

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1997-1998

11 FEBRUARI 1998

Wetsontwerp houdende instemming met het Verdrag tussen het Koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen, ondertekend te Brussel op 21 december 1996

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **BOURGEOIS**

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

De minister legt uit dat het over een bilateraal verdrag met Nederland gaat, met een looptijd van 15 jaar. Het verdrag treedt in werking op de eerste dag van de tweede maand na de ratificatie door beide partijen.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heren Vautmans, voorzitter; Ceder, Devolder, Hostekint, mevrouw Lizin, de heer Mahoux, mevrouw Mayence-Goossens, de heer Nothomb, mevrouw Sémer, de heer Staes, mevrouw Thijs, de heer Urbain, mevrouw Willame-Boonen en de heer Bourgeois, rapporteur.

2. Plaatsvervangers: de heren Goris en Hatry.

Zie:

Gedr. St. van de Senaat:

1-795 - 1997/1998:

Nr. 1: Wetsontwerp.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1997-1998

11 FÉVRIER 1998

Projet de loi portant assentiment au Traité entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers, signé à Bruxelles, le 21 décembre 1996

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
PAR M. **BOURGEOIS**

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Le ministre déclare que le traité est un traité bilatéral avec les Pays-Bas, dont la durée est de quinze ans. Le traité entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la ratification par les deux parties.

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: MM. Vautmans, président; Ceder, Devolder, Hostekint, Mme Lizin, M. Mahoux, Mme Mayence-Goossens, M. Nothomb, Mme Sémer, M. Staes, Mme Thijs, M. Urbain, Mme Willame-Boonen et M. Bourgeois, rapporteur.

2. Membres suppléants: MM. Goris et Hatry.

Voir:

Document du Sénat:

1-795 - 1997/1998:

N° 1: Projet de loi.

De belangrijkste elementen van het verdrag zijn de volgende:

— Beide staten komen overeen samen te werken om tegen 1 juni 2005 een hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam te kunnen openstellen.

— Deze lijn wordt in België aangelegd langs de E19 autosnelweg; dit traject is 17 km langer op Belgisch grondgebied dan het alternatieve havenwegtracé.

— België kan deze aanleg opdragen aan de NMBS, maar blijft zelf verantwoordelijk voor de goede uitvoering.

— Ter compensatie van de meerkosten van dit traject, zal Nederland een forfaitaire bijdrage storten van 823 miljoen gulden (ongeveer 15,2 miljard frank), waarvan minstens 200 miljoen gulden per 2 januari 1997, en het saldo per 4 januari 1999.

Voorts voorziet dit verdrag in boetebedingen bij laattijdige uitvoering, in de oprichting van een opvolgingscomité, in de bepalingen van wat men als overmacht aanvaardt, en in een arbitrageprocedure.

Tevens weze opgemerkt dat artikel 9 verwijzingen bevat naar enerzijds de aanleg van een goederenspoor vanuit de Antwerpse haven richting Bergen-op-Zoom, en anderzijds naar de zogenaamde «IJzeren Rijn», de rechtstreekse spoorverbinding tussen deze haven en het Ruhr-gebied over Nederlands grondgebied. Deze houden niet rechtstreeks verband met de hogesnelheidslijn, maar kaderen wel in de gemeenschappelijke en globale benadering van de grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur. Welke verbintenissen gaat Nederland aan?

— Doortrekking van goederenlijn 11 naar de spoorlijn tussen Goes en Bergen-op-Zoom: streefdoel om vóór (avant) 1 januari 2000 een tracékeuze te maken.

— IJzeren Rijn: Nederland zal actief meewerken aan de haalbaarheidsstudie, ook in verband met de ontwikkeling van tracévarianten ter hoogte van Roermond en de Nederland-Duitsland-grens. Desgevallend zullen Nederland en België gezamenlijk in overleg treden met de bevoegde Duitse instanties.

Nederland aanvaardt elk dossier op zijn eigen merites en in goed overleg en goedenaberschap te beoordelen.

De minister legt verder uit dat beide landen er zich toe verbinden vóór (avant) de realisatie-datum van de hogesnelheidslijn Antwerpen-Rotterdam de voorziene capaciteitsverhogende en/of rijtijdverlagende werken uit te voeren op de aansluitende baanvakken

Les éléments les plus importants du traité sont les suivants:

— Les deux États conviennent de collaborer pour pouvoir mettre en service pour le 1^{er} juin 2005 une ligne à grande vitesse entre Anvers et Rotterdam.

— En Belgique, cette ligne longera l'autoroute E 19; la longueur de ce tracé sur le territoire belge représente 17 km de plus que l'autre tracé, celui dit «havenweg» (zone portuaire).

— La Belgique peut confier la construction de cette ligne ferroviaire à la S.N.C.B., mais reste elle-même responsable de la bonne exécution de celle-ci.

— En compensation des surcoûts que représente ce tracé, les Pays-Bas verseront une contribution forfaitaire de 823 millions de florins néerlandais (environ 15,2 milliards de francs belges), dont 200 millions de florins néerlandais au moins seront payés sous valeur 2 janvier 1997, et le solde sous valeur 4 janvier 1999.

En outre, le traité prévoit des amendes en cas d'exécution tardive, l'institution d'un comité d'accompagnement, des dispositions relatives à ce que l'on appelle la force majeure, et une procédure d'arbitrage.

Il y a lieu aussi de remarquer que l'article 9 renvoie, d'une part, à la construction d'une ligne de marchandises du port d'Anvers vers Bergen-op-Zoom et, d'autre part, au «IJzeren Rijn», la liaison ferroviaire directe entre Anvers et la région de la Ruhr, passant par le territoire néerlandais. Ces projets n'ont pas de rapport direct avec la ligne à grande vitesse, mais ont leur place dans l'approche commune et globale de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière. Quels engagements les Pays-Bas prennent-ils?

— La prolongation de la ligne de marchandises 11 vers la ligne ferroviaire entre Goes et Bergen-op-Zoom: l'objectif est de faire un choix de tracé avant le 1^{er} janvier 2000.

— IJzeren Rijn: les Pays-Bas collaboreront activement à l'étude de faisabilité, en ce compris le développement de variantes de tracé à la hauteur de Roermond et de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne. Le cas échéant, les Pays-Bas et la Belgique se concerteront conjointement avec les instances compétentes allemandes.

Les Pays-Bas acceptent d'évaluer chaque dossier selon ses propres mérites, en bonne concertation et comme il convient entre bons voisins.

Le ministre explique ensuite que les deux pays s'engagent à réaliser, avant la date de réalisation de la ligne à grande vitesse Anvers-Rotterdam, les travaux prévus qui permettent d'augmenter la capacité et/ou de diminuer le temps de parcours sur les liaisons ferro-

van Antwerpen (Luchtbal) → Brussel-Zuid en van Nieuw Venneep tot en met Rotterdam.

In wezen een gemengd verdrag (ook het Vlaamse Gewest had dit verdrag moeten ratificeren). Uiteindelijk heeft Vlaanderen hiervan afgezien en beslist het verdrag als een exclusieve federale materie te beschouwen.

Nederland heeft het verdrag nog niet geratificeerd.

II. BESPREKING

Een eerste spreker merkt op dat er in het verdrag geen onderscheid gemaakt wordt tussen passagiers- en goederentransport. Het project van de hogesnelheidstrein staat als rendabel gecatalogeerd in de begroting van de NMBS. Er bestaat echter absoluut geen enkele garantie dat een project als dit rendabel zou kunnen zijn. De spreker vreest dan ook dat men van plan is om deze nieuwe lijnen aan te wenden voor goederentransport tijdens de nacht. Er dient meer duidelijkheid gegeven te worden over de uiteindelijke aanwending van deze sporen. Tenslotte merkt de spreker op dat een aantal gemeenten een procedure lopen hebben bij de Raad van State teneinde de doortocht door hun gemeente aan te vechten. Wat is de waarde van een geratificeerd verdrag indien deze gemeenten gelijk zouden krijgen?

Een tweede lid merkt op dat artikel 9 van het verdrag geen enkele verplichting inhoudt aangaande de twee andere spoorwegprojecten: goederenlijn 11 en de IJzeren Rijn. Deze twee dossiers zijn er niet mee verbonden en het gaat dus gewoon om een morele verbintenis.

Een andere spreker wijst erop dat alle technische aspecten van de aanleg van deze lijn reeds werden toegelicht door de bevoegde minister voor de commissie voor de Financiën. Hij vraagt de minister of artikel 4 effectief is uitgevoerd en Nederland al zijn verbintenissen is nagekomen.

Een vierde spreker wenst toelichting te krijgen bij artikel 9. De vermelde verbeteringswerken zoals vermeld door de minister in zijn inleidende uiteenzetting staan niet vermeld in het verdrag. De spreker wenst eveneens verduidelijking te verkrijgen over de bestemming die gegeven wordt aan het door Nederland betaalde bedrag. Werd dit bedrag reeds doorgestort aan de spoorwegen en zal dit bedrag wel voldoende zijn om eventuele bijkomende werken te betalen? Zoniet wie dient de eventuele extra lasten dan te dragen?

Antwoorden van de minister

De aanleg van deze spoorweg is een politieke keuze geweest. Een uitspraak van de Raad van State in het

viaires de jonction avec la ligne à grande vitesse d'Anvers (Luchtbal) jusques et y compris Bruxelles-Midi et de Nieuw Venneep jusques et y compris Rotterdam.

Le traité est en fait un traité mixte (la Région flamande aurait elle aussi dû le ratifier). En fin de compte, la Flandre y a renoncé et a décidé de considérer le traité comme étant une matière exclusivement fédérale.

Les Pays-Bas n'ont pas encore ratifié le traité.

II. DISCUSSION

Un premier intervenant remarque que le traité ne fait pas de distinction entre le transport de passagers et le transport de marchandises. Le projet du train à grande vitesse est qualifié de rentable dans le budget de la S.N.C.B. Il n'existe toutefois absolument aucune garantie que pareil projet puisse être rentable. Aussi l'intervenant craint-il que l'on ait l'intention d'utiliser cette nouvelle ligne pour le transport nocturne de marchandises. Il faut davantage de clarté quant à l'affectation finale de cette ligne ferroviaire. Enfin, l'intervenant fait remarquer qu'un certain nombre de communes ont entamé une procédure devant le Conseil d'État afin de contester le passage du T.G.V. sur leur territoire. Quelle serait encore la valeur d'un traité ratifié si ces communes devaient obtenir gain de cause?

Un deuxième membre remarque que l'article 9 de la convention n'implique aucune obligation concernant les deux autres projets ferroviaires: la ligne de marchandises 11 et l'«IJzeren Rijn». Les deux dossiers ne sont pas liés et il s'agit donc simplement d'un engagement moral.

Un autre intervenant fait remarquer que le ministre compétent a déjà expliqué tous les aspects techniques concernant la construction de cette ligne devant la Commission des Finances. Il demande si le ministre peut confirmer que l'article 4 a effectivement été exécuté et que les Pays-Bas ont satisfait à la totalité de leurs engagements.

Un quatrième intervenant souhaiterait des explications quant à l'article 9. Les travaux d'amélioration que le ministre a mentionnés dans son exposé introductif ne figurent pas dans le traité. L'intervenant aimerait également des précisions quant à l'affectation des sommes qui seront versées par les Pays-Bas. Ce montant a-t-il déjà été transféré à la S.N.C.B. et sera-t-il suffisant pour payer les travaux supplémentaires éventuels? Dans la négative, à qui incomberont les charges supplémentaires éventuelles?

Réponses du ministre

La construction de cette ligne ferroviaire a été un choix politique. Si le Conseil d'État devait se pronon-

voordeel van de betrokken gemeenten zou waarschijnlijk een vorm van overmacht uitmaken zoals opgenomen in het verdrag onder artikel 8. Het project zou hierdoor natuurlijk ernstige schade oplopen.

Deze spoorweglijn zal niet onmiddellijk gebruikt worden voor goederenvervoer hetgeen evenwel niets uitsluit naar de toekomst toe.

Er is geen verband tussen beide dossiers. Het gaat gewoon om een morele verbintenis tussen België en Nederland.

De werken zullen voltooid moeten worden met het forfaitair bedrag dat reeds gestort geweest is door Nederland.

Met betrekking tot de IJzeren Rijn deelt de minister mee dat het inderdaad een moreel engagement betreft. Er dient een algemene overeenkomst gevonden te worden met Duitsland. Nederland moet voor 1 januari 1999 de nodige schikkingen treffen met betrekking tot het tracé van de goederenlijn 11. Nederland heeft terzake reeds een haalbaarheidsstudie laten uitvoeren. Het is voorbarig om reeds te twijfelen aan de goede bedoelingen van Nederland terzake.

III. STEMMING

De artikelen, als het wetsontwerp in zijn geheel, worden éénparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het verslag is goedgekeurd bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De rapporteur,
André BOURGEOIS.

De voorzitter,
Valère VAUTMANS.

cer en faveur des communes concernées, il s'agirait probablement d'une espèce de force majeure dont il est question à l'article 8 du traité. Il est vrai que pareille décision nuirait grandement au projet.

Cette ligne ferroviaire ne sera pas directement affectée au transport de marchandises, ce qui ne signifie pas qu'on ne puisse l'envisager pour l'avenir.

Les deux dossiers ne sont pas liés. Il s'agit simplement d'un engagement moral entre la Belgique et les Pays-Bas.

Les travaux devront être achevés au moyen du montant forfaitaire que les Pays-Bas ont déjà versé.

En ce qui concerne l'«*IJzeren Rijn*», le ministre déclare que l'engagement pris par les Pays-Bas est bel et bien de nature morale. Il faut trouver un accord général avec l'Allemagne. Les Pays-Bas doivent, avant le 1^{er} janvier 1999, prendre les dispositions nécessaires en ce qui concerne le tracé de la ligne de marchandises 11. Les Pays-Bas ont déjà fait effectuer une étude de faisabilité. Il est prématuré de douter des bonnes intentions des Pays-Bas en la matière.

III. VOTES

Les articles ainsi que l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à l'unanimité des 8 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 13 membres présents.

Le rapporteur,
André BOURGEOIS.

Le président,
Valère VAUTMANS.