

Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1988

13 APRIL 1988

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de aan de spoorweglijn L 94
te verlenen voorrang voor het tracé
van de SST Noord in het Westen
van Waals Brabant**

(Ingediend door de heer Antoine)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het staat vast dat de doortocht, met enkele stopplaatsen in ons land, van de SST (Super Snelle Trein) voor België een aanzienlijke troef betekent in het licht van de grote Europese markt van 1992.

De plannen met betrekking tot een snelle spoorverbinding Parijs-Rijsel-Brussel (SST Noord genoemd) zijn goed gevorderd, ook al hebben de Regering en de N.M.B.S. zich nog niet openlijk uitgesproken voor een tracé op afzonderlijke baan of met aanpassing van de bestaande lijn 94.

Toch lijkt het ons noodzakelijk ervoor te waken dat de bevolking van het westelijke gedeelte van Waals-Brabant, Roosbeek en Tubeke niet opnieuw het slachtoffer wordt van een nieuwe infrastructuur die nodig is voor een tracé in afzonderlijke baan.

Elk nieuw tracé zal immers meebrengen dat de gemeente Tubeke, die reeds doorkruist wordt door twee spoorverbindingen (94 en 96) en een autoweg (A8), opnieuw in stukken gesneden wordt.

Ook zullen de aanpalende eigenaars een reeks ongemakken te verduren krijgen (rustverstoring, verandering van levenswijze, geluidshinder ...)

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

13 AVRIL 1988

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à la priorité à accorder
à la ligne de chemin de fer L 94
pour le tracé du T.G.V. Nord
dans l'Ouest du Brabant Wallon**

(Déposée par M. Antoine)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est incontestable que le passage d'un train à grande vitesse dit TGV ponctué par plusieurs haltes dans notre pays présente des atouts considérables pour la Belgique à l'horizon du grand marché européen de 1992.

Les projets relatifs à l'établissement d'une liaison ferroviaire rapide Paris-Lille-Bruxelles (TGV Nord) sont aujourd'hui à un stade avancé bien que le Gouvernement et la S.N.C.B. ne se soient pas encore prononcés ouvertement pour un tracé en site propre ou pour une adaptation de la ligne 94 existante.

Cependant, il nous apparaît justifié de garantir que la population des entités de l'Ouest du Brabant Wallon, Rebecq et Tubize, ne soit pas, une fois de plus, la victime d'une nouvelle infrastructure en site propre.

En effet, tout nouveau tracé provoquera une coupure supplémentaire dans la commune de Tubize déjà morcelée par deux axes ferroviaires (94 et 96) et une autoroute (A8).

De même, ce projet entraînera des troubles de jouissance dans le chef des riverains (troubles de la tranquillité, déséquilibre du mode de vie, pollution par le bruit ...).

Bovendien zullen vooral de landbouwers opnieuw het slachtoffer worden van de SST-doortocht, aangezien zij hun grond zullen moeten prijsgeven die toch hun bestaan waarborgt.

Anderzijds hebben de gemeenteraden van de betrokken gemeenten zich eenparig uitgesproken tegen de aanleg van een eigen SST-baan die een bedding nodig heeft van ten minste 50 meter.

Daarenboven werd nooit aangetoond dat de SST een eigen baan moet krijgen over het gehele traject. Dat wordt door het Franse voorbeeld duidelijk bewezen.

Per slot van rekening betekent de aanleg van een nieuwe spoorwegbedding tussen Parijs en Brussel dat er ten minste 1 000 ha moet worden onteigend en dat er voor een luttele tijdswinst van ongeveer 22 minuten zeer veel (300 miljard) zal moeten worden geïnvesteerd.

Kortom, de redelijkheid en het gezond verstand moeten ons doen inzien dat het eerste plan, met name een verbeterde lijn 94, voor het Westen van Waals-Brabant de goedkoopste oplossing betekent, waarbij grondgebied en leefmilieu het minst worden aangetaast en de grond van de betrokken landbouwbedrijven zoveel mogelijk gespaard blijft.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer van Volksvertegenwoordigers verzoekt de Regering het plan tot aanleg van een eigen bedding voor de SST Noord in het Westen van Waals-Brabant af te wijzen en de voorkeur te geven aan een aanpassing van de bestaande lijn 94; die oplossing zou de goedkoopste zijn en bovendien zou zij de grond, het leefmilieu van de omwonenden en het erfgoed van de landbouwers het meest ontzien.

25 maart 1988.

En outre, les agriculteurs seront à nouveau les victimes réelles du passage du TGV puisqu'ils se verront privés de leurs terres, leur outil fondamental de travail.

D'autre part, les conseils communaux des entités visées se sont unanimement prononcés contre la construction d'une ligne propre au TGV qui nécessite un profil transversal d'au moins 50 mètres.

De plus, personne n'a jamais établi qu'il fallait que le TGV emprunte des sites neufs d'un bout à l'autre du parcours. L'exemple du TGV français nous le démontre aisément.

Enfin, la construction d'un site entre Paris et Bruxelles constitue pour la Belgique une expropriation d'au moins 1 000 ha et un coût très élevé (300 milliards) pour un gain de temps limité d'environ 22 minutes.

En conclusion, la raison et le bon sens doivent nous inciter à reconnaître que le premier projet reprenant la ligne 94 améliorée s'avère pour l'Ouest du Brabant wallon, le plus économique, le moins destructurant pour le territoire et pour le cadre de vie des riverains, et le moins destructeur du patrimoine agricole des exploitants visés.

A. ANTOINE

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre des représentants demande au Gouvernement de rejeter un tracé en site propre pour le T.G.V. Nord dans l'Ouest du Brabant Wallon au profit d'une adaptation de la ligne 94 existante, ce qui constitue la solution la plus économique, la plus respectueuse du territoire, du cadre de vie des riverains et du patrimoine agricole.

25 mars 1988.

A. ANTOINE