

**Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

ZITTING 1986-1987

20 OKTOBER 1986

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

in verband met het T.G.V.-project

(Ingediend door de heren Vanvelthoven en Van Elewycyk)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De ministers van Verkeerswezen van Frankrijk, West-Duitsland, Nederland en België zullen eerlang een principiële beslissing nemen over het T.G.V.-project (Train à Grande Vitesse), een snelspoorsysteem dat Parijs, Brussel, Amsterdam en Keulen met elkaar zou verbinden en dat slechts kan gerealiseerd worden op een speciaal hiervoor ontwikkelde spoorlijn met verbeterde bedding en speciaal signalisatiesysteem.

De internationale werkgroep belast met de studie van dit project zal immers op korte termijn besluiten neerleggen over het te volgen tracé, de verkeersprognoses en de juridische en financiële aspecten van dit dossier.

De tracé-varianten die nu ter studie liggen tonen duidelijk aan dat België een belangrijke doorgangsfunctie zal krijgen. Ongeveer 200 km van de nieuwe spoorlijn ligt namelijk op Belgisch en vooral Vlaams grondgebied.

Het aanleggen van dergelijke snelspoorlijnen betekent hoe dan ook een zware ingreep (het dwarsprofiel, verhoogde bermen en nutsvoorzieningen inbegrepen, bereikt al vlug 50 m.) en het is dan ook vanzelfsprekend dat een eerste reeks bezwaren vooral van ecologische aard zijn:

— aangezien ruim 1000 ha grond in beslag zullen genomen worden door deze snelspoorlijn betekent dit een zoveelste aanslag op de nog resterende open ruimte;

— de snelspoorlijn doorkruist waardevolle natuurgebieden;

**Chambre
des Représentants**

SESSION 1986-1987

20 OCTOBRE 1986

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative au projet « T.G.V. »

(Déposée par MM. Vanvelthoven et Van Elewycyk)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les ministres des transports de la France, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique prendront bientôt une décision de principe au sujet du projet de « train à grande vitesse » (T.G.V.), qui prévoit l'établissement d'une liaison ferroviaire rapide entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne et dont la réalisation nécessiterait la construction d'une voie spécifique dotée d'une assiette renforcée et d'un système de signalisation spécial.

Le groupe de travail international chargé d'étudier ce projet communiquera en effet prochainement ses conclusions concernant le tracé à suivre, le trafic escompté, ainsi que les aspects juridiques et financiers de ce dossier.

Les divers projets de tracé qui sont actuellement à l'étude montrent clairement que la Belgique aura à remplir une importante fonction de transit. La nouvelle ligne traversera en effet le territoire belge et plus particulièrement le territoire flamand sur une distance de quelque 200 kilomètres.

Quoi qu'il en soit, la construction de lignes ferroviaires rapides de ce type constitue une opération de grande envergure (le profil transversal, assiette surélevée et équipements compris, atteint facilement 50 m. Il est donc normal qu'elle suscite d'emblée une série d'objections qui sont essentiellement d'ordre écologique:

— l'aménagement de la ligne ferroviaire rapide accaparrera plus de 1000 hectares de terres et constituera une atteinte de plus aux derniers espaces libres;

— la ligne ferroviaire rapide traversera des régions naturelles d'un grand intérêt;

— heel wat landbouwgronden zullen verdwijnen met alle gevolgen vandie op de moeizaam tot stand gekomen ruilverkavelingen;

— sommige woongebieden worden doorkruist waardoor de noodzakelijke rust ervan verstoord wordt.

Een tweede reeks bedenkingen gelden de sociaal-economische aspecten van het dossier.

Tegenover de enorme kostprijs van dit project (volgens de laatste gegevens zou de totale kostprijs 140 à 150 miljard F bedragen waarvan 50 à 60 miljard F op Belgisch grondgebied zal moeten besteed worden) staat een hoogst twijfelachtig rendement. Zelfs rekening gehouden met de maximaal vooropgestelde verhoogde trafiek als gevolg van een grotere aantrekkingskracht, is het enkel de relatie Brussel-Parijs die rendabel is. De relaties Brussel-Keulen en Brussel-Amsterdam stijgen, ook volgens de optimistische officiële ramingen wat het aantal reizigers betreft, niet uit boven de rendabiliteitsdrempel. Uiteraard dient een dergelijk project geplaatst in een breder perspectief en moeten de positieve meesleepeffecten in rekening worden gebracht.

Zo spreekt men dikwijls van de verhoogde aantrekkingskracht van steden en regio's waardoor diensten en industrieën er zich gemakkelijker zouden vestigen. Snelle verbindingen met andere centra zijn een absolute noodzaak maar de vraag is of Antwerpen, Brussel en Luik (de 3 mogelijke stopplaatsen) die toch al over goede verbindingen beschikken zoveel extra's uit een T.G.V.-verbinding zouden putten. Bovendien gaat het enkel om reizigersverkeer en brievenpost. Voor de industrie is de T.G.V. niet zo belangrijk.

Tenslotte is het zo dat regio's waar de T.G.V. gewoon doorraast er uiteraard weinig positiefs uit halen.

Een ander veel gehoord argument is de rechtstreekse en afgeleide tewerkstelling.

De rechtstreekse tewerkstelling zal na de bouw van de infrastructuur terugvallen op het personeel nodig voor exploitatie en onderhoud. Uit de vorige paragraaf blijkt dat ook de afgeleide tewerkstelling eerder gering zal zijn. Met 50 of 60 miljard F kan men een meer doelgericht en efficiënt tewerkstellingsbeleid voeren, als dit dan al de bedoeling zou zijn.

Tenslotte zijn er de belangen van onze spoorwegindustrie. Uiteraard zal er over compensaties onderhandeld worden maar dan blijft de vraag of zij werkelijk deelachtig zullen zijn in deze nieuwe technologie of louter ingeschakeld zullen worden als assemblage-eenheden.

De T.G.V. biedt geen oplossing voor binnenlandse vervoerproblemen omdat hij zich uitsluitend richt op internationaal reizigersverkeer.

De bemerking als zou men voor de keuze staan tussen T.G.V. of meer autosnelwegen is dus onzin. De files op de autosnelwegen worden immers veroorzaakt door binnenlands piekverkeer.

Bovendien doet de T.G.V. problemen rijzen voor het binnenlandse treinverkeer. Daar waar de T.G.V. gebruik zal maken van de bestaande infrastructuur (bv. in de Noord-Zuid-verbinding te Brussel) zal het binnenlands verkeer moeten wijken. Bovendien zullen de huidige internationale, winstgevende verbindingen hun bestaansreden verliezen zodat de N.M.B.S. alleszins deze inkomsten zal moeten derven, tenzij de maatschappij ze zal kunnen verhalen op het T.G.V.-project.

De T.G.V. beantwoordt alleszins niet aan de behoefte van de gewone gebruiker van het openbare vervoer.

— de nombreuses terres de culture disparaîtront, avec toutes les conséquences que cela entraînera sur les remembrements si péniblement réalisés;

— la ligne traversera des régions habitées dont elle troublera l'indispensable tranquillité.

Une deuxième série d'objections concerne les aspects socio-économiques du dossier.

Si le coût du projet est énorme (suivant les chiffres les plus récents, le coût total serait de 140 à 150 milliards de F dont 50 à 60 milliards de F pour le territoire belge), sa rentabilité est par contre très incertaine. Même si l'on tient compte de l'augmentation maximum de trafic qui résulterait de l'attrait plus important du T.G.V., seule la liaison Bruxelles-Parijs serait rentable. Selon les estimations officielles optimistes portant sur le nombre de voyageurs, les liaisons Bruxelles-Cologne et Bruxelles-Amsterdam ne dépasseraient pas le seuil de rentabilité. Il est évident qu'un tel projet doit être considéré dans une perspective plus large et qu'il faut également tenir compte des retombées positives.

C'est ainsi que l'on évoque souvent le renforcement du pouvoir d'attraction des villes et des régions qui encouragerait les services et industries à s'y établir. Les liaisons rapides avec d'autres centres sont une nécessité absolue, mais la question est de savoir si le T.G.V. présenterait un avantage appréciable pour Anvers, Bruxelles et Liège (les trois arrêts possibles), qui disposent déjà de liaisons efficaces. Il convient d'ajouter que le T.G.V. ne concerne que le transport de voyageurs et du courrier et qu'il ne présente guère d'intérêt pour l'industrie.

Enfin, il est évident que le T.G.V. n'apporte rien de bien positif aux régions qu'il ne fait que traverser en coup de vent.

Un autre argument fréquemment invoqué est celui des retombées directes et indirectes sur l'emploi.

Après l'installation de l'infrastructure, les retombées directes se limiteront au personnel d'exploitation et d'entretien. Il ressort en outre du paragraphe précédent que les retombées indirectes seront également assez faibles. Un investissement de 50 ou 60 milliards de F permettrait de mener une politique d'emploi mieux orientée et plus efficace, si tel est l'objectif de l'opération.

Viennent enfin les intérêts de notre industrie ferroviaire. Il sera évidemment question de compensations, mais il faudrait savoir si ces compensations consisteront en une participation à cette nouvelle technologie ou si elles se limiteront seulement à l'exécution de travaux d'assemblage.

Le T.G.V. n'apporte aucune solution aux problèmes des transports intérieurs, étant donné qu'il est axé entièrement sur le transport international de voyageurs.

Il est dès lors absurde de prétendre qu'il faut choisir entre le T.G.V. et un nouveau développement des autoroutes. C'est en effet le trafic intérieur des heures de pointe qui provoque les files sur les autoroutes.

En outre, le T.G.V. pose des problèmes au trafic ferroviaire intérieur. Là où le T.G.V. utilisera l'infrastructure existante (par exemple la jonction Nord-Midi à Bruxelles), il aura priorité sur le trafic intérieur. Qui plus est, les liaisons internationales actuelles, qui sont rentables, n'auront plus aucune raison d'être, ce qui entraînera une perte de recettes pour la S.N.C.B., à moins que le projet de T.G.V. ne permette de compenser ce manque à gagner.

Le T.G.V. ne répond en tout cas nullement aux besoins de l'usager moyen des transports en commun.

In een periode waarin stelselmatig op dit openbaar vervoer wordt bespaard (met tariefverhoging en vermindering van diensten) is het onverantwoord dat een relatief kleine groep reizigers (hoogstens 5 % van het totale reizigersverkeer) via dit prestigeproject een voorkeursbehandeling zou krijgen.

Voorstanders van het T.G.V.-project wijzen erop dat er voor de gemeenschap slechts voordelen zijn aangezien het project volledig zal betaald worden via privé-financiering. Ook dit is de zaken mooier voorstellen dan ze in feite zijn.

Vooreerst zijn er de kosten van de onteigeningen en de herziening van de ruilverkavelingen die alleszins eerst door de gemeenschap zullen moeten betaald worden. De vraag is in welke mate deze kostprijs zal doorberekend worden aan de privé-financiers van het project.

Ook voor de N.M.B.S. bestaat de kans dat zij ten gevolge van dit project inkomstenverlies zal lijden. Ook hier is het nog onduidelijk in welke mate dit kan of zal gecompenseerd worden.

Bovendien is nu al wel duidelijk dat gezien de enorme risico's die aan dit project verbonden zijn, de privé-financiers staatswaarborg zullen vragen. Dit betekent dat bij verlies (de rendabiliteit is lang niet zeker) de gemeenschap toch voor de kosten zal opdraaien.

Tenslotte zijn er maatschappelijke lasten aan dit project verbonden (lawaaihinder, verstoring van rust, vermindering van natuurgebieden) die nu eenmaal niet in geld kunnen worden uitgedrukt.

In dit verband moet wel gewezen worden op het feit dat dit dossier wel eens zou kunnen aangegrepen worden om andere activiteiten van de N.M.B.S. te privatiseren.

Diezelfde voorstanders argumenteren dat indien wij de T.G.V.-trein zouden missen wij een eiland zouden worden waardoor België zijn belangrijke draaischijffunctie in Europa zou verliezen. Hier staat tegenover dat we ook zonder dit T.G.V.-project en via de modernisering van het bestaande spoorwegennet uitstekende en snelle verbindingen kunnen realiseren waarbij kan aangesloten worden op de eventuele snelspoorlijnen van onze buurlanden. De IC-verbinding Antwerpen-Rijssel die enkele dagen geleden officieel werd ingerekened bewijst dit ten volle.

De geheimzinnigheid waarmee de overheid dit dossier tot hiertoe behandeld heeft is onaanvaardbaar. Hoewel het studiewerk reeds jaren bezig is, werden de direct betrokken overheden zoals de gewestregeringen, de provinciale instanties en de gemeentebesturen nog altijd niet officieel op de hoogte gebracht van dit project.

Het moet duidelijk zijn dat in dit dossier de wetgeving en de procedures inzake milieubehoud en ruimtelijke ordening en de wettelijke beschikking inzake de staatshervorming ten volle moeten gerespecteerd worden en dat er hoe dan ook geen snelspoor kan worden aangelegd zonder een wijziging van de gewestplannen.

Het is absoluut noodzakelijk dat voor infrastructuurwerken met een dergelijke impact op ruimte en milieu de wet op Stedebouw en Ruimtelijke Ordening van 1962 strikt en correct wordt toegepast. Dit betekent dat wijziging van alle gewestplannen die op het uitgekozen tracé liggen slechts kan worden doorgevoerd na uitputting van de voorziene inspraakprocedure en verhaalmogelijkheden.

A l'heure où ces transports sont systématiquement visés par des mesures d'économie (augmentation des tarifs et diminution des services), il serait inconcevable qu'un tel projet de prestige vienne privilégier un groupe relativement restreint de voyageurs (tout au plus 5 % du trafic total de voyageurs).

Les partisans du T.G.V. prétendent que celui-ci ne présente que des avantages pour la collectivité, du fait que le projet sera financé intégralement au moyen de capitaux privés. Cette affirmation présente elle aussi une image flattée de la réalité.

Il ne faut en effet pas perdre de vue le coût des expropriations et de la révision des remembrements, qui devra dans un premier temps être pris en charge par la collectivité. La question est de savoir dans quelle mesure ces dépenses seront récupérées auprès des bailleurs de fonds privés.

Le projet risque également d'entraîner une perte de recettes pour la S.N.C.B. Il n'est pas non plus évident que ce manque à gagner sera ou pourra être récupéré dans une certaine mesure.

Il est par contre dès à présent certain que les bailleurs de fonds privés demanderont la garantie de l'Etat en raison des risques considérables du projet. Cela signifie que les pertes éventuelles (la rentabilité est loin d'être assurée), seront de toute manière supportées par la collectivité.

Enfin, ce projet causerait à la société un préjudice qu'il est impossible de chiffrer (pollution par le bruit, trouble de la tranquillité, défiguration de sites naturels),

Il convient de souligner dans le même ordre d'idées que d'aucuns pourraient profiter de ce dossier pour privatiser d'autres activités de la S.N.C.B.

Les partisans du projet prétendent également que si elle fermait ses frontières au T.G.V., la Belgique se trouverait isolée et perdrait ainsi son rôle capital de carrefour de l'Europe. Nous répliquons qu'il est possible, sans construire le T.G.V., mais en modernisant le réseau ferroviaire existant, de réaliser d'excellentes liaisons rapides qui communiqueraient avec les lignes à grande vitesse de nos voisins. Citons, à titre d'exemple la ligne IC Anvers-Lille, dont l'inauguration officielle remonte à quelques jours.

Le mystère dont le Gouvernement a entouré jusqu'à présent l'examen de ce dossier est inadmissible. Des autorités aussi directement concernées que les exécutifs régionaux, les instances provinciales et les administrations communales, n'ont en effet toujours pas été officiellement informées du projet, alors que celui-ci est à l'étude depuis des années.

Il doit être clair que ce dossier doit être traité dans le respect de la législation et des procédures relatives à la protection de l'environnement et à l'aménagement du territoire ainsi que de la législation sur la réforme de l'Etat et qu'il ne peut être question de construire une ligne ferroviaire à grande vitesse sans modifier les plans de secteur.

Il est indéniable que des travaux d'infrastructure ayant une telle incidence sur le territoire et l'environnement exigent une application stricte et correcte de la loi de 1962 sur l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Cela signifie que les plans de secteur des régions traversées par le tracé choisis ne pourront être modifiés qu'après l'épuisement de toutes les procédures de participation et possibilités de recours prévues.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van Volksvertegenwoordigers,

- gelet op de bezwaren van ecologische aard, de enorme kosten, de onzekerheid van rechtstreekse en afgeleide tewerkstelling,
- is van oordeel dat over het T.G.V.-project geen beslissing kan en mag worden genomen
 - zonder een ruim en grondig openbaar democratisch debat op alle niveaus en met alle betrokkenen;
 - zonder een wetenschappelijk gefundeerde milieu-effectenrapportering, inbegrepen een kosten-batenanalyse;
- is van mening dat de Regering voorrang dient te verlenen aan de uitbouw van het binnenlands interstedelijk en interregionaal openbaar gemeenschappelijk vervoer en het realiseren van snelle verbindingen met de buurlanden via de modernisering van het spoorwegennet.

9 oktober 1986.

L. VANVELTHOVEN
J. VAN ELEWYCK

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre des représentants,

- considérant les objections d'ordre écologique, le coût énorme et le caractère incertain de l'incidence directe et indirecte sur l'emploi,
- estime qu'aucune décision ne peut ni ne doit être prise au sujet du projet de T.G.V.
 - en l'absence d'un débat fondamental, public et démocratique, à tous les niveaux et entre toutes les parties intéressées;
 - en l'absence d'une étude scientifique d'impact sur l'environnement, comprenant une analyse coût-profit;
- estime que le Gouvernement doit donner la priorité au développement des transports en commun intérieurs, interurbains et interrégionaux, et à la réalisation de liaisons rapides avec les pays voisins par la modernisation du réseau ferroviaire existant.

9 octobre 1986.