

**BELGISCHE SENAAAT**

---

**BUITENGEWONE ZITTING 1988**

---

---

19 MEI 1988

---

**Voorstel van resolutie strekkende om voor het tracé van de SST in West-Henegouwen prioriteit te verlenen aan de spoorweglijn 58, de gemoderniseerde vroegere lijn 94**

(Ingediend door de heer Lenfant)

---

**TOELICHTING**

---

De hele discussie over de S.S.T. (supersnelle trein) in België draait rond de vraag of het wenselijk is een snelle spoorverbinding tot stand te brengen die door heel het Europese vasteland en dus ook door ons land loopt.

Aangezien de hoofdstad van Europa in België ligt, moet ons land wel belang stellen in dat plan. Het kan dus niet worden afgewezen. Toch moet worden erkend dat de aanleg van een S.S.T.-lijn op eigen baan, waar een snelheid van zowat 300 km per uur kan worden gehaald, het milieu wel zwaar belast. Dat geldt meer bepaald voor West-Henegouwen dat reeds bij herhaling werd benadeeld.

Daarom lijkt het ons verantwoord aan die bevolking niet opnieuw een vorm van infrastructuur op eigen baan op te dringen, want daardoor wordt dat gebied, dat reeds door lijn 58 en de A8 wordt doorkruist, andermaal in stukken gesneden. Bovendien wordt ook een rustige levenswijze brutaal verstoord en dan hebben wij het nog niet over de geluidshinder.

Wederom zullen de landbouwers de feitelijke slachtoffers worden van de doortocht van de S.S.T., aangezien zij grond zullen moeten afstaan, hun enig middel van bestaan.

**SENAT DE BELGIQUE**

---

**SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1988**

---

---

19 MAI 1988

---

**Proposition de résolution relative à la priorité à accorder à la ligne de chemin de fer 58, ancienne ligne 94 modernisée, pour le tracé du TGV en Hainaut occidental**

(Déposée par M. Lenfant)

---

**DEVELOPPEMENTS**

---

Toute la discussion sur le T.G.V. en Belgique repose sur l'opportunité de réaliser une liaison ferroviaire rapide à travers tout le continent européen et passant donc par la Belgique.

La Belgique doit évidemment être intéressée par le projet en tant que pays possédant la capitale de l'Europe. Il ne peut donc être question de rejeter ce projet. Mais il faut reconnaître que la création d'une ligne T.G.V. en site propre permettant des vitesses de l'ordre de 300 kilomètres à l'heure ne va pas sans imposer de lourdes charges à l'environnement, en particulier dans cette zone qui a déjà été sacrifiée à plusieurs reprises, le Hainaut occidental.

Il nous paraît justifié de ne pas imposer une fois de plus à ces populations une nouvelle infrastructure en site propre. Celle-ci provoquerait une nouvelle coupure supplémentaire à celle de la ligne 58 et de l'A8 — de même que des perturbations de la tranquillité du mode de vie, sans compter la pollution par le bruit.

Les agriculteurs seront une fois de plus les victimes réelles du passage du T.G.V. puisqu'ils se verront privés de leurs terres, leur unique outil de travail.

Alle gemeenteraden van de door het tracé getroffen plaatsen, alsmede de S.I.D.E.H.O., hebben zich eenparig uitgesproken tegen de aanleg van een S.S.T.-lijn op eigen baan. Er zij opgemerkt dat Nederland bestaande lijnen wil gebruiken voor een snelheid van 200 km per uur. Die oplossing werd trouwens voorgesteld voor de verbindingen tussen Brussel en de Nederlandse grens en tussen Brussel en Zaventem.

Tussen Luik en Aken wordt de aanleg van een nieuwe en ten dele ondergrondse snelle spoorverbinding gepland.

Laten wij erop wijzen dat de grootste tijdswinst niet kan worden bereikt met de geplande wielspoorstechniek, maar wel met de magneetweefstechniek waarvan de infrastructuur echter nog duurder is. Dat gekozen wordt voor de wielspoorstechniek betekent dat een snelheid van 300 km per uur geen stringente vereiste is.

De S.S.T. brengt aan West-Henegouwen geen enkel economisch voordeel en de te leveren inspanning staat buiten verhouding tot de mogelijke positieve gevolgen, ook al wordt daarbij rekening gehouden met de nationale solidariteit.

De aanleg van een S.S.T.-verbinding op eigen baan heeft uitermate grote nadelen. Waarom wordt de mogelijkheid niet onderzocht om het spoor ondergronds aan te leggen zoals tussen Luik en Aken?

Ten slotte zou het gebruik van lijn 58, de gemoderniseerde vroegere lijn 94, voor West-Henegouwen het minste nadeel inhouden, ook voor het milieu en de landbouwgronden. De aanleg van een ondergrondse spoorbaan zou een alternatief kunnen zijn.

\*\*

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

---

De Senaat verzoekt de Regering het plan tot aanleg van een eigen spoorbaan voor de S.S.T. in West-Henegouwen te verwerpen en de voorkeur te geven ofwel aan een aanpassing van lijn 58 (de vroegere lijn 94), een oplossing die zowel de goedkoopste zou zijn als de beste voor het leefklimaat van de bewoners en het leefmilieu, ofwel aan de bouw van een ondergrondse spoorbaan.

Tous les conseils communaux des entités traversées ainsi que la S.I.D.E.H.O. se sont unanimement prononcés contre la construction d'une ligne T.G.V. en site propre. A noter que les Pays-Bas envisagent d'utiliser les lignes anciennes pour une vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Cette formule est d'ailleurs préconisée aussi entre Bruxelles et la frontière hollandaise ainsi qu'entre Bruxelles et Zaventem.

Entre Liège et Aix-la-Chapelle, il est prévu de construire une nouvelle voie rapide en partie souterraine.

Rappelons toutefois que le maximum de gain de temps pourrait être atteint non pas par la technique roue-rail prévue actuellement, mais par la technique de sustentation magnétique malgré des coûts d'infrastructure plus importants. Le choix roue-rail, tel qu'il est prévu, montre qu'une vitesse de 300 kilomètres à l'heure n'est pas une exigence absolue.

L'apport économique du T.G.V. pour le Hainaut occidental est nul et l'effort demandé est disproportionné par rapport aux retombées possibles même s'il faut prendre en compte la solidarité nationale.

Les inconvénients du passage du T.G.V. en site propre sont excessifs. Pourquoi ne pas prendre en considération, comme c'est le cas entre Liège et Aix-la-Chapelle, la construction d'une voie souterraine?

En conclusion, l'utilisation de la ligne 58, ancienne ligne 94 améliorée, entraînerait pour le Hainaut occidental le moins d'inconvénients et pour l'environnement et pour le patrimoine agricole. Une alternative pourrait être la construction d'une voie souterraine.

P. LENFANT.

\*\*

### PROPOSITION DE RESOLUTION

---

Le Sénat demande au Gouvernement de rejeter un tracé en site propre pour le T.G.V. dans le Hainaut occidental au profit d'une adaptation de la ligne 58, ancienne ligne 94 ce qui constitue la solution à la fois la plus économique et la plus respectueuse du cadre de vie et de l'environnement des habitants de cette région ou au profit d'une voie souterraine.

P. LENFANT.