

## INTRODUCTION

**PIERRE LACONTE**

L'accès à l'aéroport par chemin de fer depuis Bruxelles a fait l'objet d'importants débats et rapports, notamment :

- le Rapport « Mobilité dans et autour de Bruxelles » publié en Juin 2000 par la Commission de l'Infrastructure du Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale présidée par Willem Draps, devenu ensuite Secrétaire d'État chargé de l'Aménagement du Territoire ;
- l'Étude globale du second terminal intermodal de Bruxelles remise en janvier 2003 (Stratec, Aménagement / ACP Group et RAND Europe).

L'objectif du Colloque du 23 mars 2004 était faire le point sur ce dossier complexe. Le colloque était organisé par la Fondation pour l'Environnement urbain, organisme d'utilité publique neutre par rapport au sujet traité. Les débats ont eu lieu en français et en néerlandais, avec traduction simultanée, et présidés par Pierre Laconte, Secrétaire Général Honoraire de l'Union Internationale des Transports Publics – UITP. Ce colloque était le quatrième qu'il présidait en six ans sur le développement ferroviaire de la Capitale. En effet :

- En 1998, le premier Colloque sur le RER, réuni à l'invitation du Ministre Hervé Hasquin, chargé à l'époque de l'Aménagement du Territoire, mettait l'accent sur la nécessité d'un financement fédéral à 100 %, acquis entre-temps, mais aussi sur la nécessité de mesures d'accompagnement régionales, acceptées dans leur principe mais n'ayant fait l'objet de décisions ni quant à leur exécution ni quant à leur financement (ce qui a été rappelé par le Ministre Jos Chabert et le Secrétaire d'État Pascal Smet).
- En 2000, le Colloque international « TGV et accès rapides à Bruxelles et à son aéroport » (Actes publiés par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure) concluait à l'absence de justification d'un deuxième terminal TGV au nord de la Gare de Schaerbeek et contribua à sa mise en question.
- En 2001, le Colloque « Mobilité et aménagement du Territoire autour de l'axe Bruxelles-Namur » concluait à la nécessité de renforcer cet axe en le dédoublant au lieu de réaliser une dorsale TGV Liège-Charleroi et contribua à son abandon (Actes publiés par la Fondation dans le cadre de l'ouvrage « La gare et la ville »).

Les discussions du colloque de 2004 et les documents réunis ci-après ont cette fois également contribué à mettre en question l'hypothèse de départ d'un arrêt TGV à la Gare de Schaerbeek Voyageurs.

## INLEIDING

*De spoor toegang tot de luchthaven vanuit Brussel geeft aanleiding gegeven tot belangrijke debatten en verslagen, onder meer :*

- *het verslag « Mobiliteit in en rond Brussel » gepubliceerd in juni 2000 door de Commissie Infrastructuur van de Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorgezeten door Willem Draps, later staatssecretaris bevoegd voor Ruimtelijke Ordening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;*
- *de globale studie van de tweede intermodale terminal voor Brussel overhandigd in januari 2003 (Stratec, Aménagement / ACP Group en Rand Europe).*

*Het doel van het Colloquium van 23 maart 2004 was een stand van zaken op te maken van dit complexe dossier. Het colloquium werd georganiseerd door de Foundation for the Urban Environment, een organisme van openbaar nut dat neutraal staat tegenover het behandelde thema. De debatten vonden plaats in het Nederlands en het Frans, met simultaanvertaling, en werden voorgezeten door Pierre Laconte, eresecretaris-generaal van de International Passenger Transport Association - UITP. Dit colloquium was het vierde over het hoofdstedelijk spoorwegnet, door hem voorgezeten. Inderdaad :*

- *In 1998 legde het eerste colloquium over het GEN, op initiatief van minister Hervé Hasquin, destijds bevoegd voor ruimtelijke ordening, de klemtoon op de noodzaak van een federale financiering voor 100%, wat intussen verkregen is, maar ook van begeleidende maatregelen te nemen door de gewesten, wat in principe aanvaard is maar waarvan de uitvoering of de financiering nog niet beslist is (hieraan werd herinnerd door minister Jos Chabert en staatssecretaris Pascal Smet).*
- *In 2000 besloot het internationale colloquium « HST en de snelle toegang tot Brussel en haar luchthaven » (Handelingen gepubliceerd door het ministerie van Communicatie en Infrastructuur) dat de bouw van een tweede HST-terminal ten noorden van het station van Schaarbeek niet gerechtvaardigd was, wat ertoe bijdroeg om het Project van de NMBS voor deze terminal verdagen.*
- *In 2001 besloot het colloquium « Mobiliteit en ruimtelijke ordening rond de as Brussel-Namen » dat het noodzakelijk was om deze as te versterken door ze te verdubbelen in plaats van een HST-verbinding Luik-Charleroi te realiseren, wat heeft bijgedragen tot de uiteindelijke keuze in deze zin (Handelingen gepubliceerd door de Stichting als gedeelte van het boek « Het station en de stad »).*

*De discussies op het colloquium van 2004 en de hierbij verzamelde bijdragen hebben ditmaal ook de oorspronkelijke hypothese van een HST-halte op het Station Schaarbeek Reizigers in vraag gesteld.*