

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

28 JANVIER 1997

PROPOSITION DE RESOLUTION

**sur la nécessité d'examiner des tracés
supplémentaires afin d'assurer un
deuxième accès ferroviaire au port
d'Anvers**

**(Déposée par MM. Hugo Van Dienderen et
Alfons Borginon)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il se dégage, au sein de notre société, un consensus de plus en plus large tendant à considérer que le transport des marchandises doit se faire davantage par le rail, par la navigation intérieure et par pipeline que par la route. Que ce soit en matière d'utilisation des espaces, de pollution atmosphérique, de sécurité ou de consommation énergétique, le train, le bateau et le pipeline l'emportent toujours sur le transport routier.

Un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers accroîtrait considérablement la capacité du réseau ferroviaire dans la région anversoise et pourrait, moyennant une politique de mobilité durable, contribuer à décongestionner sensiblement la région.

Se pose toutefois le problème du tracé, de l'espace. Les choix de tracé donnent invariablement lieu à de grandes discussions d'ordre sociétal, en tout cas en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Chaque nouvelle infrastructure accapare de l'espace, avec les

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

28 JANUARI 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de noodzaak om
bijkomende tracés te onderzoeken
voor een tweede spoorontsluiting
voor de Antwerpse haven**

**(Ingediend door de heren
Hugo Van Dienderen en Alfons Borginon)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er groeit een maatschappelijke consensus dat goederentransport meer via het spoor, de binnenvaart en pijpleidingen, dan via de weg moet verlopen. Inzake ruimtegebruik, luchtvervuiling, veiligheid en energieverbruik scoren de trein, het binnenschip en pijpleidingen telkens beter dan het wegvervoer.

Een tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven verhoogt de capaciteit van het spoorstelsel in de Antwerpse regio aanzienlijk. Dat kan, mits een duurzaam mobiliteitsbeleid gevoerd wordt, leiden tot minder congestie in de regio.

Maar er is het probleem van het tracé, van de ruimte. Tracékeuzes brengen steeds grote maatschappelijke discussies mee, zeker met betrekking tot de ruimtelijke ordening. Elke nieuwe infrastructuur neemt ruimte in beslag met negatieve gevolgen

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

conséquences négatives qui en résultent pour l'homme et l'environnement. Il convient par conséquent de trouver un tracé acceptable.

La recherche d'un tracé

Au départ, la SNCB proposait, dans le projet STAR 21 (1990), en plus de la ligne existante partant du port (ligne L27A), deux lignes supplémentaires empruntant la ligne périphérique contournant Anvers, ainsi que deux lignes supplémentaires vers Lierre en renforcement de la ligne L15. Par la suite, la SNCB a abandonné ce projet, parce que « tous les trains devraient encore traverser l'agglomération anversoise et que l'incursion dans la zone de Zurenborg et Berchem se heurterait à une vive opposition » (SNCB, « *Haalbaarheids-MER tweede spoorontsluiting Antwerpse haven* », avril 1996, tome I, p. 47).

On a proposé par la suite un certain nombre de variantes au tracé épousant le canal de poussage de Zandvliet à Oelegem, qui longe le fossé antichar. Il s'agit, dans le langage de la SNCB, du tracé D ou du groupe D. Le mouvement écolo a réagi immédiatement et se bat depuis des années aux côtés des communes contre le canal de poussage. D'ailleurs, un arrêté ministériel du 30 décembre 1993 a fait du fossé antichar un site protégé.

On a alors avancé une nouvelle proposition, qui consiste à suivre le tracé du grand « ring » d'Anvers, puis le canal Albert, pour rejoindre la ligne existante à Lierre en traversant Ranst. Le professeur Claesens de l'UFSIA a proposé une variante visant à éviter Wijnegem en longeant l'E313. La SNCB parle du tracé Grand Ring-Canal Albert, du tracé A ou du groupe A.

La SNCB a décidé de commander une étude d'incidence sur l'environnement (EIE) pour les deux tracés. Cette étude, qui a été finalisée en avril et commentée ensuite par la presse, parvient à la conclusion suivante : « La comparaison entre le groupe A et le groupe D a tourné à l'avantage du groupe A dans pratiquement tous les domaines, et ce, en raison des facteurs suivants :

- tracé moins long;
- davantage de possibilités de jumelage avec des infrastructures importantes existantes;
- plus de traversées de zones industrielles et de zones fortement urbanisées;
- plus de traversées de régions perturbées » (« *Haalbaarheids-MER* », p. 386).

Nécessité de nouvelles d'études

Dans l'intervalle, de nombreuses personnes ont analysé le rapport et constaté les inconvénients majeurs que présentent les tracés A.

L'étude le reconnaît d'ailleurs : « Même les tracés A posent encore, en matière d'environnement, de très graves problèmes, auxquels il faudra immanquablement remédier ou qui imposent que l'on procède à une

pour mens en milieu. Bijgevolg moet een aanvaardbaar tracé worden gevonden.

De zoektocht naar een tracé

Oorspronkelijk stelde de NMBS in STAR 21 (1990) naast het bestaande spoor vanuit de haven (spoor L27A) twee bijkomende sporen voor, via het ring-spoor rond Antwerpen en twee bijkomende sporen naast spoor L15 naar Lier. Later liet de NMBS het plan varen « omwille van het feit dat alle treinen nog steeds door de Antwerpse agglomeratie zouden moeten rijden en omdat de ingreep in de zone Zurenborg en Berchem op zeer belangrijke weerstand zou stuiten » (NMBS, *Haalbaarheids-MER tweede spoorontsluiting Antwerpse haven*, april 1996, boekdeel 1, blz. 47).

Later werden een aantal varianten voorgesteld op het duwvaarttracé van Zandvliet naar Oelegem, dat de anti-tankgracht volgt. Het gaat in het taalgebruik van de spoorwegmaatschappij om het D-tracé of de D-groep. De milieubeweging reageerde onmiddellijk. Samen met de gemeentebesturen heeft zij immers jarenlang gevochten tegen het Duwvaartkanaal. Overigens werd de anti-tankgracht bij ministerieel besluit van 30 december 1993 geklasseerd als beschermd landschap.

Een nieuw voorstel werd gelanceerd : het tracé van de Grote Ring rond Antwerpen, dan het Albertkanaal volgen en door Ranst naar het bestaande spoor in Lier. Een UFSIA-hoogleraar stelde een variant voor : om Wijnegem te ontzien bundelen met de E313. De NMBS spreekt van het Grote Ring-Albertkanaal-tracé, de A-tracés of de A-groep.

De NMBS besloot een haalbaarheids-MER te laten maken over de twee tracés. In april werd dit afgewerkt en nadien verschenen er persartikelen over. De studie besluit : « Bij bijna alle disciplines is de afweging van de A-groep ten opzichte van de D-groep in het voordeel van de A-groep uitgevallen. Dit is het gevolg van de volgende factoren :

- kortere lengte;
- meer mogelijkheden tot bundeling met bestaande belangrijke infrastructuur;
- meer doorkruising van industriezones, sterk bebouwde zones;
- meer doorsnijding van verstoorde gebieden » (*Haalbaarheids-MER*, blz. 386).

Meer studiewerk gevraagd

Intussen hebben velen het rapport bestudeerd en worden de grote nadelen van de A-tracés voor mens en milieu vastgesteld.

Ook de studie zelf meldt dit : « Zelfs bij de A-tracés blijven vrij ernstige milieuknelpunten bestaan die zeker remediëring behoeven of een hernieuwd onderzoek naar andere alternatieven en varianten vragen »

nouvelle étude afin de définir d'autres alternatives ou variantes » (le caractère italique est de l'auteur). L'étude d'incidence fait même état d'éventuels « projet et étude complémentaires » (p. 390).

Les auteurs de la présente proposition estiment que la phase préalable à l'étude d'incidence n'est pas clôturée. D'autres tracés peuvent et doivent faire l'objet d'une étude de faisabilité et d'une étude d'impact sur la circulation.

— Alternatives au tracé le long du grand « ring »

Toutes les possibilités d'un tracé passant par le sud-est n'ont pas été explorées. Ainsi les auteurs ont-ils la nette impression que les tracés traversant l'ancien port (à droite des premier, deuxième et troisième docks, à gauche du Straasburgdok et rejoignant ainsi la rive gauche du canal Albert) n'ont guère été examinés. Il s'agit de zones portuaires partiellement abandonnées. Ces tracés alternatifs permettent d'éviter les effets néfastes sur l'environnement suivant le « ring » du tracé suivant le « ring » entre le district de Merksem et Schoten.

— Alternatives au tronçon Wijnegem : Wommelgem

La variante de base du tracé suivant le grand « ring » et le canal Albert longe le canal Albert à Wijnegem. L'étude indique elle-même que cette option est très gênante pour un quartier résidentiel de cette commune. Afin d'éviter cette nuisance, il a proposé de suivre le tracé du grand « ring » vers l'autoroute E313. Deux variantes ont été examinées à cet effet : l'une longeant étroitement l'autoroute au sud, l'autre passant à une certaine distance au nord. L'étude d'incidence propose elle-même d'examiner le tracé longeant l'autoroute au nord. Les auteurs se rallient à cette proposition.

— Alternatives en ce qui concerne la traversée de Ranst.

Il ressort très clairement de l'EIE que la traversée projetée de la commune de Ranst présente des inconvénients importants sur le plan de l'environnement et de la préservation de la qualité de la vie. Nous demandons dès lors que l'on examine l'alternative suivante. Au lieu de bifurquer à Ramst pour rejoindre la voie ferrée existante à Lierre, la nouvelle voie ferrée resterait accolée au canal Albert ou à l'E313 pour rejoindre la voie ferrée existante à Herentals. A cet endroit, elle pourrait se raccorder à l'« *Ijzeren Rijn* » à rénover. L'étude d'incidence fait état de cette alternative, mais se borne à préciser ce qui suit : « Après concertation au sein des services de la SNCB, il a été renoncé à poursuivre l'étude de ce tracé. » (p. 47). Aucun argument n'est avancé pour justifier cette décision, ce qui est regrettable, étant donné que c'est précisément cette alternative qui offre des possi-

(eigen cursivering). Het HaalbaarheidsMER zelf spreekt van mogelijk « bijkomend ontwerp- en studiewerk » (blz. 390).

Voor de indieners van dit voorstel van resolutie is de pre-MER-fase niet afgerond. Andere tracés kunnen en moeten aan een haalbaarheidsonderzoek én een verkeerskundige studie onderworpen worden.

— Alternatieven voor het volgen van het Grote-Ring-tracé

Voor een zuidoostelijke ontsluiting zijn niet alle mogelijkheden verkend. Zo hebben we de stellige indruk dat tracés doorheen het oude havengedeelte (ter rechterzijde van het derde, tweede en eerste havendok, ter linkerzijde van het Straatsburgdok en zo aansluitend op de linkeroever van het Albertkanaal) nauwelijks bekeken zijn. Het gaat om gedeeltelijk verlaten haventerreinen. Door het volgen van deze alternatieve routes, kunnen de kwalijke milieueffecten van het ringtracé tussen het Antwerpse district Merksem en Schoten vermeden worden.

— Alternatieven voor het stuk Wijnegem : Wommelgem

De basisvariant van het Grote Ring-Albertkanaal-tracé volgt het Albertkanaal door Wijnegem. De studie zelft stipt aan dat dit erg storend is voor een woonwijk van deze gemeente. Om dat te vermijden is voorgesteld om het Grote Ring-tracé verder te volgen naar de E313. Daarvoor zijn twee varianten onderzocht : één die strak bundelt ten zuiden van de auto-weg en één die op een afstand ten noorden loopt. Het haalbaarheids-MER zelf stelt voor ook de noordelijke bundeling te onderzoeken. De indieners sluiten zich daarbij aan.

— Alternatieven voor de doortocht door Ranst

Uit het haalbaarheids-MER blijkt overduidelijk dat de geplande doorsnijding van de gemeente Ranst op grote bezwaren stuit inzake milieu en leefbaarheid. We vragen dat het volgende alternatief wordt onderzocht. In plaats van in Ranst af te slaan naar het bestaande spoor te Lier, blijft het nieuwe spoor gebundeld met het Albertkanaal of de E313 tot het bestaande spoor in Herentals. Daar kan het aansluiten op de te hernieuwen Ijzeren Rijn-route. Het haalbaarheids-MER vermeldt dit alternatief en zegt daarover heel laconiek : « Na overleg binnen de diensten van de NMBS werd van verdere studie van dit tracé afgezien. » (blz. 47). Argumenten worden niet opgegeven. Dat is erg jammer, want precies dit alternatief biedt veelbelovende mogelijkheden voor het personenvervoer. Voorts zit sinds kort perspectief in de Ijzeren Rijn, nu Nederland zijn medewerking

bilités prometteuses en ce qui concerne le transport de personnes. En outre, il existe depuis peu de réelles perspectives en ce qui concerne l'« Ijzeren Rijn », à présent que les Pays-Bas ont promis leur collaboration et que l'Allemagne a, il y a peu, manifesté clairement son intérêt.

Une seconde voie destinée au trafic des marchandises devrait en effet être affectée également au transport des personnes, de sorte que la population concernée ait non seulement les désagréments, mais aussi les agréments liés au projet. Cette option présente surtout de l'intérêt si la nouvelle ligne est prolongée jusqu'à Herentals. Les habitants de la région disposeraient ainsi d'une bonne liaison avec Anvers. L'investissement destiné à assurer le deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers permettrait ainsi d'assurer à l'avenir, de manière plus durable, la mobilité dans l'ensemble des « Voor- en Zuiderkempen ».

heeft toegezegd en Duitsland onlangs ondubbelzinnig zijn interesse heeft laten blijken.

Een tweede goederenspoor moet inderdaad ook voor het personenvervoer worden ingeschakeld. Zo krijgt de betrokken bevolking naast de last ook een lust. Dit is vooral interessant, als het nieuwe spoor tot in Herentals wordt doorgetrokken. Zo krijgen mensen uit dat gebied een goede verbinding met Antwerpen. Op die manier krijgt de geplande investering voor de tweede spoorontsluiting voor de Antwerpse haven een toekomstgerichte betekenis voor een meer duurzame mobiliteit in de hele Voor- en Zuiderkempen.

H. VAN DIENDEREN
A. BORGINON

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre,

A.1. constate qu'il est souhaitable de prévoir un deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers, et ce, pour des raisons économiques, mais également pour des raisons écologiques et de sécurité;

2. prend connaissance de l'EIE de faisabilité intitulée « *Tweede Spoorontsluiting voor de Antwerpse Haven* » effectuée pour le compte de la SNCB;

3. constate que la réalisation de ce projet d'infrastructure est prévue au moins partiellement dans le programme d'investissements 1996-2005 des Chemins de fer;

4. constate d'autre part que le deuxième accès ferroviaire peut aussi ouvrir des perspectives intéressantes pour le trafic voyageurs par train dans la province d'Anvers, notamment pour les voyageurs des régions de Turnhout et Herentals et des « *Voorkempen* »;

B.1. partage la préoccupation de la population des *Polders* et des *Voorkempen* concernant l'incidence négative des tracés prévus par la SNCB sur l'environnement et la qualité de la vie dans toute une série de quartiers résidentiels;

2. invite la SNCB à examiner, dans le cadre de la phase préalable à l'EIE, d'autres possibilités d'assurer un second accès ferroviaire au port d'Anvers, en corrélation avec le transport de personnes, avant de procéder à une EIE définitive concernant un seul tracé prédéterminé; cette étude ne peut retarder indéfiniment la réalisation du deuxième ferroviaire au port d'Anvers, dont toutes les études devront être terminées le 31 décembre 1997, après quoi le tracé devra être choisi de manière définitive;

3. insiste auprès de la SNCB pour qu'elle veille à ce que le choix du tracé cadre autant que possible avec la politique de mobilité de la Région flamande et pour qu'à cet effet, la Région flamande soit, dès la phase préalable à l'EIE, associée étroitement à l'examen des tracés supplémentaires possibles;

4. demande au gouvernement de définir, en matière de mobilité, une politique générale qui réduise le volume de trafic et encourage le développement des modes de transport respectueux de l'environnement;

5. demande au gouvernement d'inciter la SNCB à exécuter la présente résolution.

27 novembre 1996.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer,

A.1. stelt vast dat een tweede spoortoeegang voor de Antwerpse haven om economische, maar ook om ecologische en veiligheidsredenen, wenselijk is;

2. neemt kennis van de haalbaarheids-MER « *Tweede Spoorontsluiting van de Antwerpse haven* », opgemaakt in opdracht van de NMBS;

3. stelt vast dat de realisatie van dit infrastructuurproject minstens gedeeltelijk is opgenomen in het investeringsprogramma 1996-2005 van de Spoorwegen;

4. stelt anderzijds vast dat de tweede spoortoeegang ook interessante perspectieven kan openen voor het reizigersverkeer per trein in de provincie Antwerpen, onder meer voor de reizigers uit de regio's Turnhout en Herentals en uit de Voorkempen;

B.1. sluit zich aan bij de bezorgdheid van de bevolking in de Polders en Voorkempen over de negatieve effecten van de geplande NMBS-tracés op het milieu en de leefbaarheid van hele woonwijken;

2. verzoekt de NMBS om, in het kader van de pre-MER fase, aanvullende mogelijkheden te onderzoeken voor een tweede spoorontsluiting in combinatie met het personenvervoer, alvorens over te gaan tot een definitieve MER voor één welbepaald tracé; dit onderzoek mag de realisatie van de tweede spoortoeegang tot de Antwerpse haven niet op de lange baan schuiven; daarvan moeten alle onderzoeken op 31 december 1997 voltooid zijn, waarna over de definitieve keuze van het tracé wordt beslist;

3. dringt er bij de NMBS op aan de tracékeuze zoveel mogelijk te laten kaderen in het mobiliteitsbeleid van het Vlaams Gewest, en daartoe, reeds in de fase voor de MER, het Vlaams Gewest nauw te betrekken bij het onderzoek naar bijkomende tracémogelijkheden;

4. vraagt de regering een algemeen mobiliteitsbeleid te ontwikkelen dat het verkeersvolume reduceert en de milieuvriendelijke vervoerswijzen bevordert;

5. verzoekt de regering de NMBS ertoe aan te sporen, deze resolutie uit te voeren.

27 november 1996.

H. VAN DIENDEREN
A. BORGINON
J. ANSOMS
M. SCHÜTTRINGER
J. VAN APEREN