

- 1973 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

9 FÉVRIER 1999

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'instauration d'un
moratoire en ce qui concerne le
deuxième accès ferroviaire au port
d'Anvers afin de réaliser des
investissements destinés à accroître
la ponctualité du service ferroviaire**

(Déposée par MM. Hugo Van Dienderen, Lode
Vanoost et Joos Wauters)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La SNCB n'a jamais été un modèle de ponctualité. C'est ce qui ressort d'une enquête réalisée par *Test-Achats* sur la période 1996-1997. Selon cette enquête, 25% des trains ont un retard de plus de cinq minutes aux heures de pointe et, trois fois sur dix, les voyageurs ratent leur correspondance. Toujours selon l'enquête de *Test-Achats*, ce que les usagers demandent avant tout, c'est que les trains soient à l'heure.

Or, depuis l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, en mai 1998, c'est la pagaille, le chaos. Après avoir initialement nié le problème, la direction de la SNCB a bien dû convenir de la gravité de la situation. A présent, elle tente même de faire admettre aux voyageurs qu'ils devront encore faire preuve de patience pendant quatre ans. C'est essentiellement au niveau

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1973 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

9 FEBRUARI 1999

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende een moratorium op
de tweede spoorontsluiting van de
Antwerpse haven ten voordele van
investerings voor meer stiptheid
in de treindienst**

(Ingediend door de heren Hugo Van Dienderen, Lode Vanoost en Joos Wauters)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De NMBS is nooit een model van stiptheid geweest. Dat heeft de enquête van Test-Aankoop over de periode 1996-1997 bewezen. Volgens dat onderzoek had 25 % van de treinen in de spits een vertraging van meer dan 5 minuten en missen de treinreizigers drie keer op tien hun aansluiting met een andere trein. Uit de enquête bleek dat de reiziger het sterkst op stiptheid aandringt.

Sinds de invoering van de nieuwe treindienstregeling in mei 1998 is het hek echter van de dam. Het is een complete chaos geworden. Na het probleem aanvankelijk te hebben ontkend, geeft de NMBS-top dat ook zelf toe. Nu is de boodschap zelfs dat de treinreiziger nog vier jaar geduld moet hebben. Vooral in het Antwerpse spoorknooppunt en op

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

du noeud ferroviaire d'Anvers et sur la ligne Anvers-Bruxelles que les retards surviennent avec la régularité d'un métronome.

C'est tout simplement inadmissible.

L'une des causes principales de cette situation calamiteuse est le désinvestissement des dernières décennies. Les caténaires se brisent, les installations ferroviaires tombent en panne et les locomotives rendent l'âme.

Dans les années 80, le ministre des Communications, M. De Croo, n'a plus réalisé d'investissements dans les chemins de fer, parce qu'il ne croyait plus à l'avenir des transports en commun. Les ministres qui lui ont succédé, MM. Dehaene, Coëme, Di Rupo et Daerden, ont donné la priorité au TGV. En dépit des promesses faites dans le cadre du plan pour l'avenir Star 21, il n'ont investi qu'au compte-gouttes dans le réseau intérieur. En outre, lorsque de nombreux membres du personnel expérimentés quittent la société et que l'on modifie le service des trains de fond en comble, il est inévitable que les choses tournent mal.

La solution serait, outre le recrutement de personnel qualifié en suffisance, d'accélérer les investissements en caténaires, d'installer des systèmes de freinage qui fonctionnent même lorsque les rails sont recouverts de feuilles mortes humides et d'acquérir des ordinateurs performants.

Pour réaliser ces investissements, il faudra trouver l'argent quelque part. Or, dans le plan décennal en cours, de nombreux milliards sont prévus pour la réalisation d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers pour le trafic marchandises. Nous proposons par conséquent d'utiliser ces fonds pour réaliser des investissements visant à garantir la sécurité et la ponctualité du trafic. Les navetteurs anversoïses en profiteront certainement eux aussi.

Le moratoire présente encore un autre avantage. Rares sont ceux qui contestent l'intérêt d'un deuxième accès ferroviaire réservé au trafic de marchandises. Mais beaucoup ne peuvent admettre l'arrogance avec laquelle la SNCB impose son choix de tracé. Elle veut réaliser le tracé passant par Merksem, Schoten, Ranst, etc. La société des chemins de fer ne fait aucun cas des critiques et solutions alternatives des riverains, des groupes d'action et des communes. Même lorsque la Chambre des représentants la prie dans une résolution d'étudier des alternatives, elle ne le fait pas de manière approfondie.

Entre-temps, des groupes d'actions se sont mis au travail. Ils ont constitué des dossiers solides pour défendre leurs solutions. Les communes ont demandé à un bureau-conseil néerlandais réputé d'étudier des alternatives. La communauté portuaire anversoïse a

de lijn Antwerpen-Brussel zijn de vertragingen als het ware klokvast.

Dat is totaal onaanvaardbaar.

Eén van de belangrijkste oorzaken van de vertragingen is de desinvestering van de voorbije decennia. Kabels breken, treininrichtingen raken defect en locomotieven geven de pijp aan Maarten.

Verkeersminister De Croo heeft in de jaren '80 niet meer geïnvesteerd in de NMBS, omdat hij niet meer geloofde in openbaar vervoer. Zijn opvolgers Dehaene, Coëme, Di Rupo en Daerden gaven prioriteit aan de TGV. Ondanks de beloften van het toekomstplan Star 21 investeerden zij slechts met mondjesmaat in de binnenlandse treindienst. Als dan veel personeelsleden met ervaring afvloeien en als de treindienst grondig wordt veranderd, moet het wel fout gaan.

Naast de indienstneming van voldoende gekwalificeerd personeel kunnen versnelde investeringen in kabels, remsystemen die grip hebben op natte afgevallen bladeren en goed werkende computers soelaas brengen.

Voor die investeringen moet ergens geld gevonden worden. In het lopende tienjarenplan werden ettelijke miljarden ingeschreven voor een tweede goederenspoorontsluiting van de Antwerpse haven. Wij stellen voor dat die miljarden worden aangewend voor inschrijvingen die de bedrijfszekerheid en de stiptheid garanderen. Dat zal zeker ook de Antwerpse pendelaar ten goede komen.

Het moratorium heeft nog een ander voordeel. Weinigen betwisten de wenselijkheid van een tweede goederenspoorontsluiting. Maar velen hebben moeite met de arrogante manier waarop de NMBS haar tracékeuze opdringt. Zij wil het tracé door Merksem, Schoten, Ranst enzovoort. De spoorwegmaatschappij neemt kritiek en alternatieve suggesties van omwonenden, actiegroepen en gemeentebesturen niet ernstig. Ook als de Kamer van volksvertegenwoordigers in een resolutie vraagt om alternatieven te bestuderen, doet ze dat niet grondig.

Intussen zijn actiegroepen zelf aan het werk gegaan. Ze hebben stevige dossiers samengesteld over hun oplossingen. Gemeentebesturen hebben een gereputeerd Nederlands adviesbureau aangesproken om alternatieven te onderzoeken. De Antwerpse

récemment plaidé pour un nouveau tunnel ferroviaire sous l'Escaut. Celui-ci relie la partie gauche du port avec sa partie droite, mais offre aussi un deuxième accès ferroviaire. Jusqu'à présent, la SNCB n'a étudié des solutions d'accès que dans l'axe sud-ouest. Selon nous, il convient également de rechercher des possibilités d'accès dans les axes nord et ouest. Un moratoire libérant des moyens supplémentaires pour garantir la régularité des trains permettrait d'examiner toutes ces alternatives de manière approfondie.

Les partisans d'une voie réservée au trafic de marchandises usent d'arguments économiques, mais aussi écologiques. Le transport de marchandises par chemin de fer est moins polluant que le transport routier. C'est vrai. Mais si nous souhaitons réduire la pollution causée par le transport de marchandises et rentabiliser l'investissement dans un deuxième accès, le transport de marchandises par route doit être transféré au rail. Cela ne sera possible qu'à condition que les distorsions de concurrence soient éliminées et que le transport de marchandises se voie présenter la facture élevée de ses coûts externes.

Le deuxième accès réservé au transport de marchandises ne pourra fonctionner de manière optimale qu'à condition que l'on mette en oeuvre une politique générale de mobilité dans le cadre de laquelle on optera pour des modes de transport respectueux de l'environnement. On n'a pas encore jeté les bases d'une telle politique jusqu'à présent. Un moratoire permettra d'initier cette politique de mobilité.

Un moratoire présente donc de nombreux avantages: il permet d'opérer un choix plus judicieux de l'accès au port d'Anvers, de dégager des moyens pour investir dans un service ferroviaire régulier et ponctuel et de disposer d'un temps appréciable pour élaborer une politique générale de mobilité indispensable pour une utilisation optimale du deuxième accès ferroviaire.

havengemeenschap heeft onlangs gepleit voor een nieuwe spoortunnel onder de Schelde. Die verbindt de linker- met de rechterhaven, maar biedt ook een tweede spoorontsluiting. Tot nog toe heeft de NMBS de ontsluiting alleen in zuidoostelijke richting gezocht. Volgens ons moeten ook in noordelijke en westelijke richting de mogelijkheden voor een ontsluiting onderzocht worden. Een moratorium dat extra middelen vrijmaakt om stipte treinen te garanderen maakt het mogelijk dat al deze alternatieven grondig worden bekeken.

De voorstanders van een goederenspoor gebruiken naast economische ook ecologische argumenten. Vrachtvervoer via het spoor vervuult minder dan via de weg. Dat is waar. Maar willen we de vervuiling van het vrachtvervoer doen verminderen en de investering van een tweede ontsluiting doen renderen, dan moet vrachtvervoer van de weg naar het spoor worden overgeheveld. Dat zal alleen gebeuren als de concurrentievoorwaarden worden rechtgetrokken en het vrachtvervoer de hoge rekening van zijn externe kosten aangeboden krijgt.

Het tweede goederenspoor kan slechts optimaal functioneren in het kader van een algemeen mobiliteitsbeleid waarin gekozen wordt voor milieuvriendelijke vervoerswijzen. Tot nog toe is geen begin gemaakt met een dergelijk beleid. Een moratorium maakt het mogelijk dat eerst dit mobiliteitsbeleid op sporen wordt gezet.

Een moratorium heeft dus veel voordelen: het maakt een oordeelkundigere keuze van een ontsluiting voor de Antwerpse haven mogelijk, het maakt geld vrij om te investeren in een stipte treindienst en het geeft tijd voor de ontwikkeling van een algemeen mobiliteitsbeleid dat noodzakelijk is voor een optimaal gebruik van de tweede spoorontsluiting.

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST
J. WAUTERS

PROPOSITION DE RESOLUTION

LA CHAMBRE,

A. Considérant que de nombreux retards de trains (en particulier dans la région anversoise) sont imputables à la vétusté du matériel, qui résulte de l'insuffisance des investissements;

B. Considérant qu'une opération de rattrapage nécessite des investissements importants;

C. Considérant que toutes les possibilités de réalisation d'un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers n'ont pas encore fait l'objet d'un examen approfondi;

D. Considérant que plusieurs milliards de francs ont été prévus pour la réalisation de ce deuxième accès;

E. Considérant qu'il n'est pas mené de politique globale de mobilité encourageant le développement de modes de transport respectueux de l'environnement;

F. Considérant qu'il est indispensable de mener une telle politique pour optimiser l'utilisation de modes de transports respectueux de l'environnement.

Demande au gouvernement:

1. de charger la SNCB de faire examiner par un bureau d'études indépendant les différentes solutions possibles pour réaliser un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers;

2. d'enjoindre à la SNCB d'instaurer un moratoire en ce qui concerne l'aménagement de cet accès;

3. d'enjoindre à la SNCB d'affecter les fonds ainsi libérés à des investissements de rattrapage garantissant la ponctualité du trafic ferroviaire;

4. de développer, en concertation avec les régions, une politique globale de mobilité axée sur des modes de transport respectueux de l'environnement.

29 octobre 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER,

A. Overwegende dat veel treinvertragingen (in het bijzonder in de Antwerpse regio) te wijten zijn aan verouderd materieel als gevolg van te weinig investeringen;

B. Overwegende dat veel geld nodig is voor een inhaaloperatie;

C. Overwegende dat alle mogelijkheden voor een tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven nog niet grondig werden onderzocht;

D. Overwegende dat voor deze ontsluiting verscheidene miljarden werden uitgetrokken;

E. Overwegende dat er geen algemeen mobiliteitsbeleid wordt gevoerd waarin voor milieuvriendelijke vervoerswijzen gekozen wordt;

F. Overwegende dat zo'n beleid noodzakelijk is voor een optimaal gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen.

Vraagt de regering:

1. de NMBS op te dragen de alternatieven voor de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven door een onafhankelijk studiebureau te laten onderzoeken;

2. de NMBS op te dragen een moratorium in te stellen voor de aanleg van die ontsluiting;

3. de NMBS op te dragen het vrijkomende geld te gebruiken voor inhaalinvesteringen die de stiptheid van de treinen waarborgen;

4. in samenspraak met de gewesten een algemeen mobiliteitsbeleid te ontwikkelen waarin voor milieuvriendelijke vervoerswijzen wordt gekozen.

29 oktober 1998

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST
J. WAUTERS