wil uitbreiden.

Om een voorbeeld te geven: binnenkort wordt een vrachtverbinding per spoor opgezet tussen Valencia en Brussel naar het Europees centrum voor Fruit en Groenten, maar die verbinding kan onmogelijk tot stand komen indien het aansluitingspoor verdwijnt.

De 200 000 extra vrachtwagens, per jaar, op de Brusselse wegen zullen ook een grotere milieuvuiling veroorzaken in een reeds sterk vervuilde omgeving. Om nog maar te zwijgen van de verkeerscongestie die deze vrachtwagens zou vergezellen.

Samenvattend: een bedrijf onder het gezag van de federale overheid vernietigt spoorlijnen en duwt tot 200 000 vrachtwagens op de Belgische wegen, wat milieuhinder verergert en de toekomst van het goederenvervoer per spoor in België in gevaar zal brengen. Dit alles om de marktwaarde van het terrein Schaarbeek-Vorming te stuwen en het terrein zo duur mogelijk door te verkopen aan een andere overheidsinstantie, CityDev.

### **Stop alle spoorontmantelingswerken op het terrein Schaarbeek-Vorming**

De spoorverbinding 26A moet absoluut worden behouden. Voorlopig, maar ook om de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor, ook in Brussel, voor de toekomst mogelijk te maken.

Daarom vragen wij de stopzetting van alle spoorontmantelingswerken op de site van Schaarbeek-Vorming. Er moet een onderhandelde oplossing worden gevonden om de regio in staat te stellen het terrein te verwerven en daar tegelijk goederenvervoer per spoor te ontwikkelen.

Het Gebied van Gewestelijk Belang Schaarbeek-Vorming ligt in het noorden van het Brusselse Gewest. Het biedt een uniek grondpotentieel en is bovendien goed toegankelijk. De ideale locatie voor nieuwe activiteiten zoals een multimodaal distributieplatform en een nieuwe wijk aan het Kanaal in de onmiddellijke omgeving van

à proximité immédiate du Domaine royal de Laeken, sans pour autant supprimer la moindre ligne ferroviaire sur le terrain.

het Koninklijk Domein van Laken moet ook mogelijk zijn zonder elke spoorverbinding op het terrein te verwijderen.

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)

Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)

Nabil BOUKILI (PVDA-PTB)

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

CONSIDÉRANT:

A. que l'arrivée de camions supplémentaires sur les routes aggravera la congestion du trafic;

B. que l'arrivée de camions supplémentaires sur les routes occasionnera davantage de problèmes de santé à la population belge;

C. que l'arrivée de camions supplémentaires sur les routes aggravera la mortalité précoce due à la pollution de l'air;

D. que la Belgique est l'une des régions les plus polluées au monde en termes de particules fines;

E. que le transport routier a un impact considérable sur les émissions de CO<sub>2</sub> et, partant, sur le climat;

F. que la pollution atmosphérique nous coûte d'ores et déjà en moyenne neuf mois de notre vie et que, chaque année, 400 000 Européens décèdent en raison de la pollution de l'air;

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

H. que le transport ferroviaire de marchandises génère huit fois moins de pollution atmosphérique que le transport routier et consomme six fois moins d'énergie;

I. que le transport ferroviaire de marchandises est extrêmement efficace en termes de coûts;

J. que chaque train de marchandises remplace environ quarante camions;

K. que le Fonds de l'infrastructure ferroviaire est propriétaire du terrain de Schaerbeek-Formation et que le FIF est aux mains de l'État belge;

L. que la ligne de fret A26 qui passe par le terrain de Schaerbeek-Formation sera démantelée à partir de mai 2020;

M. que la suppression de la connexion ferroviaire du port de Bruxelles est contraire au règlement européen RTE;

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

OVERWEGENDE DAT:

A. extra vrachtwagens op de weg zullen zorgen voor meer files;

B. extra vrachtwagens op de weg zullen zorgen voor meer gezondheidsproblemen bij de Belgische bevolking;

C. extra vrachtwagens op de weg zullen zorgen voor meer vroegtijdige sterfgevallen ten gevolge van luchtvervuiling;

D. België één van de meest vervuilde regio's ter wereld is qua fijnstof;

E. het transport over de weg een grote impact heeft op de CO<sub>2</sub>-uitstoot en dus op het klimaat;

F. luchtvervuiling ons vandaag al gemiddeld negen maanden van ons leven kost en jaarlijks 400 000 Europeanen sterven ten gevolge van luchtvervuiling;

G. de vraag naar goederentransport tegen 2030 met 30 procent zal stijgen;

H. vrachtvervoer via het spoor acht keer minder luchtvervuiling veroorzaakt dan transport via de weg, en zes keer minder energie verbruikt;

I. het goederenspoor uiterst kostenefficiënt is;

J. elke goederentrein zowat veertig vrachtwagens vervangt;

K. het Fonds voor Spoorweginfrastructuur eigenaar is van het terrein Schaerbeek-Vorming, en het FSI in handen is van de Belgische staat;

L. het goederenspoor A26 dat over het terrein Schaerbeek-Vorming loopt vanaf mei 2020 wordt opgebroken;

M. de spoorontkoppeling van de Brusselse binnenhaven in strijd is met de Europese TEN-verordening;

N. que l'usine Audi, qui représente 2 600 emplois directs, dépend du transport ferroviaire pour sa production;

O. que les travaux de démantèlement ferroviaire mettent en péril le transport de marchandises par rail;

P. que les travaux de démantèlement ferroviaire mettent en péril les activités de Lineas, une entreprise de fret ferroviaire;

Q. que l'acquéreur potentiel du terrain, CityDev, est un organisme public bruxellois;

R. que les pouvoirs publics ont un rôle d'exemplarité;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de mettre immédiatement fin, par tous les moyens possibles, aux travaux de démantèlement ferroviaire sur le terrain de Schaarbeek-Formation;

2. de charger Infrabel de réinstaller les voies ferrées déjà démantelées qui assuraient une liaison avec le port de Bruxelles;

3. de mettre au point une vision cohérente du développement du terrain de Schaarbeek-Formation, dans l'intérêt général des citoyens et avec tous les partenaires concernés: Port de Bruxelles, FIF, Infrabel, SNCB, Lineas, Audi Bruxelles, CityDev, autorité fédérale et Région bruxelloise;

4. de tout mettre en œuvre pour promouvoir et développer le transport ferroviaire de marchandises en Belgique, en particulier au sein et autour des zones industrielles de notre pays;

5. de collaborer plus étroitement avec les autorités européennes, les pays voisins, les régions et les autorités locales, y compris avec tous les acteurs du secteur du transport ferroviaire de marchandises, afin de développer spécifiquement notre réseau en vue du transport ferroviaire de marchandises.

18 février 2020

N. de Audi-fabriek, goed voor 2 600 directe arbeidsplaatsen, voor zijn productie afhankelijk is van het goederenspoor;

O. de spoorontmantelingswerken het goederenvervoer per spoor in gevaar brengen;

P. de spoorontmantelingswerken de activiteiten van Lineas, een goederenspoorbedrijf, in gevaar brengen;

Q. de potentiële koper van het terrein, CityDev, een Brusselse overheidsinstantie is;

R. de overheid een voorbeeldfunctie te vervullen heeft,

VRAAGT DE FEDERALE REGERING OM:

1. met alle mogelijke middelen de spoorontmantelingswerken op het terrein van Schaarbeek-Vorming meteen te stoppen;

2. Infrabel de opdracht te geven, reeds vernietigde spoorwegen die instaan voor een verbinding met de haven van Brussel, heraan te leggen;

3. een coherente visie op de ontwikkeling van het terrein Schaarbeek-Vorming te ontwikkelen, en dat in het algemeen belang van de burgers, samen met alle betrokken partners: de Haven van Brussel, FSI, Infrabel, NMBS, Lineas, Audi Brussel, CityDev, de Federale overheid en het Brusselse Gewest;

4. alles in het werk te stellen om het goederenvervoer per spoor in België te promoten en uit te bouwen, in het bijzonder in en rond de industriële zones in dit land;

5. nauwer samen te werken met de Europese overheid, onze buurlanden, de gewesten en de lokale overheden, inclusief alle actoren in de goederenspoorsector om ons netwerk specifiek voor het goederenvervoer per spoor uit te bouwen.

18 februari 2020

Maria VINDEVOGHEL (PVDA-PTB)  
Roberto D'AMICO (PVDA-PTB)  
Nabil BOUKILI (PVDA-PTB)