

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 november 2008

6 novembre 2008

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de mobiliteitseffectbeoordeling
van de heropening van lijnen en onbewaakte
stopplaatsen op het Belgische spoor netwerk,
alsmede betreffende het effect van een betere
onderlinge afstemming van het trein-, tram-
en busaanbod over het hele grondgebied**

(ingediend door de heer André Perpète c.s.)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**concernant l'étude de l'impact, en terme de
mobilité, de la réouverture de lignes, arrêts
et Points d'Arrêt Non-Gardés (PANG) sur
le réseau ferroviaire belge ainsi que d'une
meilleure articulation de l'offre
train/tram/bus sur l'ensemble du territoire**

(déposée par M. André Perpète et consorts)

cdH	:	centre démocrate Humaniste		
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams		
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen		
FN	:	Front National		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MR	:	Mouvement Réformateur		
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie		
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten		
PS	:	Parti Socialiste		
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven		
VB	:	Vlaams Belang		

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De NMBS-groep speelt een eersterangsrol in de mobiliteit van de Belgen, en hij is het aan zichzelf verplicht een treinaanbod uit te bouwen dat werkelijk aan de behoeften van de bevolking voldoet. «*De basisopdracht die aan de drie vennootschappen (NMBS Holding, Infrabel en NMBS, red.) is toevertrouwd, is tweeledig: enerzijds het spoorvervoer op het Belgische net bevorderen en aldus een alternatief bieden voor de vervoerwijzen die meer belastend zijn voor het milieu, en anderzijds een optimale kwaliteitsdienst bieden zodat de evolutie van het spoorverkeer sterker is dan de algemene evolutie van het verkeer van alle vervoerwijzen samen.*»¹

Dat streven de evolutie van het spoorverkeer te ondersteunen, wordt nog kracht bijgezet in de nieuwe beheerscontracten die tussen de regering en de NMBS-groep werden gesloten². In die contracten is een doelstelling vastgelegd die ertoe strekt over de periode 2006-2012 te zorgen voor 25% meer binnenlandse reizigers. Concreet komt dat neer op een stijging van 187,5 naar 234 miljoen reizigers.

Het openbaar vervoer – en heel in het bijzonder de trein – trekt almaar meer gebruikers aan die worden geconfronteerd met de forse stijging van de aardolieprijzen en die zich almaar bewuster worden van de milieu-uitdagingen. Voor 2010 hebben de Staat en de NMBS-groep reeds een evaluatie van die groei-doelstellingen gepland in het kader van het toekomstige investeringsmeerjarenplan, en wel om te voorzien in een hogere frequentie dan wat oorspronkelijk was afgesproken.

Sommigen zagen in die voorzorgsmaatregel een blijk van overdreven optimisme. De NMBS heeft echter de cijfers in verband met het aantal treinreizigers tijdens het eerste halfjaar 2008 bekendgemaakt, en die cijfers tonen integendeel het belang van een dergelijke maatregel aan.

¹ Artikel 1 van het beheerscontract tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS Holding.

² Koninklijk besluit van 29 juni 2008 houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, *Belgisch Staatsblad* nr. 203 van 3 juli 2008, blz. 33814; koninklijk besluit van 29 juni 2008 houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel, *Belgisch Staatsblad* nr. 204 van 3 juli 2008, blz. 34486; koninklijk besluit van 29 juni 2008 houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht NMBS-Holding, *Belgisch Staatsblad* nr. 205 van 3 juli 2008, blz. 35112.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Groupe SNCB joue un rôle moteur dans la mobilité des Belges et se doit de développer une offre de trains répondant réellement aux besoins de la population. «*La mission de base impartie aux trois sociétés (ndlr: SNCB Holding, Infrabel et SNCB) est double: d'une part, promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, offrant ainsi une alternative aux modes de transport moins respectueux de l'environnement et, d'autre part, garantir un service de qualité optimale de manière à ce que l'évolution du trafic ferroviaire soit plus élevée que l'évolution générale du trafic tous modes de transport confondus.*»¹

Cette volonté de soutenir l'évolution du trafic ferroviaire se trouve renforcée dans les nouveaux contrats de gestion conclus entre le gouvernement et le Groupe SNCB². Ces contrats stipulent un objectif de croissance de 25% du nombre de voyageurs en service intérieur pour la période 2006-2012. Concrètement, cela signifie passer de 187,5 à 234 millions de passagers.

Les transports en commun – et tout particulièrement le train – attirent une population croissante, confrontée à la flambée des produits pétroliers et de plus en plus consciente des enjeux environnementaux. Une évaluation de ces objectifs de croissance est d'ores et déjà prévue en 2010 par l'État et le Groupe SNCB, dans le cadre de la préparation du futur plan pluriannuel d'investissement, et ce afin de prévenir une fréquence supérieure aux objectifs initiaux.

D'aucuns voyaient dans cette précaution un optimisme excessif. Cependant, la SNCB a communiqué les chiffres de la fréquentation sur le rail belge pour le premier semestre 2008: ils démontrent au contraire l'intérêt d'une telle mesure, car les chemins de fer belges viennent

¹ Article 1^{er} du contrat de gestion entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB Holding.

² Arrêté royal du 29 juin 2008 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Société nationale des Chemins de Fer belges, *Moniteur belge* n° 203 du 3 juillet 2008, p. 33814; arrêté royal du 29 juin 2008 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'État et la société anonyme de droit public Infrabel, *Moniteur belge* n° 204 du 3 juillet 2008, p. 34486; arrêté royal du 29 juin 2008 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'État et la société anonyme de droit public SNCB Holding, *Moniteur belge* n° 205 du 3 juillet 2008, p. 35112.

De Belgische spoorwegen hebben immers zopas een nieuw record gevestigd met 102 miljoen binnenlandse reizigers. Dat betekent een stijging met 4,3% tegenover dezelfde periode in 2007. Pro memorie: reeds in 2007 overschreed de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het eerst het historisch hoge aantal van meer dan 200 miljoen gebruikers...

De krant «*Le Soir*» onderstreepte in haar editie van 1 augustus 2008 dat het vooruitzicht het aantal in 2008 vervoerde reizigers te zien stijgen tot 205 miljoen (een cijfer dat niet meer gehaald was sinds halfweg de jaren '70, in een tijd toen er 60% minder auto's over de Belgische wegen reden) voortaan binnen bereik ligt, net als de doelstelling om tegen 2012 een aantal van 234 miljoen passagiers te halen!

Dat oogmerk is van cruciaal belang bij een ambitieus mobiliteitsbeleid dat oog heeft voor de vrijheid en het reisgemak van onze medeburgers. Hoewel de uitbouw van een betrouwbaar en laagdrempelig openbaar vervoer vanzelfsprekend tegemoetkomt aan milieueisen, is het ook ingegeven door een sociaal-economische realiteit die geenszins nog ter discussie staat. Zo blijkt uit een recente studie van het Federaal Planbureau (FPB) dat het dichtslibbende verkeer noopt tot een beleidswijziging terzake³. Een in die studie verrichte projectie met inachtneming – bij ongewijzigd beleid – van een totale stijging van het aantal ritten met 23% tussen 2005 en 2030, komt uit op:

- een nog steeds dominant aandeel van de auto (84%);
- een lichtjes gestegen aandeel van het spoor;
- een gedaald aandeel van bus, tram en metro.

De belangrijkste oorzaak voor de toekomstige daling van het bus- en tramgebruik zijn de extreme belasting (of zelfs verzadiging) van de wegen en de snelheidsdaling waartoe ze zal leiden. Voor 2030 gaat het Federaal Planbureau er vanuit dat de gemiddelde snelheid op onze wegen met 23% zal dalen tijdens de piekuren en met 12% tijdens de daluren.

Kortom, het spoor blijkt meer dan ooit de drijvende kracht achter een duurzame mobiliteit, die tegemoet komt aan hetgeen in ons tijdsgewricht op het spel staat voor de samenleving, de economie en het milieu. De verbetering van de verkeersomstandigheden, de uitbouw

d'enregistrer un record de fréquentation avec 102 millions de voyageurs sur le trafic intérieur. Cela représente 4,3% de mieux qu'en 2007 pour la même période. Rappelons que l'année 2007 avait déjà vu la Société Nationale des Chemins de fer Belge dépasser le cap historique des 200 millions d'usagers...

Comme le soulignait le quotidien «*Le Soir*» dans son édition du 1^{er} août 2008, «la perspective de voir le nombre de voyageurs transportés en 2008 atteindre le chiffre de 205 millions d'usagers, (...), un chiffre qui n'avait plus été atteint depuis le milieu des années 70 à une époque où il y avait 60% de voitures en moins sur les routes du Royaume (...)» est désormais raisonnable, tout comme l'objectif des 234 millions de passagers en 2012!

Cet objectif revêt une importance capitale dans une politique de mobilité ambitieuse, soucieuse de la liberté et de la facilité des déplacements de nos concitoyens. Si le développement d'un réseau de transports en commun fiable et facilement accessible répond bien évidemment à des impératifs environnementaux, il est également guidé par une réalité socio-économique qui ne souffre plus d'aucune discussion. C'est ainsi qu'une étude récente du Bureau fédéral du Plan (BFP) démontre l'augmentation inévitable des coûts de la congestion des transports et la nécessité de modifier la politique en la matière³. Projetant – à politique inchangée – une augmentation globale du nombre de trajets de 23% entre 2005 et 2030, cette étude prévoit à l'horizon 2030:

- une part de la voiture toujours dominante (84%);
- une part pour le rail en légère augmentation;
- une diminution de la part propre aux bus, trams et métros.

Principale responsable de cette diminution de fréquentation future des bus et des trams: la congestion (voire la saturation) des routes et la baisse de vitesse qui en découleront. En 2030, le Bureau fédéral du Plan table ainsi sur une vitesse moyenne sur nos routes en baisse de 23% en heures de pointe, et de 12% en heures creuses.

Bref, le rail apparaît plus que jamais comme l'élément moteur d'une mobilité durable, répondant aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de notre époque. L'amélioration des conditions de trafic, le développement d'un accès équitable à la mobilité et

³ «Langetermijn vooruitzichten [sic] van transport in België: Referentiescenario en twee beleidsscenario's», I. Mayeres, http://www.plan.be/admin/uploaded/200807171026550.wp200812_nl.pdf.

³ «Perspectives à long terme du transport en Belgique: scénario de référence et deux scénarios alternatifs», I. Mayeres, http://www.plan.be/admin/uploaded/200807171026160.wp200812_fr.pdf.

van een tegen een billijke prijs toegankelijke mobiliteit alsook de overstap op andere, minder vervuilende vervoermiddelen, moeten meer dan ooit een politieke prioriteit worden.

In het kader van het spoorbeleid lijkt de kwaliteit van het aanbod inderdaad almaar beter in aanmerking te worden genomen. In de politiek en bij de burgers – met name via de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB) en zijn Franstalige tegenhanger ACTP dan wel andere gebruikersorganisaties – gaan terecht heel wat stemmen op om de kwaliteit van de NMBS-dienstverlening te verbeteren. Wie de nieuwe, tussen de Belgische Staat en de NMBS-groep gesloten beheerscontracten objectief leest kan daaruit de bevestiging halen dat die verzuiming tenminste toch gedeeltelijk gehoor heeft gekregen.

Uit die contracten blijkt daarentegen ook dat weinig aandacht gaat naar de kwantiteit van het aanbod ten behoeve van de bevolking. Die vaststelling is op zijn zachtst gezegd verbazingwekkend, want kwaliteit en kwantiteit moeten bij het aanbod gelijke tred met elkaar houden indien men werkelijk de uitdaging wil aangaan te zorgen voor een duurzame mobiliteit die tegen een billijke prijs toegankelijk is. De overheid is het dan ook aan zichzelf verplicht tegemoet te komen aan die collectieve behoefte aan een duurzame mobiliteit. Zulks noopt de NMBS-groep met andere woorden tot een dienstverlening die op de kwaliteit EN de kwantiteit van het aanbod gestoeld is, want het openbare karakter van de NMBS *«stelt de vereiste voorop om (...) [haar] diensten toegankelijk te maken voor alle burgers, zonder enige vorm van discriminatie, aan een hoge kwaliteit en tegen een aannemelijke prijs»*⁴.

In de feiten doet zich echter het omgekeerde voor. In 1984 had de massale sluiting van 234 stations er reeds duizenden reizigers toe gebracht opnieuw achter het stuur plaats te nemen. De aldus van «hun» station verstoken reizigers moesten zich maar naar het dichtstbijzijnde station begeven, en daarvoor een beroep doen op de auto of op de buurtspoorwegen. Nu, dat was wat de NMBS-leiding verwachtte, want een analyse toont aan dat de naburige stations de facto niet meer, doch minder werden aangedaan! Tweederde van de bussen die werden ingelegd om die sluitingen te «compenseren» en om de naburige stations te bedienen, werden afgeschaft bij gebrek aan gebruikers, omdat de meeste betrokkenen liever opnieuw kozen voor de auto...

⁴ Algemene beleidsnota van de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven (deel overheidsbedrijven), DOC 52 0995/019, 16 april 2008, blz. 3.

le transfert vers d'autres modes de transports moins polluants doivent plus que jamais devenir une priorité politique.

Dans le cadre de la politique ferroviaire, la qualité de l'offre semble effectivement être de mieux en mieux prise en considération. De nombreuses voix, tant politiques que civiles – via notamment le Comité Consultatif des Usagers, l'Association Clients Transports Publics (ACTP) et son homologue néerlandophone (BTTB), ou d'autres associations d'usagers – se sont élevées à juste titre afin de voir s'améliorer la qualité de l'offre de la SNCB. Une lecture objective des nouveaux contrats de gestion conclus entre l'État belge et le Groupe SNCB tend à confirmer que cette demande a été, en partie du moins, entendue.

Par contre, pareille lecture nous conforte dans le peu de cas fait de la quantité de l'offre proposée à la population. Ce constat est pour le moins étonnant car qualité et quantité de l'offre se doivent d'aller de pair si l'on veut réellement relever le défi d'une mobilité durable et d'un accès équitable à la mobilité. Les pouvoirs publics se doivent donc de répondre à ce besoin collectif d'une mobilité durable. Cela signifie, dans le chef du Groupe SNCB, une exigence de service basée sur la qualité de l'offre ET la quantité de celle-ci, car le caractère public de la SCNB *«met en exergue l'impératif que ses services soient accessibles pour tous les citoyens sans discernement, avec une haute qualité et à un prix acceptable.»*⁴

Or, dans les faits, la situation est à l'inverse. En 1984, la fermeture massive de 234 gares avait déjà entraîné des milliers de voyageurs à reprendre le chemin des routes asphaltées. Les voyageurs ainsi orphelins de «leur» gare n'avaient plus qu'à se rendre jusqu'à la gare voisine et se rabattre ainsi sur les voitures ou les transports vicinaux. C'était du moins ce qui était attendu par les responsables de la SNCB car, dans les faits, une analyse démontre que dans 80% des cas, les gares voisines n'ont pas connu d'augmentation mais bien une baisse de fréquentation! Quant aux bus mis en place afin de «compenser» ces fermetures et de desservir les gares avoisinantes, deux tiers d'entre eux furent supprimés suite au manque d'usagers; ces derniers préférant, pour la plupart, reprendre le volant...

⁴ Note de politique générale de la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques (partie Entreprise publiques), DOC 52 0995/019, 16 avril 2008, p.3.

Die denkoefening in verband met de vermeende nutteloosheid van de kleine stations en/of onbewaakte stopplaatsen wordt tot op heden voortgezet – er zij hier herinnerd aan de sluiting van 49 stations in 1992 –, en wel om strikt economische redenen. In 1993 heeft de NMBS-directie in dat opzicht een document⁵ opgesteld waarin ze de redenen voor die sluitingen opsomt; het argument was dat België een hoog aantal stopplaatsen heeft (563 tegenover 366 in Nederland), die bovendien dicht bij elkaar liggen (gemiddeld 4,89 km). Dat argument, uitsluitend gebaseerd op een vergelijking met onze noorderburen (die over een derde minder spoorlijnen beschikken), geeft uiteraard aanleiding tot discussie: waarom maakt men bijvoorbeeld geen vergelijking met Zwitserland, dat 620 stations had ... en nog steeds heeft, voor een spoorwegnet van maar 3000 km? In België is men sindsdien voor het hele grondgebied overgegaan van 563 naar 548 stations of stopplaatsen⁶.

Het voorbeeld van «Sud-Luxembourg» (het zuiden van de provincie Luxemburg) is in dat opzicht vrij symptomatisch, zoals blijkt uit een enquête over de spoorwegmobiliteit van de «Association des Clients des Transports Publics»⁷, een vereniging die conform artikel 52bis van het toentertijd getekende beheerscontract bij ministerieel besluit was aangewezen. In die enquête wordt vooraf summier de geschiedenis van het treinaanbod in die regio geschetst:

- afschaffing van 7 stopplaatsen, 15 stations en 85 km spoor in 50 jaar;
- definitieve afschaffing op 3 juni 1984 van het sinds 1859 bestaande stuk Athus-Virton-Saint-Mard;
- in diezelfde periode, einde van de lijn Bastogne-Sud en Gouvy.

Daarenboven ondergaat de provincie Luxemburg ook de gevolgen van de reorganisatie van het reizigersaanbod en van het ontstaan van een IC-IR-plan, aangezien de NMBS toen besliste 147 stopplaatsen in het Waalse Gewest te sluiten⁸. In totaal worden sindsdien 48 onbewaakte stopplaatsen in het zuiden van de provincie Luxemburg niet langer bediend; daarvan zijn er 19 gelegen op de lijn Libramont-Bertrix-Virton-Athus-Aarlen. Het uitvallen van het spoor toentertijd kon dan wel zijn opgevangen door de vervoersmaatschappij TEC en ... de auto (de bevolking had grotendeels werk in de regio), de arbeidsmigratie naar het Groothertogdom Luxemburg

Cette réflexion quant à l'inutilité présumée des petites gares et/ou PANG (Points d'Arrêt Non-Gardés) s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui (notons encore la fermeture de 49 gares en 1992), et ce pour des raisons strictement économiques. En 1993, la direction de la SNCB rédigeait à ce propos un document⁵ expliquant les raisons de ces fermetures, arguant du fait que la Belgique comptait un nombre élevé de points d'arrêt (563, pour 366 aux Pays-Bas) qui, en sus, étaient rapprochés (4,89 km). L'argument, fondé sur une comparaison unique avec nos voisins hollandais qui disposent pourtant d'un tiers de lignes ferroviaires en moins, prête évidemment à discussion; pourquoi, par exemple, ne pas comparer avec la Suisse qui comptait ... et compte toujours 620 gares pour un réseau ferroviaire de «seulement» 3.000 kilomètres? Enfin, notons que l'on est désormais passé de 563 à 548 gares ou arrêts⁶ sur l'ensemble du territoire belge.

L'exemple du Sud-Luxembourg est à cet égard assez symptomatique, comme l'indique une enquête de mobilité ferroviaire réalisée par l'Association des Clients des Transports Publics⁷, désignée en 2004 par arrêté ministériel conformément à l'article 52bis du contrat de gestion signé à l'époque. Cette enquête sur la mobilité ferroviaire dans la région Sud-Luxembourg traçait au préalable un rapide historique de l'offre de trains dans cette région:

- suppression de 7 points d'arrêt, 15 gares et 85 kilomètres de voies dans les années 50;
- suppression définitive le 3 juin 1984 du tronçon Athus-Virton-Saint-Mard qui existait depuis 1859;
- à la même époque, fin de la relation entre Bastogne-Sud et Gouvy.

De plus, la province du Luxembourg subit également les conséquences de la réorganisation de l'offre voyageurs et la naissance d'un plan IC-IR puisque la SNCB décida, à l'époque, de fermer 147 points d'arrêt en Région wallonne⁸. Au total, 48 PANG du Sud-Luxembourg ne sont dès lors plus desservis, dont 19 situés sur la ligne Libramont-Bertrix-Virton-Athus-Arlon. Si, à l'époque, la défection du rail put être suppléée par le TEC et ... la voiture (la population disposant majoritairement d'emplois dans la région), la migration de l'emploi vers le grand-duché de Luxembourg a changé fondamentalement la donne. On estime ainsi que,

⁵ «Waarom schrapt de NMBS zwakke stopplaatsen?», A. Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal).

⁶ Zie Beheerscontract 2008-2012, NMBS, Bijlage 6.1, De lijst van stations en stopplaatsen en de verdeling van hun beheer onder de drie vennootschappen van de groep.

⁷ «Quel avenir pour la ligne 165? Synthèse et observation des comités de ligne», ACTP, septembre-décembre 2004.

⁸ *Ibidem*.

⁵ «Waarom schrapt de NMBS zwakke stopplaatsen?», A. Martens (bestuurder-adjunct-directeur-generaal).

⁶ Cfr. Contrat de gestion 2008-2012, 20080616 CG SNCB-BC NMBS, Annexe 6.1, La liste des gares et arrêts et la répartition de leur gestion entre les trois sociétés du Groupe.

⁷ «Quel avenir pour la ligne 165? Synthèse et observation des comités de ligne», ACTP, septembre-décembre 2004.

⁸ *Ibidem*.

heeft tot een fundamenteel nieuwe situatie geleid. Zo raamt men die dagelijkse migratie op 30.000 Belgen, die vooral afkomstig zijn van de regio «*Sud-Luxembourg*». Hoewel de pendelaars – sommige stappen op in Libramont en zelfs verder in het noorden – in groten getale gebruik maken van lijn 162 (Namen-Aarlen), zien de inwoners van het zuiden van de provincie zich gelet op het gebrek aan spoorverbindingen verplicht hun toevlucht te nemen tot de auto of tot de vervoersmaatschappij TEC om naar Aarlen of Rodange te reizen waar ze dan over behoorlijke spoorwegdienstverlening kunnen beschikken. Wat is daarvan het resultaat? Overvolle wegen en een netelig mobiliteitsprobleem als gevolg van het tekort in het treinaanbod en het gebrek aan een volwaardig alternatief.

Die toestand is uiteraard niet specifiek voor de regio Luxemburg, aangezien – zoals de ACTP met enige ironie onderstreept – het NMBS-aanbod voortaan minder voorstelt dan vóór de oorlog⁹.

De hiervoor beschreven projecties van het Federaal Planbureau tonen aan dat het nodig is opnieuw het debat op gang te brengen over de rol van de tussenstations en andere stopplaatsen in een beleid dat gericht is op rationele mobiliteit en dat aandacht heeft voor schone en toegankelijke mobiliteit. Voor de indieners is het fundamenteel de spoormobiliteit niet alleen uit een oogpunt van kwaliteit van het aanbod (punctualiteit, zindelijkheid, voorkomendheid van het personeel, enz.) te benaderen, maar ook met betrekking tot de kwantiteit van het aanbod. Dat gaat onvermijdelijk via een reflectie over de heropening van voorheen afgeschafte stations of stopplaatsen, alsook via een betere onderlinge afstemming van het spooraanbod en het tram-busaanbod van de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen.

chaque jour, 30.000 Belges, majoritairement originaires du Sud-Luxembourg, migrent vers le grand-duché. Mais si la ligne 162 (Namur-Arion) est très fréquentée par les navetteurs (certains embarquant dès Libramont et même plus au nord), les habitants du sud de la province, vu le manque de liaisons ferrées, se voient contraints de se rabattre sur la voiture ou le TEC pour se déplacer jusqu'à Arion ou Rodange afin de disposer d'un service ferroviaire convenable. Résultat: des routes encombrées et un épineux problème de mobilité suite au déficit d'offre de trains et de l'absence d'alternative valable.

Cette situation n'est évidemment pas propre à la seule région luxembourgeoise puisque, comme le souligne l'ACTP avec une certaine ironie, l'offre de la SNCB est désormais «inférieure à ce qu'elle était avant-guerre⁹».

Les projections du Bureau fédéral du Plan décrites ci-dessus démontrent la nécessité de relancer le débat quant au rôle des gares intermédiaires et autres points d'arrêt dans une politique de mobilité rationnelle et soucieuse d'une mobilité propre et accessible. Pour les auteurs, il est fondamental de penser la mobilité ferroviaire non seulement en termes de qualité d'offre (ponctualité, propreté, politesse du personnel, etc.) mais aussi en termes de quantité d'offre. Et cela passe inévitablement par une réflexion quant à la réouverture de gares ou d'arrêts précédemment supprimés ainsi que par une meilleure adéquation entre l'offre ferroviaire et l'offre tram/bus des sociétés régionales de transport en commun.

André PERPÈTE (PS)
Camille DIEU (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Linda MUSIN (PS)
Eric THIÉBAUT (PS)
Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)

⁹ «*Que demandent les clients de la SNCB?*» (bijwerking 2008), «*ACTP pour des transports publics à l'écoute du public*».

⁹ «*Que demandent les clients de la SNCB?*» (mise à jour 2008), «*ACTP pour des transports publics à l'écoute du public*».

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de hoofdrol van de NMBS-groep in de Belgische mobiliteit;

B. overwegende dat de NMBS als overheidsbedrijf een treinaanbod moet ontwikkelen dat beantwoordt aan de reële behoeften van de bevolking;

C. gelet op de basisopdracht die is toegewezen aan de drie vennootschappen waaruit de NMBS-groep bestaat, namelijk: « enerzijds het spoorvervoer op het Belgische net bevorderen en aldus een alternatief bieden voor de vervoerwijzen die belastender zijn voor het milieu, en anderzijds een optimale kwaliteitsdienst bieden zodat de evolutie van het verkeer sterker is dan de algemene evolutie van het verkeer van alle vervoerwijzen samen.»;

D. gelet op enerzijds het toenemend succes van het spoorgebruik en anderzijds de ambitieuze doelstellingen van de federale regering inzake het spoorvervoer;

E. gelet op de noodzaak het spoorbeleid in België te versterken;

F. gelet op de huidige en toekomstige mobiliteitsproblemen op het hele grondgebied;

G. gelet op de meer specifieke toestand van de rurale en semirurale zones op mobiliteitsvlak;

H. overwegende dat het spoorvervoer voor de hele bevolking toegankelijker moet worden gemaakt;

I. overwegende dat alle nodige beslissingen moeten worden getroffen om het openbaar vervoer te bevorderen, en wel om sociale, economische en milieuredenen;

J. overwegende dat een optimaal openbaar vervoer (trein, tram, bus) moet worden aangeboden;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant le rôle moteur du Groupe SNCB dans la mobilité des Belges;

B. considérant que la SNCB, en tant qu'entreprise publique, se doit de développer une offre de trains répondant réellement aux besoins de la population;

C. considérant la mission de base impartie aux trois sociétés composant le Groupe SNCB, à savoir «d'une part, promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, offrant ainsi une alternative aux autres modes de transport moins respectueux de l'environnement et, d'autre part, garantir un service de qualité optimale de manière à ce que l'évolution du trafic ferroviaire soit plus élevée que l'évolution générale du trafic tous modes confondus.»;

D. considérant d'une part le succès croissant de la fréquentation du rail, et d'autre part les objectifs ambitieux du gouvernement fédéral pour le transport ferroviaire;

E. considérant la nécessité de renforcer la politique du rail de notre pays;

F. considérant les problèmes de mobilité présents et futurs sur l'ensemble du territoire;

G. considérant la situation plus spécifique des zones rurales et semi-rurales en terme de mobilité;

H. considérant la nécessité de rendre le transport par rail plus accessible pour l'ensemble de la population;

I. considérant la nécessité de prendre toutes décisions favorisant les transports en commun et ce pour des raisons sociales, économiques et environnementales;

J. considérant la nécessité d'optimiser l'offre en matière de transports en commun (train/tram/bus);

VRAAGT DE REGERING:

1. meer aandacht te schenken aan de mobiliteitsproblemen van de bevolking als gevolg van de afschaffing van de lijnen, stations of onbewaakte stopplaatsen, in het bijzonder in de rurale en semirurale zones;

2. met de gewesten en de openbaarvervoersmaatschappijen in dialoog te treden, teneinde het trein-tram-busaanbod op het hele grondgebied beter te harmoniseren;

3. rekening te houden met de verschillende studies, alsook met de aanbevelingen van bestuursniveaus of erkende verenigingen, met betrekking tot de ontoereikendheden in het trein-tram-busaanbod;

4. bij het Federaal Planbureau een nieuwe studie te bestellen over de langetermijnperspectieven van het vervoer in België, gericht op twee nieuwe opties, namelijk de heropening van thans verdwenen lijnen, stations of onbewaakte stopplaatsen, alsook een betere onderlinge afstemming van het aanbod van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen;

5. in haar reflectie over de prioritaire heropening van bepaalde lijnen en/of stations en/of onbewaakte stopplaatsen beter rekening te houden met de driejaarlijkse enquêtes van de FOD Mobiliteit en Vervoer over het woon-werkverkeer;

6. rekening te houden met de verschillende studies, alsook met de aanbevelingen van bestuursniveaus of erkende verenigingen over de heropening van bepaalde lijnen en/of stations en/of onbewaakte stopplaatsen;

7. in het zuiden van de provincie Luxemburg een toetsingsperiode te organiseren, waarmee kan worden gepeild naar de afdoendheid en de weerslag van die maatregelen op mobiliteitsvlak.

17 oktober 2008

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de prendre davantage en considération les problèmes de mobilité de la population – particulièrement dans les zones rurales et semi-rurales – dus aux suppressions de lignes, gares ou PANG;

2. d'élaborer un dialogue avec les Régions et les sociétés de transport en commun afin de mieux articuler l'offre train/tram/bus sur l'ensemble du territoire;

3. de prendre en considération les études diverses ainsi que les recommandations d'autorités ou d'associations reconnues portant sur les inadéquations dans l'offre train/tram/bus;

4. de commander au Bureau fédéral du Plan une nouvelle étude quant aux perspectives à long terme du transport en Belgique suivant deux nouvelles options, à savoir la réouverture de lignes/gares/PANG aujourd'hui disparus ainsi qu'une articulation optimisée entre l'offre des différentes sociétés de transport en commun;

5. de mieux prendre en considération les enquêtes triennales du SPF Mobilité concernant les trajets entre le domicile et le lieu de travail dans cette réflexion quant aux réouvertures prioritaires de certaines lignes et/ou gares et/ou PANG;

6. de prendre en considération les études diverses ainsi que les recommandations d'autorités ou d'associations reconnues portant sur la réouverture de certaines lignes et/ou gares et/ou PANG;

7. d'élaborer une période de test dans le Sud-Luxembourg permettant de jauger de la pertinence et de l'impact de ces mesures en terme de mobilité.

17 octobre 2008

André PERPÈTE (PS)
Camille DIEU (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Linda MUSIN (PS)
Eric THIÉBAUT (PS)
Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)