

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 april 2017

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over het opnieuw instellen van de
Thalys-verbinding op de Waalse as**

(ingediend door de heer Laurent Devin en de
dames Gwenaëlle Grovonius en Karine Lalieux)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 avril 2017

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au rétablissement de la ligne Thalys
sur la dorsale wallonne**

(déposée par M. Laurent Devin et
Mmes Gwenaëlle Grovonius et Karine Lalieux)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
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:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De indieners van dit voorstel van resolutie pleiten voor het opnieuw instellen van de Thalys-hogesnelheidsverbinding op de Waalse as, op het baanvak tussen Luik en Parijs.

De Waalse belangen hebben de grootste Franstalige politieke families ertoe gebracht te ijveren voor het behoud van de “Waalse Thalys”, maar hun inzet mocht niet baten: die verbinding werd in 2015 afgeschaft¹.

Nochtans dragen talrijker hogesnelheidstreinen bij tot meer Europese integratie: met een dergelijke spoorverbinding worden de afstanden tussen de burgers makkelijker overbrugbaar en komen mensen aldus dichter bij elkaar, er worden culturele contacten gelegd en afgelegen regio's komen uit hun isolement. Bij de aanleg van de hogesnelheidslijn Parijs-Brussel-Keulen werd daar dus rekening mee gehouden, en werd de verbinding via de Waalse as tot stand gebracht.

Voorts wordt met het opnieuw instellen van de Waalse verbinding ten dele opgetreden tegen de wereldwijde klimaatverandering en de milieuproblemen. Om de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) door het wegverkeer terug te dringen, kan men namelijk ook inzetten op de echte alternatieve oplossingen die worden aangereikt door een modern openbaar vervoer.

Bovendien is openbaar vervoer een *conditio sine qua non* om beleidsmatig de verkeersknoop in de grote steden te ontwarren; die steden zien zich immers verplicht het stadsverkeer terug te dringen, onder meer omdat het door het verkeer gegenereerde fijn stof slecht is voor de volksgezondheid.

De uitbouw van de hogesnelheidsverbindingen bevordert tevens de groei, die leidt tot meer uitwisselingen tussen sociaaleconomische kernen.

Ondanks al die voor de hand liggende argumenten heeft de federale regering niet geaarzeld om in het voorjaar van 2015 de “Waalse Thalys” af te schaffen. Destijds werden “technische redenen” naar voren geschoven om de “tijdelijke” sluiting van de hogesnelheidslijn te verantwoorden. Inmiddels werden de Thalys-treinstellen

¹ Mondelinge vragen van mevrouw Fonck en van de heren Ducarme en Balcaen aan de heer Paul Magnette, minister van Overheidsbedrijven – Integraal verslag van 13 november 2012 van de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, <http://www.dekamer.be/doc/CCR/pdf/53/ic579.pdf>, blz. 60 en volgende.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution a pour objet la réouverture de la ligne de train à grande vitesse Thalys sur la dorsale wallonne, sur le tronçon situé entre Liège et Paris.

Compte tenu des enjeux pour la Wallonie, le maintien du Thalys wallon a été défendu par les principaux courants politiques francophones jusqu'à sa suppression en 2015¹.

En effet, le développement des trains à grande vitesse participe à l'intégration européenne vu qu'il rapproche les citoyens en réduisant les distances qui les séparent, en créant des ponts culturels et en désenclavant des régions isolées. C'est dans cet esprit qu'a été conçue cette liaison à l'époque de la création de la ligne à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne.

Il s'agit aussi d'une réponse au défi climatique et environnemental auquel la planète fait face. En effet, la réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dues aux transports routiers passe notamment par des transports publics modernes qui offrent des vraies solutions alternatives.

Il s'agit en outre d'une condition *sine qua non* de la politique de décongestionnement des grandes villes, contraintes de réduire la circulation automobile en leur sein, notamment pour répondre aux problèmes de santé publique posés par les particules fines.

Ce développement des trains à grande vitesse constitue également un vecteur de croissance qui favorise les échanges entre pôles socioéconomiques.

En dépit de ces évidences, le gouvernement fédéral n'a pas hésité à supprimer le Thalys wallon au printemps 2015. À l'époque, des “raisons techniques” ont été avancées pour justifier une suspension “temporaire” de la ligne à grande vitesse. Entre-temps, les rames Thalys ont été équipées d'un système ETCS (Système

¹ Questions orales de Mme Fonck et de MM. Ducarme et Balcaen à M. Paul Magnette, ministre des Entreprises publiques. *Compte rendu du 13 novembre 2012 de la commission de l'infrastructure, des communications et des entreprises publiques de la Chambre des représentants*, <http://www.lachambre.be/doc/CCR/pdf/53/ic579.pdf>, p. 60 et s.

uitgerust met een ETCS-systeem (*European Train Control System*), dat compatibel is met dat van het Infrabel-netwerk. Er zijn dus niet langer technische obstakels om die verbinding snel opnieuw in te stellen; het bewijs daarvan is dat er van zaterdag 29 april tot en met maandag 1 mei 2017 Thalys-treinen op de Waalse as zullen rijden, omdat in Brussel wegens werkzaamheden de Noord-Zuidverbinding gesloten zal zijn.

Voorts werd aangevoerd dat die verbinding niet rendabel zou zijn, maar ter zake werd geen rekening gehouden met het terugverdieneffect dat inherent is aan een dergelijke openbare dienstverlening, onder meer voor de economie, de volksgezondheid en het milieu.

Tot slot werd gewezen op de te lage bezettingsgraad van de “Waalse Thalys”. Dat argument klopt niet, aangezien in die treinen doorgaans bijna de helft en soms zelfs méér dan de helft van de zitjes bezet waren. De bezettingsgraad lag echt veel hoger dan die van de Thalys-verbinding met Oostende. De afschaffing van die verbinding met de kust kon ook worden verantwoord doordat er echte alternatieven voorhanden zijn om aldaar de mobiliteit te waarborgen. Op dat punt gaat de vergelijking met de “Waalse Thalys” dus niet op, bij zoverre dat men zich niet van de indruk kan ontdoen dat communautaire overwegingen een rol hebben gespeeld bij die “tijdelijke” sluiting.

Twee jaar na de stopzetting van de “Waalse Thalys” kan men er niet omheen dat die “tijdelijke” ingreep dermate definitief lijkt te zijn geworden dat die treinverbinding helemaal uit het NMBS-vervoersplan is verdwenen, zonder dat zelfs ook maar enige geloofwaardige alternatieve oplossing wordt voorgesteld. Toch is de exploitatie ervan in het huidige beheerscontract van de NMBS opgenomen.

Voortaan wordt, afgezien van Luik, geen enkele Waalse stad nog internationaal bediend. Door de Thalys opnieuw op de Waalse as te doen rijden, zou men een rechtstreekse internationale verbinding kunnen herstellen tussen de belangrijkste Waalse centra en de Franse hoofdstad Parijs, waarmee Wallonië economische en culturele banden heeft die vanzelfsprekend cruciaal zijn voor de regio.

Het is dus noch logisch, noch aanvaardbaar dat Parijs nu makkelijker bereikbaar is vanuit Antwerpen dan vanuit Charleroi of Bergen². Ter vergelijking zij erop gewezen dat dankzij de Thalys, het treintraject tussen Antwerpen en Amsterdam 45 % tijdswinst oplevert ten

européen de contrôle des trains) compatible avec celui du réseau Infrabel. Par conséquent, plus rien ne s'oppose sur le plan technique à un rétablissement rapide de cette desserte. La preuve en est que des Thalys circuleront sur la dorsale wallonne du samedi 29 avril au lundi 1^{er} mai 2017 en raison de la fermeture pour cause de travaux de la jonction Nord-Midi.

Ensuite, des arguments de rentabilité ont été avancés sans qu'il soit tenu compte des effets retours propres à un tel service public, notamment pour l'économie, la santé publique et l'environnement.

Enfin, il a été question d'un taux d'occupation trop faible des trains. Cet argument est difficilement acceptable dès lors que le Thalys wallon connaissait un taux d'occupation proche de 50 % ou même supérieur; bien plus, en tout cas, que celui du Thalys vers Ostende dont le taux était bien inférieur et dont la suppression pouvait se justifier par l'existence d'alternatives réelles sur le plan de la mobilité. En cela, le parallèle avec le Thalys wallon ne paraît pas se justifier, au point que l'on ne peut s'empêcher de penser que des considérations d'ordre communautaire ont joué un rôle dans cette suspension “temporaire”.

Deux années après la mise à l'arrêt du Thalys wallon, force est de constater que cette suspension “temporaire” semble devenue définitive, à tel point que le Thalys wallon a complètement disparu du plan de transport de la SNCB sans même qu'une solution alternative crédible soit proposée et alors même que le contrat de gestion actuel de la SNCB, toujours en vigueur, intègre son exploitation.

Désormais, hormis Liège, plus aucune ville wallonne ne bénéficie d'une desserte internationale. La remise en service du Thalys sur la dorsale wallonne permettrait de rétablir une liaison internationale directe entre les principaux pôles wallons et Paris, capitale de la France, avec des liens économiques et culturels qui sont à l'évidence essentiels pour la Wallonie.

Il n'est donc ni logique ni acceptable qu'Anvers soit aujourd'hui plus rapproché de Paris que ne le sont Charleroi ou Mons². À titre de comparaison, grâce au Thalys, le trajet entre Anvers et Amsterdam a connu un gain de temps de 45 % par rapport à la voiture. Pour

² Duur van het treintraject Antwerpen – Parijs: 2:10 uur, zonder overstap. Afstand: 300 km.
Duur van het treintraject Charleroi – Parijs: 2:45 uur, met een overstap. Afstand: 230 km.

² Durée du trajet en train Anvers – Paris: 2h10, sans correspondance. Distance: 300 km.
Durée du trajet en train Charleroi – Paris: 2h45, avec une correspondance. Distance: 230 km.

opzichte van de reis per auto. Volgens de indieners van dit voorstel van resolutie, die een beleid weigeren waarbij met twee maten wordt gemeten, zou een “Waalse Thalys” een vergelijkbare tijdwinst moeten waarborgen tussen de grootste Waalse stad en Parijs.

Bijgevolg uiten de indieners van dit voorstel van resolutie hun ongerustheid over de spoorwegtoekomst van Wallonië, die al in het gedrang wordt gebracht door een uitgavenverdeelsleutel die niet is afgestemd op de nieuwe beveiligingsvereisten van het spoorwegnet. Naast de verdwijning van de “Waalse Thalys” zijn er immers ook nog de afschaffing van de lijn naar Valenciennes, en de onzekerheid omtrent het voortbestaan van de verbinding tussen Luik en Aken.

Al die maatregelen isoleren Wallonië van het internationaal verkeer en maken er het enige gewest van dat de onverantwoorde bezuinigingen van de regering echt moet verduren.

les auteurs de la présente proposition de résolution qui refusent une politique du “deux poids, deux mesures”, un Thalys wallon devrait garantir un gain de temps comparable entre la plus grande ville wallonne et Paris.

En conséquence, les auteurs de la présente proposition de résolution expriment leur inquiétude pour l’avenir ferroviaire de la Wallonie déjà mis à mal par une clé de répartition des dépenses inadaptée aux nouvelles exigences de sécurisation des réseaux. En effet, à la disparition du Thalys wallon s’ajoute la suppression de la ligne vers Valenciennes ainsi que la menace qui plane sur la liaison entre Liège et Aix-la-Chapelle.

Toutes ces mesures isolent la Wallonie du trafic international et font d’elle la seule région à réellement supporter les conséquences des économies irresponsables du gouvernement.

Laurent DEVIN (PS)
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)
Karine LALIEUX (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op artikel 23 van het NMBS-beheerscontract, dat bepaalt dat de NMBS binnenlandse bestemmingen moet aandoen met hogesnelheidstreinen, in samenwerking met de buitenlandse spoorwegvervoerders;

B. gelet op het belang van de Thalys-verbinding voor de sociaaleconomische aantrekkelijkheid van Wallonië;

C. gelet op de bezettingsgraad van de Thalys in Wallonië, tot de opschorting ervan;

D. overwegende dat de voor de opschorting van de verbinding ingeroepen technische redenen niet langer gelden;

E. gelet op de analyse van het NMBS-vervoersplan door de *Cellule ferroviaire* van de Waalse Overheidsdienst Mobiliteit;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. onverwijld de exploitatie van de Thalys op de Waalse as opnieuw in te stellen;

2. op die as te voorzien in een tweede Thalys per dag en per rijrichting, teneinde de dienstverlening aantrekkelijker te maken;

3. de nodige begrotingsmiddelen uit te trekken voor een begrotingsartikel met als opschrift "Bijdrage voor bijkomend binnenlands vervoer van reizigers met hogesnelheidstreinen";

4. in het volgende NMBS-beheerscontract de verplichting te bestendigen om, met name op de Waalse as en in samenwerking met de buitenlandse spoorwegvervoerders, binnenlandse bestemmingen aan te doen met hogesnelheidstreinen, alsmede de NMBS de daartoe vereiste begrotingsmiddelen toe te kennen.

29 maart 2017

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'article 23 du contrat de gestion de la SNCB, qui prévoit que, en collaboration avec les transporteurs ferroviaires étrangers, la SNCB desservira des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse;

B. considérant l'importance de la liaison Thalys pour l'attractivité socioéconomique de la Wallonie;

C. considérant les chiffres de fréquentation du Thalys en Wallonie jusqu'à sa suspension;

D. considérant que les raisons techniques invoquées pour la suspension de la liaison Thalys ne sont plus de mise;

E. considérant l'analyse du plan de transport de la SNCB réalisée par la Cellule ferroviaire du Service public de Wallonie;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de rétablir sans délai l'exploitation du Thalys sur la dorsale wallonne;

2. de prévoir l'ajout d'un second Thalys par jour et par direction sur cette dorsale pour tendre vers une meilleure attractivité du service;

3. de prévoir les moyens budgétaires nécessaires à l'article budgétaire intitulé "Contribution pour le transport intérieur supplémentaire de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse";

4. d'inscrire dans le prochain contrat de gestion de la SNCB le maintien de l'obligation de desservir, en collaboration avec les transporteurs ferroviaires étrangers, des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse, notamment sur la dorsale wallonne, et d'allouer à la SNCB les moyens budgétaires *ad hoc*.

29 mars 2017

Laurent DEVIN (PS)
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)
Karine LALIEUX (PS)