

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1996-1997

6 NOVEMBRE 1996

Problématique de la S.N.C.B.

RAPPORT
FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR M. SANTKIN

SOMMAIRE

	Pages
	—
Introduction	2
1. Exposé du ministre des Transports. — Échange de vues	2
2. Exposé de M. Forton, Directeur général de l'Administration du Transport terrestre. — Échange de vues	11
3. Exposé de M. Lammertyn, ingénieur de la cellule de coordination du projet T.G.V. — Échange de vues	23

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen:

1. Vaste leden: de heer Hatry, voorzitter; mevrouw Bribosia-Picard, de heren Coene, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, mevrouw Van der Wildt, de heren Verreycken, Weyts en Santkin, rapporteur.
2. Plaatsvervangers: de dames Lizin en Willame-Boonen.
3. Andere senator: de heer Jonckheer.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1996-1997

6 NOVEMBER 1996

Problematiek van de N.M.B.S.

VERSLAG
NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER SANTKIN

INHOUD

	Blz.
	—
Inleiding	2
1. Uiteenzetting van de minister van Vervoer. — Gedachtewisseling	2
2. Uiteenzetting van de heer Forton, directeur-generaal van het Bestuur van het vervoer te land. — Gedachtewisseling	11
3. Uiteenzetting van de heer Lammertyn, ingenieur van de coördinatiecel voor het H.S.T.-project. — Gedachtewisseling	23

Ont participé aux travaux de la commission:

1. Membres effectifs: M. Hatry, président; Mme Bribosia-Picard, MM. Coene, Delcroix, D'Hooghe, Hotyat, Mme Van der Wildt, MM. Verreycken, Weyts et Santkin, rapporteur.
2. Membres suppléants: Mmes Lizin et Willame-Boonen.
3. Autre sénateur: M. Jonckheer.

INTRODUCTION

La commission a procédé à des auditions sur la problématique de la S.N.C.B.

En premier lieu, la commission a entendu le ministre des Transports sur cette problématique.

Ensuite, M. Forton, directeur général de l'Administration du transport terrestre, a tenu un exposé sur l'enjeu ferroviaire dans la situation actuelle et la situation de l'avenir.

M. Lammertyn, ingénieur de la cellule de coordination du projet T.G.V., a esquissé le cadre du projet T.G.V. en Belgique.

Chaque exposé a été suivi d'un échange de vues.

1. EXPOSÉ DE M. DAERDEN, MINISTRE DES TRANSPORTS

1. Décision du Gouvernement

Dans la mesure où le conseil d'administration et la C.G.S.P. Cheminots, majoritaire dans l'entreprise, ont approuvé à une très large majorité le protocole de clôture de la négociation portant sur les mesures internes du plan de restructuration élaboré par la S.N.C.B., le Gouvernement a décidé d'appuyer la réalisation de ce plan :

— en permettant le financement en totalité du plan d'investissement proposé pour la période 1996-2005 (431 milliards);

— en contribuant à l'équilibre financier de la société à l'horizon 2005 (résultat prévisionnel: +1,2 milliard):

1° par l'indexation des compensations pour les charges inhérentes aux missions de service public (transport de voyageurs en service intérieur, entretien de l'infrastructure), soit 36,9 milliards en 1996;

2° par le maintien, avec une rémunération accrue de ses frais administratifs, de la caisse primaire « soins de santé » spécifique à la S.N.C.B.

La contribution de l'État au financement des investissements prend une double forme :

1° une augmentation de la dotation pour investissements de la S.N.C.B. qui passera de 16 milliards au budget initial de 1996 à 23 milliards, montant qui croîtra à partir de 1997 selon un taux égal à la croissance de l'index majoré de 1 p.c.;

INLEIDING

De Commissie heeft een hoorzitting gehouden over de problematiek van de N.M.B.S.

De Commissie heeft in eerste instantie de minister van Vervoer gehoord over deze problematiek.

Vervolgens heeft de heer Forton, directeur-generaal van het Bestuur van het vervoer te land, een uiteenzetting gehouden over de uitdagingen waarmee het spoorvervoer nu en in de toekomst geconfronteerd zal worden.

De heer Lammertyn, ingenieur van de coördinatiecel voor het H.S.T.-project, heeft het kader geschetst waarbinnen het H.S.T.-project in België wordt uitgevoerd.

Elke uiteenzetting werd gevolgd door een gedachtewisseling.

I. UITEENZETTING VAN DE HEER DAERDEN, MINISTER VAN VERVOER

1. Beslissingen van de Regering

Voor zover het slotprotocol met betrekking tot de onderhandelingen over de interne maatregelen van het herstructureringsplan dat door de N.M.B.S. werd opgemaakt, door de Raad van Bestuur en A.C.O.D.-spoor, de meerderheidsvakbond van de maatschappij, met een zeer ruime meerderheid aanvaard werd, heeft de Regering beslist de verwezenlijking van dit plan te steunen :

— door de totale financiering toe te laten van het voor de periode 1996-2005 voorgelegd investeringsplan (431 miljard);

— door tot het financieel evenwicht van de maatschappij bij te dragen tegen 2005 (verwacht resultaat: + 1,2 miljard):

1° dank zij het indexeren van de compensaties voor de lasten die eigen zijn aan de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst (vervoer van reizigers in binnendienst, onderhoud van de infrastructuur), d.w.z. 36,9 miljard in 1996;

2° dank zij het behoud, met een verhoogde bezoldiging van haar administratieve kosten, van de primaire kas « gezondheidszorg » die eigen is aan de N.M.B.S.

De bijdrage van de Staat tot de financiering van de investeringen neemt twee vormen aan :

1° een verhoging van de dotatie voor investeringen van de N.M.B.S.: deze zal toenemen van 16 miljard op de oorspronkelijke begroting van 1996 tot 23 miljard, een bedrag dat vanaf 1997 volgens een percentage dat gelijk is aan de groei van het indexcijfer plus 1 pct., zal toenemen;

2^o un apport de 30 milliards à une société de financement mixte, la Financière T.G.V., qui procurera à la S.N.C.B. les moyens nécessaires à la réalisation du projet T.G.V.

2. Portée politique des décisions prises

La portée des décisions adoptées peut être synthétisée comme suit :

a) On sort d'un conflit social difficile, par la concertation, grâce à un accord comportant des mesures novatrices en matière de redistribution du temps de travail. Il n'y a plus eu de grève entre le 20 décembre (reprise de la concertation sociale) et la conclusion du protocole. Le syndicat socialiste majoritaire a accepté une paix sociale de trois ans pour tout ce qui concerne les mesures internes à l'entreprise.

b) La S.N.C.B. est remise sur rail et consolidée comme instrument d'une politique de mobilité :

— grâce à un plan d'investissement qui privilégie le réseau intérieur et le confort des voyageurs par la mise en service de nouveaux matériels ;

— grâce à un plan de restructuration qui prévoit notamment une forte augmentation de la productivité par réduction naturelle de l'effectif et une modération salariale acceptée dans un esprit de solidarité (redistribution du temps de travail).

c) On présente, pour la première fois un montage qui assure, sur une base réaliste, le financement de l'ensemble du réseau T.G.V., de frontière à frontière, sans imposer à la S.N.C.B. des charges qui nuiraient au développement du réseau intérieur ou obéiraient ses résultats.

d) On donne corps à l'engagement de recycler, par priorité au profit des investissements des entreprises publiques, le produit de la cession d'actifs appartenant à l'État.

e) On participe à la relance de l'activité économique par le renforcement des budgets d'investissement et par une accélération de la réalisation de ceux-ci par rapport aux prévisions de la S.N.C.B. (près de 7 milliards de plus entre 1996 et 1998).

3. Plan d'investissement 1996-2005

Ce plan opte pour le maintien à niveau de la qualité du produit ferroviaire et pour l'amélioration du confort et de la qualité du service en trafic intérieur. L'offre de places assises en service intérieur sera notamment augmentée de 8,5 p.c.

Il comporte les grands volets suivants :

2^o een inbreng van 30 miljard in een gemengde financieringsmaatschappij, de «Financière H.S.T.», die de N.M.B.S. de vereiste middelen voor de verwezenlijking van het H.S.T.-project zal bezorgen.

2. Politiekedraagwijdtevanvandenbeslissingen

De draagwijdte van de aangenomen beslissingen kan worden samengevat als volgt :

a) Door overleg is men uit een moeilijk sociaal conflict geraakt, dank zij een akkoord dat vernieuwende maatregelen bevat inzake de herverdeling van de arbeidstijd. Er zijn geen stakingen meer geweest tussen 20 december (hervatting van het sociaal overleg) en het afsluiten van het protocol. Het socialistisch meerderheidssyndicaat heeft een sociale vrede van drie jaar aanvaard voor alles wat de interne maatregelen van de maatschappij betreft.

b) De N.M.B.S. werd terug op de sporen gezet en in haar functie van mobiliteitsbeleidsinstrument bevestigd :

— dank zij een investeringsplan dat het binnenlands net en het comfort van de reizigers bevoordeelt door de ingebruikneming van nieuw materieel ;

— dank zij een herstructureringsplan dat onder meer een felle stijging van de produktiviteit voorziet door de natuurlijke afvloeiing van het personeel en een loonmatiging die in een geest van solidariteit (herverdeling van de arbeidstijd) aanvaard werd.

c) Men stelt voor de eerste keer een opbouw voor die, op een realistische basis, de financiering van het hele H.S.T.-net, van grens tot grens, verzekert, zonder de N.M.B.S. lasten op te leggen die de ontwikkeling van het binnenlands net zouden benadelen of de resultaten ervan zouden bezwaren.

d) Men geeft vorm aan de verbintenis om, bij voorrang ten gunste van de investeringen van de overheidsbedrijven, het produkt van de overdracht van aan de Staat toebehorende activa te recycleren.

e) Men neemt deel aan de heropleving van de economie door de investeringsbudgetten te verhogen en door hun verwezenlijking te versnellen tegenover de vooruitzichten van de N.M.B.S. (bijna 7 miljard meer tussen 1996 en 1998).

3. Investeringsplan 1996-2005

Dit plan opteert voor het op peil houden van de kwaliteit van het spoorwegaanbod en voor de verbetering van het comfort en de kwaliteit van het binnenlands verkeer. Zo zal het aanbod aan zitplaatsen in het binnenlands verkeer onder meer met 8,5 pct. verhoogd worden.

Het plan omvat de volgende grote luiken :

	Francs 1994 — Franken 1994	Francs courants — Courante franken
1° Infrastructure. — <i>Infrastructuur</i>		
— Réseau intérieur pur. — <i>Zuiver binnenlandse net</i>	118,490	140,576
— Réseau mixte. — <i>Gemengd net</i>	36,638	42,416
	155,128	182,992
— Infrastructure T.G.V.. — <i>H.S.T.-infrastructuur</i>	75,216	86,873
Total. — <i>Totaal</i>	230,344	269,865
2° Matériel roulant. — <i>Rollend materieel</i>		
— Réseau intérieur. — <i>Binnenlandse net</i>	106,054	122,333
— T.G.V. — <i>H.S.T.</i>	4,243	4,525
Total. — <i>Totaal</i>	110,297	126,858
3° Services internes. — <i>Interne diensten</i>	29,660	34,790
Total général. — <i>Algemeen totaal</i>	370,301	431,513

On peut également schématiser le projet de plan comme suit :

1. Réseau intérieur : 261,2 milliards, 71 p.c.
2. T.G.V. : 79,4 milliards, 21 p.c.
3. Services internes : 29,7 milliards, 8 p.c.

Le financement de ces investissements est assuré comme suit :

Men kan ook het plan-ontwerp schematiseren als volgt :

1. Binnenlands net : 261,2 miljard, 71 pct.
2. H.S.T. : 79,4 miljard, 21 pct.
3. Binnenlandse diensten : 29,7 miljard, 8 pct.

De financiering van deze investeringen wordt verzekerd als volgt :

	Francs 1994 — Franken 1994	Francs courants — Courante franken
1° État. — <i>Staat</i>		
— Réseau intérieur et services internes. — <i>Binnenlands net en interne diensten</i>	227,627	267,993
2° S.N.C.B. — <i>N.M.B.S.</i>		
— Matériel roulant et services internes. — <i>Rollend materieel en interne diensten</i>	63,215	72,122
3° Financière T.G.V. — <i>Financière H.S.T.</i>	79,459	91,398
Total général. — <i>Algemeen totaal</i>	370,301	431,513

Le Gouvernement a retenu l'option d'une anticipation des investissements pour le réseau intérieur, selon le schéma suivant :

Années	Plan d'investissement	Anticipation
1996	16 900	18 000
1997	18 000	21 428
1998	21 696	24 000

Les gouvernements régionaux vont être consultés sur le volet «Infrastructure-réseau intérieur» du plan d'investissement 1996-2005. Le plan sera présenté ensuite à l'approbation définitive du Conseil des ministres.

4. Mesures internes contenues dans le plan de restructuration

Le plan interne transmis au Gouvernement comporte les principales mesures suivantes qui

De Regering heeft gekozen voor de optie die de investeringen voor het binnenlands net, volgens het volgend schema, anticipeert :

Jaren	Investeringsplan	Anticipatie
1996	16 900	18 000
1997	18 000	21 428
1998	21 696	24 000

De gewestregeringen zullen geraadpleegd worden over het luik «Infrastructure binnenlands net» van het investeringsplan 1996-2005. Het plan zal vervolgens voor definitieve goedkeuring aan de Minister-raad voorgelegd worden.

4. Interne maatregelen van het herstructureringsplan

Het plan dat aan de regering werd overgezonden, omvat de volgende belangrijkste maatregelen die het

permettent d'atteindre les objectifs d'un équilibre financier en 2005 et d'une amélioration de la position concurrentielle sur le marché des transports :

1^o Mesures en matière de rémunération, de régimes d'activité et de statut :

— instauration de trois types de régime de préretraite : le congé de préretraite à temps plein, le congé de préretraite à mi-temps et la prépension conventionnelle pour les agents temporaires;

— redistribution du temps de travail par l'instauration de deux régimes de travail nouveaux : 400 autorisations de travail à mi-temps rémunéré à 60 p.c. et 3 000 autorisations de travail à raison de 4 jours par semaine rémunéré à 90 p.c.;

— réduction des rémunérations à raison de 1,65 p.c. au 30 avril 1996, couplée à une réduction générale du temps de travail à 37 heures par semaine à partir du 1^{er} janvier 1997, et à 36 heures à partir du 1^{er} janvier 1999, pour autant, en ce qui concerne cette seconde étape, que la productivité sur la période 1996-1998 soit améliorée de 7,5 p.c. au minimum;

— remplacement de l'allocation de fin d'année par une prime annuelle d'intéressement au résultat d'exploitation;

— attribution d'un congé sans solde de 10 jours maximum par an en remplacement des 4 jours de congé de circonstances pour raison relative à la santé d'un cohabitant;

— adaptation du statut : modernisation des dispositions en matière d'évaluation, de mobilité et de carrière.

2^o Politique commerciale

Renforcement de la politique commerciale exposée dans le plan d'entreprise 1993-1996 (relations intervilles et interrégionales plus rapides, confort accru des trains, information des voyageurs améliorée, meilleure distribution des produits ferroviaires, etc.).

3^o Emploi

Compte tenu des mesures énoncées ci-dessus, de l'évolution naturelle des effectifs et des prévisions retenues quant à l'évolution de l'activité de la S.N.C.B., l'effectif devrait passer de 41 300 agents fin 1995 à 35 000 agents à l'horizon 2005.

Cette évolution, qui implique une augmentation importante de la productivité, tient compte du recrutement sélectif de 5 200 personnes au cours de la période pour remplacer des agents en départ et pour compenser l'effet des mesures impliquant des réductions de temps de travail.

mogelijk maken de doelstellingen te bereiken inzake het financieel evenwicht in 2005 en een verbetering van de concurrentiepositie op de vervoermarkt :

1^o Maatregelen inzake bezoldiging, activiteitsstelsels en statuut :

— invoering van drie types van stelsels van brugpensioen : het voltijds verlof voor brugpensioen, het halftijds verlof voor brugpensioen en het conventioneel brugpensioen voor het tijdelijk personeel;

— herverdeling van de arbeidstijd door de invoering van twee nieuwe arbeidsstelsels : 400 toelatingen voor halftijdse arbeid bezoldigd tegen 60 pct. en 3 000 toelatingen voor een tewerkstelling van 4 dagen per week bezoldigd tegen 90 pct.;

— vermindering van de bezoldigingen ten belope van 1,65 pct. op 30 april 1996, gekoppeld aan een algemene vermindering van de arbeidstijd tot 37 uren per week vanaf 1 januari 1999 voor zover, wat deze tweede stap betreft, de produktiviteit over de periode 1996-1998 met ten minste 7,5 pct. verbeterd is;

— vervanging van de eindejaarstoelage door een jaarlijkse premie voor deelname in het exploitatieresultaat;

— toekenning van een verlof zonder wedde van ten hoogste 10 dagen per jaar ter vervanging van de 4 dagen omstandigheidsverlof om gezondheidsredenen van een samenwonende;

— aanpassing van het statuut : modernisering van de bepalingen inzake evaluatie, mobiliteit en loopbaan.

2^o Commercieel beleid

Versterking van het commercieel beleid uiteengezet in het ondernemingsplan 1993-1996 (snellere intercity- en interregioverbindingen, verhoogd comfort in de treinen, verbeterde informatie van de reizigers, betere distributie van de producten van het spoor, enz.).

3^o Werkgelegenheid

Rekening houdend met de hierboven aangehaalde maatregelen, met de natuurlijke evolutie van de personeelsbezetting en met de in aanmerking genomen vooruitzichten inzake de activiteit van de N.M.B.S., zou de personeelsbezetting van 41 300 personeelsleden eind 1995 tot 35 000 eenheden tegen 2005 moeten dalen.

Deze evolutie, die een aanzienlijke toename van de produktiviteit impliceert, houdt rekening met de selectieve aanwerving van 5 200 personen in de loop van de periode om vertrekkende personeelsleden te vervangen en om de weerslag te compenseren van de maatregelen die een vermindering van de arbeidstijd inhouden.

5. Financière T.G.V.

La Financière T.G.V. sera créée avec les apports suivants :

Société fédérale de participation (recyclage d'une partie du produit de la cession de titres de Belgacom)	22 milliards
S.N.C.B. (apport en nature d'immeubles inutilisés)	10 milliards
Investisseurs privés (actions sans droit de vote avec dividende garanti)	10 milliards
	42 milliards

Ce capital sera augmenté par un apport public de 1 milliard par an entre 1998 et 2005.

La Financière recevra les subsides alloués par l'Union européenne pour la réalisation du réseau T.G.V. belge.

En vue d'apporter à la S.N.C.B. 125 milliards, la Financière empruntera les montants supplémentaires requis. Elle sollicitera à cette fin, la Banque européenne d'Investissement, qui a déjà été approchée, ou d'autres institutions financières.

Les capitaux réunis par la Financière seront injectés dans la S.N.C.B. sous forme de parts bénéficiaires. Ces parts seront rémunérées par un dividende garanti qui, après 2005, date de mise en exploitation du réseau T.G.V. complet, sera pour partie lié au chiffre d'affaires T.G.V. réalisé par la S.N.C.B.

Selon les calculs financiers effectués, la Financière aura désintéressé ses créanciers et pourra cesser ses activités à l'horizon 2025 en présentant des comptes en équilibre.

Échange de vues

Un commissaire s'interroge au sujet de l'emploi à la S.N.C.B. Le ministre a évoqué certaines mesures de redistribution du temps de travail, et notamment une diminution du temps de travail s'accompagnant d'une modération salariale. Y a-t-il eu une concertation avec les autres services publics au sujet de ces mesures? La S.N.C.B. sert un peu d'exemple à l'ensemble de la fonction publique. De telles mesures pourraient donc avoir des répercussions sur d'autres services publics.

Un sénateur se demande si le plan d'investissement 1996-2005 et, en particulier, le volet du réseau intérieur, conduira à une augmentation des kilomètres de lignes en service et arrêtera la fermeture des gares. En effet, entre 1980 et 1994, 600 kilomètres de lignes du réseau intérieur et environ 350 gares ou points d'arrêts

5. Financière H.S.T.

De «Financière H.S.T.» wordt opgericht met de volgende inbreng :

Federale participatiemaatschappij (recycling van een deel van de opbrengst van de verkoop van Belgacom-titels)	22 miljard
N.M.B.S. (inbreng in natura voor ongebruikte immobiliën)	10 miljard
Privé-investeerders (aandelen zonder stemrecht met gewaarborgd dividend)	10 miljard
	42 miljard

Dit kapitaal zal worden vermeerderd met een openbare inbreng van 1 miljard per jaar tussen 1998 en 2005.

De Financière zal de subsidies ontvangen die zijn toegewezen door de Europese Unie voor de verwezenlijking van het H.S.T.-net in België,

Ten einde de N.M.B.S. 125 miljard te bezorgen, zal de Financière de vereiste bijkomende bedragen lenen. Daartoe zal zij de Europese Investeringsbank, die trouwens reeds benaderd werd, aanspreken of andere financiële instellingen.

De kapitalen die door de Financière verzameld worden, zullen in de vorm van winstdelende aandelen in de N.M.B.S. worden ingebracht. Deze aandelen zullen worden vergoed met een gewaarborgd dividend dat na 2005, de datum van ingebruikneming van het volledige H.S.T.-net, voor een deel verbonden zal zijn met het H.S.T.-omzetcijfer dat door de N.M.B.S. verwezenlijkt wordt.

Volgens de uitgevoerde financiële berekeningen zal de Financière tegen 2005 haar schuldeisers terugbetaald hebben en zal zij haar activiteiten mogen stoppen door haar rekeningen in evenwicht voor te leggen.

Gedachtewisseling

Een commissielid heeft vragen omtrent de werkgelegenheid bij de N.M.B.S. De minister heeft enkele maatregelen tot herverdeling van de arbeidstijd aangehaald, zoals de inkrimping van de arbeidstijd, gekoppeld aan een vermindering van de bezoldiging. Werde, in het kader van deze maatregelen, overleg gepleegd met andere overheidsdiensten? De N.M.B.S. fungeert enigszins als voorbeeld voor de openbare functie. Dergelijke maatregelen zouden dus gevolgen kunnen hebben voor andere openbare diensten.

Een senator vraagt zich af of het investeringsplan 1996-2005 en in het bijzonder het deel dat betrekking heeft op het binnenlandse net zal leiden tot een groter aantal kilometers geëxploiteerde spoorlijnen en het sluiten van stations een halt zal toeroepen. Tussen 1980 en 1994 werden immers 600 km spoorlijn van het

ont été supprimés. Par ailleurs, dans la dynamique de la mobilité, en particulier pour le transport des marchandises, les performances du rail par rapport à la route sont plutôt négatives. Comment le plan d'investissement répond-il à ce type de préoccupation?

Un autre intervenant constate que le Gouvernement a promis énormément à la S.N.C.B., surtout en termes financiers, et n'a obtenu que très peu en échange. Seule une partie de la représentation syndicale a promis de préserver la paix sociale pendant trois ans, alors que le Gouvernement prend un engagement financier pour dix ans sans rien exiger en échange sur le plan du service ni quant au fait que l'on ne pourra plus recourir à l'arme de la grève pour paralyser l'ensemble du dossier.

Le même membre observe ensuite que l'équilibre financier ne doit être garanti que dans dix ans. Entre-temps, tout le capital aura été épuisé et, si l'on n'est pas parvenu à un équilibre à la fin de cette période, l'État belge se sera appauvri de 370 milliards sans aucun résultat en contrepartie.

En outre, l'intervenant a l'impression qu'en réalité le plan de restructuration ne revoit pas fondamentalement le rôle que les chemins de fer peuvent jouer face au problème de la mobilité. Ils fonctionnent encore selon le même schéma qu'il y a cinquante ans : à l'époque, le train circulait entre les centres à forte concentration démographique et les lieux de travail très fréquentés, alors que la structure actuelle est très différente: la population comme les lieux de travail sont davantage dispersés. La mobilité ne passe plus par un point central relié à un autre point central, mais par tout un réseau de petites liaisons.

Selon l'intervenant, le plan de restructuration ne redéfinit pas le rôle des chemins de fer.

Le membre conclut son intervention en soulignant que le Gouvernement a fait une concession financière considérable, sans obtenir beaucoup de concessions de la part de la S.N.C.B., et sans guère avoir de garantie que le plan de restructuration fonctionnera, vu qu'il n'est pas adapté aux nouveaux besoins. L'intervenant doute donc très fort que le plan de restructuration soit vraiment la solution pour la S.N.C.B.

Un autre membre de la Commission se réfère à la table ronde sur le R.E.R., du 12 mars 1996. Il y a un consensus général sur l'importance du sujet qui, lui aussi, débouche sur une problématique financière. Dans l'état actuel des choses, le ministre croit-il pouvoir faire face à ces considérations?

Un membre félicite le ministre, qui se trouvait devant une difficulté énorme. Rien que d'avoir mis fin

binnenlands net en ongeveer 350 stations of stopplaatsen afgeschaft. Wanneer overigens de mobiliteit in haar geheel beschouwd wordt, en in het bijzonder het goederenvervoer, moet men vaststellen dat het spoor ten opzichte van de weg heel wat slechter scoort. Hoe zal dit investeringsplan die toestand kunnen verhelpen?

Een andere spreker stelt vast dat de Regering een enorme toezegging, vooral in financiële termen, aan de N.M.B.S. heeft gedaan. In ruil heeft de Regering bitter weinig teruggekregen. Slechts een deel van de werknemersorganisatie heeft een toezegging gedaan om 3 jaar sociale vrede te bewaren, terwijl de Regering een financiële toezegging voor 10 jaar doet, zonder deze toezegging te koppelen aan een eis inzake dienstverlening of het feit dat stakingen niet meer gebruikt kunnen worden als wapen om het hele dossier lam te leggen.

Ten tweede merkt hetzelfde lid op dat het financiële evenwicht pas over 10 jaar gewaarborgd moet worden. Ondertussen is al het kapitaal verdwenen en indien geen evenwicht wordt bereikt op het einde van deze periode, is de Belgische Staat wel 370 miljard armer zonder enig resultaat in de plaats ervan.

Bovendien heeft spreker de indruk dat in feite het herstructureringsplan geen fundamentele herziening bevat van de rol die de spoorwegen kunnen spelen in het mobiliteitsvraagstuk. De spoorwegen werken nog steeds met hetzelfde systeem als 50 jaar geleden: de trein reed toen tussen de geconcentreerde bewoningscentra en geconcentreerde arbeidsplaatsen, terwijl heden ten dage de structuur zeer verschillend is met een zeer verspreide bewoning en een verspreiding van de arbeidsplaatsen. De mobiliteit richt zich niet van één centraal punt naar een ander centraal punt, maar doorkruist een heel netwerk van kleine onderlinge verbindingen.

Volgens spreker bevat het herstructureringsplan geen herdefinitie van de rol van de spoorwegen.

Het lid besluit zijn betoog door te onderstrepen dat de Regering een enorme financiële toegeving heeft gedaan, met weinig toegevingen aan de zijde van de N.M.B.S. en weinig garantie dat het herstructureringsplan zal werken omdat het niet aangepast is aan de nieuwe noden. Spreker staat dan ook zeer sceptisch tegenover het feit dat het herstructureringsplan de oplossing voor de N.M.B.S. zal zijn.

Een ander commissielid verwijst naar de ronde tafel van 12 maart 1996 over de organisatie van een voorstadsnet. Iedereen is het eens over het belang daarvan maar ook hier zorgen financiële problemen voor moeilijkheden. Denkt de minister, zoals de zaken er nu voorstaan, die problemen te kunnen overwinnen?

Een lid feliciteert de minister die zich toch uit een bijzonder hachelijke positie heeft weten te redden.

à un conflit d'une telle proportion a déjà ses mérites, même si dans une certaine mesure, on peut avoir des appréhensions à 10 ans d'échéance.

En ce qui concerne le R.E.R., l'intervenant énumère les 3 vocations du chemin de fer qui seront maintenues à l'avenir:

1. la vocation qui se concrétise par le T.G.V.;
2. les liaisons aussi efficaces que possible entre les grands centres (les «inter-city») prolongées par des transports locaux en autobus;
3. desserte de certaines grandes villes qui disposent encore, de l'époque où le réseau du chemin de fer était extrêmement fin, d'anciennes stations qui étaient implantées dans des communes quasi rurales. Rien qu'en région bruxelloise, 28 stations existent à des endroits qui, dans certains cas, ont changé complètement de statut (par exemple: la gare de Watermael-Boitsfort).

Cette troisième vocation ne semble pas encore avoir trouvé sa place dans la réflexion de ceux qui doivent définir le futur du chemin de fer.

Deuxièmement, le même intervenant estime que le Gouvernement a vendu Belgacom, c'est-à-dire une participation dans une industrie du XXI^e siècle, pour investir dans le chemin de fer, qu'on peut considérer comme une industrie du XIX^e siècle. Est-ce le bon choix stratégique?

Troisièmement, le membre invoque la débudgétisation: si le programme financier que le ministre a proposé ne se réalise pas, les garanties de dividendes données au secteur privé, etc. retomberont sur le successeur de l'actuel ministre des Finances.

En quatrième lieu, l'intervenant souligne que, jusqu'à présent, la S.N.C.B. vendait ses immeubles inutiles à son propre profit. Il se demande si une telle opération ne peut être considérée comme une opération «broekzak-vestzak», qui consiste maintenant à vendre les mêmes équipements au profit de la Financière T.G.V., ce qui fera d'autant moins d'argent que la S.N.C.B. encaissera.

La dernière question porte sur le recrutement. Au moment où le Gouvernement Martens-Gol est arrivé au pouvoir, il y avait 881 000 agents des services publics. À la fin de la législature (en 1988), il y en avait 800 000, ce qui signifie une diminution de 10 p.c. Selon les dernières informations, il y aurait à nouveau 890 000 agents en 1994.

L'intervenant se demande si le recrutement additionnel ne va pas encore aggraver tous les problèmes financiers des pensions du secteur public. La S.N.C.B. a toujours été un exemple «malheureux», où le recru-

Alleen al het feit dat hij een dergelijk reusachtig conflict heeft kunnen beëindigen verdient al lof, zelfs al kan men enige vrees koesteren omtrent de toestand voor de komende tien jaren.

In verband met het voorstadsnet somt spreker de drie opdrachten van het spoor op die ook in de toekomst gehandhaafd zullen worden:

1. het aanleggen van de H.S.T.;
2. het aanleggen van zo efficiënt mogelijke verbindingen tussen de grote centra (de «intercity»-lijnen) die dienen aan te sluiten op het lokaal vervoer per bus;
3. het aandoen van bepaalde grote steden die nog beschikken over oude stations die in nagenoeg landelijke gemeenten liggen en die dateren uit de tijd toen het spoorwegnet nog uiterst fijnmazig was. Alleen in de Brusselse regio bestaan er aldus 28 stations op plaatsen die in sommige gevallen een volstrekt andere status hebben gekregen (bijvoorbeeld het station van Watermaal-Bosvoorde).

Die derde opdracht lijkt nog geen vaste plaats verworven te hebben in de geest van hen die de spoorweg van de toekomst moeten ontwerpen.

Vervolgens meent dezelfde spreker dat de Regering Belgacom verkocht heeft, d.w.z. een participatie in een industrie van de 21^e eeuw om de opbrengst ervan te investeren in het spoor, dat te beschouwen is als een industrie van de 19^e eeuw. Is dit een goede strategische keuze?

In de derde plaats verwijst spreker naar de debudgettering: indien het financieel programma dat de minister heeft voorgesteld, niet wordt uitgevoerd, moet de opvolger van de huidige minister van Financiën de waarborgen die aan de privé-sector gegeven werden in verband met dividenduitkeringen, hard maken.

In de vierde plaats onderstreept spreker dat de N.M.B.S. tot op heden haar overbodig geworden onroerende goederen verkocht heeft ten eigen bate. Hij vraagt zich af of een dergelijke operatie niet beschouwd kan worden als een «broekzak-vestzakoperatie», die er hier op neerkomt dat dezelfde installaties verkocht worden ten bate van de Financière H.S.T.; alweer een bedrag dat de N.M.B.S. niet zal kunnen innen.

De laatste vraag heeft betrekking op de aanwervingen. Toen de regering Martens-Gol aantrad, waren er nog 881 000 ambtenaren in openbare dienst. Op het einde van de zittingsperiode (in 1988) waren er nog 800 000, wat een vermindering met 10 pct. betekent. Volgens de jongste informatie waren er in 1994 opnieuw 890 000 ambtenaren.

Spreker vraagt zich af of de bijkomende aanwervingen de financiële problemen van de sector overheidspensioenen niet zullen doen toenemen. De N.M.B.S. is steeds een «ongelukkig» voorbeeld

tement d'un moment doit être payé ensuite par les recettes de l'avenir, avec la conséquence d'une dégradation de la situation de la société puisque, en fin de compte, la S.N.C.B. a tellement de pensionnés qu'à un certain moment, elle en avait plus qu'elle n'avait d'actifs en service.

Le recrutement de 6 000 personnes ne fera qu'ajouter au problème pour le successeur du présent ministre, au lieu de l'alléger.

Un membre de la Commission se réjouit de la façon dont le conflit s'est terminé à la S.N.C.B. Aussi bien du côté syndical que du côté du pouvoir politique, on doit reconnaître qu'on a fait preuve de beaucoup de maîtrise et de beaucoup de réalisme. Les conclusions originales peuvent servir d'exemple à d'autres endroits.

On a souvent dit qu'en Belgique, il n'y avait pas beaucoup de définition d'une politique des transports. Personnellement, l'intervenant croit qu'il faut saisir cette opportunité pour élargir le débat en matière de transport et surtout de coordination et de priorités à donner en matière de type de transport.

Le ministre a déclaré qu'il consultera les gouvernements régionaux. La question est de savoir ce que recouvre une consultation. Quelle est la marge de manœuvre des gouvernements régionaux dans les propositions qu'ils pourront adresser au ministre ?

Une deuxième question porte sur l'anticipation d'investissement intérieur. S'agit-il d'une anticipation uniforme ou bien y a-t-il quand même, au travers du plan d'investissement au niveau des lignes intérieures, des priorités absolues et des priorités moins importantes ?

Par exemple, dans le plan de financement de la Financière T.G.V., le ministre a parlé de l'aspect «sécurité» (caractère de sécurisation des 22 milliards). Par contre, pour les 10 milliards d'apports en nature d'immeubles inutilisés, la question est de savoir ce qui se passe dans le scénario catastrophe, c'est-à-dire si le marché ne répond pas. Quelle est la formule alternative éventuelle ?

Selon un autre intervenant, tout chef d'entreprise recevant une manne de 370 milliards réussira bien à résoudre un conflit social.

Le ministre explique d'abord que la décision prise à la S.N.C.B. a créé un conflit de type social. Le syndicat chrétien n'a pas voulu marquer son accord. Certes, il y a eu des concertations au niveau du service public, mais cette mesure a été décidée uniquement au niveau de la S.N.C.B. La mesure aura peut-être une valeur d'exemple.

geweest. De aanwervingen op een gegeven ogenblik dienden steeds betaald te worden met toekomstige ontvangsten, met een verslechtering van de toestand waarin de maatschappij verkeerde tot gevolg, aangezien de N.M.B.S. uiteindelijk zoveel gepensioneerden telde dat op een gegeven ogenblik het aantal gepensioneerden groter was dan het aantal actieve personeelsleden.

De aanwerving van 6 000 mensen zal de problemen van de opvolger van de huidige minister alleen maar groter maken in plaats van ze te verlichten.

Een commissielid verheugt zich over de manier waarop het conflict bij de N.M.B.S. kon worden beëindigd. Men moet erkennen dat zowel aan vakbondskant als aan regeringszijde blijk gegeven werd van beheersing en van heel veel realiteitszin. De originele conclusies kunnen een voorbeeld zijn voor andere sectoren.

Men heeft vaak beweerd dat er in België geen echt vervoersbeleid bestond. Persoonlijk is spreker van mening dat de gelegenheid moet worden aangegrepen om het debat over het vervoer en vooral over de coördinatie en het verlenen van voorrang aan bepaalde vervoerstakken te verruimen.

De minister heeft verklaard dat hij de gewestregeringen zal raadplegen. Het is de vraag op welke materies een raadpleging betrekking heeft. Wat is de bewegingsruimte van de gewestregeringen in de voorstellen die zij de minister kunnen doen ?

Een tweede vraag heeft betrekking op het vervroegen van de investeringen voor het binnenlandse net. Wordt daarbij lineair tewerk gegaan of zijn er in het investeringsplan voor de binnenlandse lijnen absolute prioriteiten en minder belangrijke prioriteiten ?

In verband met het financieringsplan van de Financière H.S.T. heeft de minister het gehad over het inbrengen van de opbrengst van de verkoop van Belgacom-effecten ten belope van 22 miljard. Voor de 10 miljard die in natura worden ingebracht in de vorm van ongebruikte onroerende goederen, rijst de vraag wat er gebeurt wanneer zich een rampscenario voltrekt, dat wil zeggen indien de respons van de markt uitblijft. Is er een eventueel alternatief ?

Volgens een andere spreker zal elke bedrijfsleider die 370 miljard ontvangt, door iemand anders dan hemzelf betaald, er wel in slagen om een sociaal conflict op te lossen.

De minister legt eerst uit dat de beslissing die de N.M.B.S. genomen heeft een sociaal conflict heeft uitgelokt. De christelijke vakbond kon het met die beslissing niet eens zijn. Er is weliswaar overleg gepleegd op het niveau van de overheidssector maar de maatregel werd toch uitsluitend op het niveau van de N.M.B.S. genomen en zal misschien een voorbeeldfunctie krijgen.

Le ministre souligne ensuite que le plan ne prévoit aucune suppression de ligne ou de gare. Cet élément est extrêmement important pour rassurer chacun à ce propos.

Un autre aspect très important est la problématique du transport des marchandises. Il convient d'insister sur cette facette. Dans le projet de plan — qui doit encore être soumis à consultation — divers développements sont consacrés aux marchandises. Le ministre est convaincu que s'il y a un secteur de la S.N.C.B. qu'il convient d'améliorer, c'est le secteur des marchandises.

Le ministre croit beaucoup à l'intermodalité, où la S.N.C.B. a un rôle majeur à jouer. Certaines questions posées par les membres de la Commission ont un lien avec l'intermodalité. Il faut poser le problème au niveau de l'économie en général et de l'économie des transports; la S.N.C.B. n'est qu'un des moyens de cette politique.

Ceci n'est que la tentative d'apporter une solution à un des éléments clefs de la problématique de la mobilité.

Il est vrai qu'actuellement, alors que le dossier est en voie de solution, la S.N.C.B. va sortir consolidée de ce débat. Il faut mettre sur la table le débat plus général de la mobilité, avec un autre thème, c'est-à-dire le problème de la desserte des grandes villes.

Le ministre estime qu'en tout objectivité, le problème le plus important dans la desserte des grandes villes, est celui de Bruxelles. Le problème se pose également à Anvers et à Liège, mais pas avec la même acuité. Ce problème n'est pas réglé, non pas parce que l'intention n'existe pas, mais à cause du fait que les moyens financiers dégagés n'apportent pas une réponse satisfaisante à la problématique du R.E.R.

Il y a incontestablement quelques éléments d'apport de mobilité dans ce contexte. Cette problématique fera partie des grands thèmes que nous allons, dans le cadre de l'élargissement du débat, prendre en considération.

Une question a été posée sur la marge de manœuvre des gouvernements régionaux. Leur marge de manœuvre est illimitée, mais à l'intérieur des enveloppes. Ceci signifie que des propositions alternatives peuvent être présentées, mais elles doivent être chiffrées!

Concernant l'anticipation, le ministre souligne que le Gouvernement a prévu des sommes d'anticipation. La S.N.C.B. doit d'abord avoir une réflexion sur ces anticipations, puis les soumettre aux gouvernements régionaux et le Gouvernement fédéral se prononcera définitivement.

De minister onderstreept vervolgens dat in het plan geen sprake is van het afschaffen van lijnen of het sluiten van stations. Dit uiterst belangrijke punt zal iedereen kunnen geruststellen.

Een ander zeer belangrijk aspect waaraan niet voorbijgegaan mag worden is de problematiek van het goederenvervoer. In het ontwerpplan — dat nog voor overleg moet worden voorgelegd — wordt heel wat aandacht besteed aan het goederenvervoer. De minister is ervan overtuigd dat indien één sector in de N.M.B.S. verbeterd moet worden, het wel de goederensector is.

De minister gelooft sterk in het intermodaal vervoer waarin de N.M.B.S. een belangrijke rol kan spelen. Sommige vragen van de commissieleden houden verband met die problematiek. Men moet het probleem in een algemene economische context plaatsen en in het kader van de vervoerseconomie; de N.M.B.S. is slechts een van de beleidsinstrumenten.

Hiermee wordt een poging gedaan om een oplossing aan te reiken voor een van de belangrijkste aspecten van de mobiliteitsproblematiek.

Nu voor het spoordossier een oplossing gevonden werd, is het ongetwijfeld zo dat de N.M.B.S. versterkt uit het debat te voorschijn zal komen. Nu moet het meer algemene debat over de mobiliteit gevoerd worden in combinatie met een ander thema, namelijk het probleem van de spoorverbindingen met de grote steden.

De minister is er in alle objectiviteit van overtuigd dat Brussel het grootste probleem vormt bij het tot stand brengen van spoorwegverbindingen met de grote steden. Het probleem rijst ook voor Antwerpen en Luik maar is er niet even acuut. Het probleem is nog niet geregeld, niet omdat men dat niet zou willen maar omdat de financiële middelen die tot nu toe werden vrijgemaakt, niet voldoende zijn om de problematiek van het voorstadsnet op te lossen.

Er zijn ongetwijfeld enkele gegevens in dit verband die bijdragen tot een grotere mobiliteit. Deze problematiek is een van de grote thema's die aan bod zullen komen in het kader van het ruimere debat dat nog moet worden gevoerd.

Er werd een vraag gesteld over de bewegingsruimte van de gewestregeringen. Die bewegingsruimte is onbeperkt voor zover de beschikbare kredieten niet overschreden worden. Dit betekent dat alternatieven mogen worden voorgesteld maar met cijfers gestaafd moeten worden!

In verband met de vervroegde investeringen onderstreept de minister dat de Regering daartoe bedragen heeft uitgetrokken. De N.M.B.S. moet over die vervroegde investeringsbedragen nog overleg plegen, ze vervolgens voorleggen aan de gewestregeringen, waarna de federale Regering een beslissing zal nemen.

Si la S.N.C.B. ne peut pas apporter 10 milliards d'immeubles, ou si le marché privé ne suit pas, l'équation de la Financière T.G.V. permet assez bien de souplesse (par ex. : que l'apport européen soit supérieur à la prévision).

Selon un membre, ceci dépendra du fait de savoir si des taux réalistes ont été choisis. En principe, la Banque européenne d'investissement pratique des taux plus avantageux.

Le ministre explique que 5 à 6 paramètres fondamentaux permettent l'équilibre de la Financière T.G.V. Il n'y a pas de modèle financier possible si on ne fixe pas à un moment donné les hypothèses de raisonnements.

Le ministre reconnaît que l'accord social porte sur trois ans, tandis que les engagements financiers portent sur dix ans. Toutefois, le ministre souligne que dans tout plan financier à l'horizon de dix ans, il y a toujours une partie d'incertitude.

Comme dans toute entreprise, l'objectif de la S.N.C.B. doit être, dans les dix années à venir, de regagner des parts de marché. On peut discuter à l'infini des hypothèses, mais la S.N.C.B. ne retrouvera sereinement son équilibre, et dans de bonnes conditions, que si elle regagne des parts de marché (en réseau intérieur et en T.G.V.).

Si la S.N.C.B. n'y arrive pas, il faudra remettre sur le métier le plan de restructuration. Faire plus pour la S.N.C.B. que ce qui a été fait, paraît difficile en tenant compte de la situation des finances publiques belges.

Le ministre a insisté pour que le troisième thème soit la réalisation du T.G.V. de frontière à frontière, pour faire de la S.N.C.B. une industrie du XXI^e siècle.

2. EXPOSÉ DE M. FORTON, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION DU TRANSPORT TERRESTRE

En fonction d'un survol historique le plus bref possible, M. Forton essaiera de redéfinir l'enjeu ferroviaire dans la situation actuelle et dans la situation de l'avenir.

Les réformes institutionnelles de la Belgique au cours de 25 dernières années, ont affecté la politique des transports. Nous sommes passés d'un stade où l'autorité nationale décidait de tout, y compris l'instauration pour l'exploitation d'une ligne d'autobus en zone rurale, à la situation actuelle avec un partage de responsabilités entre l'autorité fédérale et les autorités régionales à des degrés variables selon le secteur du transport concerné.

Indien de N.M.B.S. geen onroerende goederen ten belope van 10 miljard kan inbrengen of indien de particuliere investeerders niet volgen, dan nog beschikt de Financière H.S.T. over voldoende financiële bewegingsruimte (de Europese inbreng kan bijvoorbeeld hoger zijn dan geschat).

Volgens een lid hangt veel af van het hanteren van realistische tarieven. In principe hanteert de Europese Investeringsbank tarieven die voordeliger zijn.

De minister legt uit dat 5 à 6 fundamentele parameters zorgen voor het financiële evenwicht van de Financière H.S.T. Het is niet mogelijk een financieel model op te stellen indien men op een bepaald ogenblik geen werkhypothese vastlegt.

De minister erkent dat het sociaal akkoord voor drie jaar geldt terwijl de financiële toezeggingen over een periode van 10 jaar lopen. De minister onderstreept evenwel dat elk tienjarig financieel plan onzekere gegevens bevat.

Zoals in elk bedrijf moet ook de N.M.B.S. ernaar streven in de komende tien jaar marktaandeel terug te winnen. Men kan tot in het oneindige over de hypothesen discussiëren maar de N.M.B.S. zal slechts sluitende rekeningen kunnen voorleggen en een «gezonde» onderneming zijn indien zij marktaandeel kan terugwinnen (zowel in het binnenlands verkeer als in het H.S.T.-verkeer).

Indien de N.M.B.S. daar niet in slaagt, moet het herstructureringsplan bijgeschaafd worden. Gelet op de toestand van de Belgische overheidsfinanciën kan voor de N.M.B.S. bezwaarlijk meer gedaan worden dan wat tot nog toe gedaan werd.

De minister heeft erop aangedrongen dat het derde thema het uitbouwen van een H.S.T.-net van grens tot grens zou zijn ten einde van de N.M.B.S. een bedrijf van de 21e eeuw te maken.

2. UITEENZETTING VAN DE HEER FORTON, DIRECTEUR-GENERAAL VAN HET BESTUUR VAN HET VERVOER TE LAND

Aan de hand van een zo kort mogelijk historisch overzicht zal de heer Forton pogen de uitdagingen te schetsen waarmee het spoor thans en in de toekomst wordt en zal worden geconfronteerd.

De hervorming van de Belgische instellingen in de voorbije 25 jaar heeft een invloed gehad op het vervoerbeleid. Wij zijn geëvolueerd van een systeem waarin de nationale overheid alles voor het zeggen had, zelfs besliste aan wie ze een vergunning gaf om een autobuslijn op het platteland te exploiteren, naar de huidige toestand waarin de federale overheid en de gewestoverheden beide verantwoordelijkheid dragen, zij het dat die verantwoordelijkheid op een ongelijke wijze verdeeld is naar gelang van de betrokken vervoerstak.

Jusqu'à présent, l'autorité fédérale demeure la seule autorité compétente en ce qui concerne le chemin de fer.

Dans tous les secteurs, il y a eu des relais et divers mécanismes de coopération ou d'association, de rencontre entre les autorités fédérales et les autorités fédérées pour mener une politique aussi cohérente et coordonnée que possible, notamment au sein de la conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure (C.I.C.I.).

Face à cette évolution interne, certains objectifs ont malgré tout, été atteints et plusieurs améliorations ont été constatées puisque la régionalisation de certaines questions a permis de rapprocher la décision de l'endroit où la décision devait s'appliquer.

Cependant, dans ce contexte d'évolution belge, le contexte international et, plus particulièrement, le contexte européen, intervient très fortement, notamment par les institutions européennes et par des facteurs plus fondamentaux, tels que l'exiguïté de notre territoire national, la position centrale et le rôle de plaque tournante que la Belgique veut jouer dans les échanges à l'échelon de l'Europe occidentale, le très haut degré d'ouverture de notre économie sur le reste du monde et, en particulier, sur les pays voisins, ainsi qu'une grande tradition naturelle d'ouverture de notre pays.

En ce qui concerne le transport, d'une manière générale, la Belgique a toujours partagé les vues qui se dégageaient au sein de l'Union européenne et au sein du Conseil européen des transports, dans le cadre de la mise en place de la politique commune des transports. Rappelons que dès 1957, la politique commune des transports a fait l'objet d'un chapitre distinct dans le traité de Rome.

M. Forton explique que la politique commune du transport fixée dans le traité, suppose une unanimité des décisions.

Après les différentes phases, où l'harmonisation, la libéralisation et l'organisation du marché avançaient à petits pas, mais de façon équilibrée, nous connaissons actuellement une phase de libéralisation du secteur des transports et la suppression des restrictions quantitatives au transport.

Ceci fut très clair au cours des 10 dernières années dans le domaine routier. Par exemple: un transporteur néerlandais peut faire du cabotage en Belgique avec suppression des tarifs obligatoires!

La libéralisation a aussi été constatée dans le secteur aérien.

Le processus de libéralisation des autres secteurs du transport, en l'occurrence les chemins de fer et la voie navigable, est bien en route. En juillet 1991, une direc-

Tot op heden blijft de federale overheid de enige overheid die bevoegd is voor het spoor.

In alle sectoren zijn er tussen de federale overheid en de overheden van de deelgebieden contacten geweest en vormen van samenwerking om een zo coherent en gecoördineerd mogelijk beleid te voeren, in het bijzonder binnen de interministeriële conferentie voor verkeer en infrastructuur.

Ondanks deze interne ontwikkelingen zijn bepaalde doelstellingen verwezenlijkt en konden verbeteringen worden vastgesteld. Door de regionalisering van bepaalde problemen werd het immers mogelijk de besluitvorming dichter te brengen bij de plaats waar de beslissing moest worden toegepast.

Deze typisch Belgische ontwikkelingen worden evenwel doorkruist door de internationale en vooral de Europese context, in het bijzonder de Europese instellingen, en door fundamentele factoren als de kleine oppervlakte van ons nationaal grondgebied, de centrale ligging en de draaischijffunctie die België ambieert bij het handelsverkeer in West-Europa. Daar bovenop komt nog de zeer open Belgische economie die op de rest van de wereld gericht is, in het bijzonder op de buurlanden, en tenslotte de grote traditionele openheid van ons land.

Wat het vervoer betreft, heeft België over het algemeen de standpunten gedeeld die in de Europese Unie en in de Europese Raad voor Vervoer zijn ingenomen met betrekking tot de uitvoering van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Er zij aan herinnerd dat sinds 1957 het gemeenschappelijk vervoersbeleid een apart hoofdstuk is in het Verdrag van Rome.

De heer Forton legt uit dat voor het gemeenschappelijk vervoersbeleid, zoals dat in het Verdrag is opgenomen, de eenparigheidsregel geldt.

Na verschillende fasen waarin de harmonisering, de liberalisering en het reguleren van de markt stap voor stap doch op een evenwichtige wijze vorderden, verkeren wij thans in een fase van liberalisering van de vervoerssector waarin de kwantitatieve vervoersbeperkingen worden afgeschaft.

Dit alles wordt zeer duidelijk geïllustreerd door de ontwikkeling in de voorbije tien jaar in het wegvervoer. Een Nederlandse vervoersonderneming kan bijvoorbeeld in België aan cabotage doen waarbij de verplichte tarieven worden afgeschaft!

De liberalisering geldt ook in de luchtvaart.

Het liberaliseringsproces in de andere vervoers-takken, meer bepaald bij de spoorwegen en in de binnenvaart, is volop aan de gang. In juli 1991 werd

tive très importante (n° 91/440) a été adoptée par le Conseil concernant le développement des transports ferroviaires internationaux.

La directive poursuit quatre objectifs :

1. Donner l'autonomie et l'indépendance juridique aux sociétés ferroviaires publiques existantes.

Cet objectif était déjà largement atteint en Belgique du fait de la création en société de la S.N.C.B. dès 1926 et renforcé par la loi de 1991.

2. Une séparation entre les activités «gestion de l'infrastructure» et «gestion de l'exploitation du trafic».

La directive prévoit diverses formules possibles : une séparation juridique totale par la création de deux sociétés ou des solutions à séparation organique.

Le minimum à rencontrer est une séparation sur le plan comptable pour bien identifier les coûts-recettes affectables à chaque gestion.

3. Les États doivent contribuer à assainir les sociétés ferroviaires existantes sur le plan financier. Ceci est un objectif impératif : la directive mentionne bien que les États «doivent» et non «peuvent».

D'ici toute la problématique de l'endettement historique de la S.N.C.B. qui s'élevait à l'époque (en 1991) à environ 90 milliards.

Actuellement, l'endettement atteint 120 milliards, mais il faut tenir compte que l'État a décalé le paiement de trois tranches mensuelles de compensation financière pour des raisons budgétaires.

Sur le bilan au 31 décembre 1995, l'endettement est de 19 milliards plus élevé qu'il ne serait si on établissait le bilan vers le 12 janvier de l'année suivante.

Depuis 1991 jusque 1995, l'endettement global de la S.N.C.B. a malgré tout augmenté et tourne actuellement aux environs des 107-108 milliards.

4. L'infrastructure ferroviaire doit être ouverte à d'autres opérateurs ferroviaires.

La directive accorde des droits de transit de l'infrastructure belge à des regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires qui sont le fait de la création de nouvelles entreprises ferroviaires.

Le monopole ferroviaire n'existe plus.

Ce regroupement international se voit accorder un droit de transiter par l'infrastructure belge. L'infra-

door de Raad een zeer belangrijke richtlijn (nr. 91/440) goedgekeurd over de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

De richtlijn beoogt vier zaken :

1. De bestaande openbare spoorwegondernemingen een autonomie en juridische onafhankelijkheid geven.

Dit doel was in België reeds grotendeels bereikt door de oprichting in 1926 van de N.M.B.S. als vennootschap en door de wet van 1991 op de overheidsbedrijven.

2. Een scheiding tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten van de spoorwegondernemingen.

De richtlijn voorziet in verschillende formules : een totale juridische scheiding door de oprichting van twee ondernemingen of oplossingen die voorzien in een organisatorische scheiding.

Daarbij is de boekhoudkundige scheiding het verplichte minimum om de kosten en ontvangsten te kunnen toerekenen op elke tak van het beheer.

3. De Staten moeten bijdragen tot de financiële sanering van de bestaande spoorwegondernemingen. Het gaat om een dwingende bepaling : de richtlijn geeft de Staten geen keuzemogelijkheid maar verplicht ze zulks te doen.

In deze context moet de problematiek gezien worden van de historische schuldenlast van de N.M.B.S., die in 1991 ongeveer 90 miljard bedroeg.

Thans bedraagt die schuldenlast 120 miljard maar men moet er rekening mee houden dat de Staat de betaling van drie maandelijkse tranches van de financiële compensatie om begrotingsredenen heeft uitgesteld.

Uit de balans per 31 december 1995 blijkt dat de schuld 19 miljard meer bedraagt dan wanneer de balans op 12 januari van het daaropvolgende jaar zou worden opgesteld.

In de periode van 1991 tot 1995 is de totale schuldenlast van de N.M.B.S. ondanks alles gestegen en thans bedraagt ze ongeveer 107-108 miljard.

4. Andere spoorwegondernemingen moeten toegang krijgen tot de spoorweginfrastructuur.

De richtlijn verleent doorvoerrechten in België aan de internationale samenwerkingsverbanden van spoorwegondernemingen die door de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen zijn ontstaan.

Het spoorwegmonopolie bestaat niet langer.

Dat internationaal samenwerkingsverband krijgt een doorvoerrecht en mag dus gebruik maken van de

structure ferroviaire belge peut, en plus, être accédée par un opérateur ferroviaire dans la mesure où il exécute une prestation en relation avec le transport combiné.

Par exemple: un regroupement international d'entreprises ferroviaires entre une entreprise néerlandaise et une entreprise française qui doit assurer une prestation de transport nord-sud. Ce regroupement a le droit de transiter par l'infrastructure ferroviaire belge. Une entreprise française avec un transport combiné vers un port belge peut accéder seule — sans faire partie d'un regroupement — à l'infrastructure ferroviaire belge.

Ceci est une des premières ouvertures à caractère historique et fondamental de l'évolution de la politique des chemins de fer au niveau européen.

La directive 91/440 sera incessamment transposée en droit belge.

La directive a fixé le cadre qui a été décrit en une dizaine d'articles très généraux. Deux nouvelles directives ont ensuite été adoptées en mai 1995 par le Conseil européen. En fait, la directive 91/440 est une loi-cadre tandis que les deux directives de 1995 sont deux arrêtés d'exécution.

Ces deux directives traitent en particulier des conditions à respecter pour obtenir une licence d'entrepreneur ferroviaire. La concurrence existe déjà. Elle est le fait de futurs opérateurs virtuels, mais elle existe de fait de la part des autres réseaux ferroviaires européens qui sont de très grosses sociétés à côté de notre S.N.C.B.

Surtout dans le secteur des marchandises, il peut y avoir une concurrence très vive, avec l'entreprise ferroviaire belge qui est importante lorsqu'on situe le transport ferroviaire belge par rapport à l'importance des ports belges.

Dès lors, M. Forton souligne l'intérêt du plan à l'horizon 2005 d'arriver à un objectif d'équilibre financier pour pouvoir essayer de remettre la S.N.C.B. dans une situation plus concurrentielle par rapport aux autres opérateurs ferroviaires et aussi par rapport aux opérateurs des autres modes de transport, comme la route.

En droit belge, la loi de 1991 confère une autonomie totale à la S.N.C.B. et donc une responsabilité totale en matière de transport de marchandises.

La deuxième directive adoptée concerne des règles plus précises en matière d'utilisation de la capacité de l'infrastructure et de fixation de redevance de l'infrastructure puisqu'il y a une séparation entre

Belgische infrastructuur. De Belgische spoorweginfrastructuur moet daarenboven toegankelijk worden voor een spoorwegonderneming die internationale gecombineerde goederenvervoerdiensten exploiteert.

Bijvoorbeeld: een internationaal samenwerkingsverband van een Nederlandse spoorwegonderneming en een Franse spoorwegonderneming die vervoer moet verrichten van het noorden naar het zuiden, heeft het recht gebruik te maken van de Belgische spoorweginfrastructuur. Een Franse spoorwegonderneming die instaat voor het gecombineerd vervoer naar een Belgische haven, mag zonder dat zij deel uitmaakt van een samenwerkingsverband, de Belgische spoorweginfrastructuur gebruiken.

Dit is een van de eerste fundamentele stappen in het liberaliseringsproces van het spoorwegbeleid op Europees niveau en kan dan ook als historisch bestempeld worden!

Richtlijn 91/440 zal binnenkort in Belgisch recht worden omgezet.

De richtlijn legt in een tiental zeer algemene artikelen de grote lijnen vast. Vervolgens zijn in mei 1995 twee nieuwe richtlijnen door de Europese Raad goedgekeurd. De richtlijn 91/440 is enigszins te vergelijken met een kaderwet, terwijl de twee richtlijnen van 1995 te beschouwen zijn als uitvoeringsbesluiten.

In die twee richtlijnen worden hoofdzakelijk de voorwaarden opgesomd waaraan een spoorwegonderneming moet voldoen om een vergunning te krijgen. De concurrentie bestaat reeds: ze mag verwacht worden van potentiële toekomstige spoorwegondernemingen, maar zij bestaat feitelijk reeds in de vorm van andere Europese spoornetten die geëxploiteerd worden door zeer grote ondernemingen.

Vooraf in de sector van het goederenvervoer ondervindt onze Belgische spoorwegmaatschappij een zeer hevige concurrentie die aanzienlijk is wanneer men het Belgisch spoorvervoer relateert aan het belang van de Belgische havens.

De heer Forton onderstreept derhalve het belang van de in het plan vervatte doelstelling om tegen 2005 een financieel evenwicht tot stand te brengen zodat de N.M.B.S. kan concurreren met andere spoorwegondernemingen en ook met andere vervoerstakken zoals het wegvervoer.

In de Belgische context verleent de wet van 1991 volledige autonomie aan de N.M.B.S., die dus de volle verantwoordelijkheid draagt voor het goederenvervoer.

De tweede richtlijn van 1995 heeft betrekking op de regels inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur. Aangezien er een

l'infrastructure et l'exploitation. Il convient que le gestionnaire de l'infrastructure soit rémunéré pour l'usage de son infrastructure.

L'intention du Gouvernement belge est de confier la mission de gestionnaire de l'infrastructure à la S.N.C.B. en donnant un droit de recours à l'administration belge puisque la S.N.C.B. ne peut pas être juge et partie dans l'utilisation que l'on fait de son infrastructure.

En fait, les spécialistes sont à la S.N.C.B. mais l'administration sera une instance de recours.

Dans ce cadre européen, l'objectif général poursuivi est la loi de la concurrence, dans le but d'améliorer la situation des opérateurs et leur position concurrentielle et, *in fine*, d'en faire profiter le consommateur.

Nous sommes dans la phase de libéralisation du marché. Il revient toujours aux États et aux autorités publiques de fixer le cadre général dans lequel une libre concurrence doit s'exercer, vu certains aspects particuliers du transport.

Dans le cadre d'une politique plus intégrée, il faut valoriser les atouts intrinsèques de chaque mode de transport. Certains modes sont plus ou moins performants, ont des réserves de capacités et ont peu d'impact sur l'environnement.

En plus, il faut tenir compte des coûts externes des transports qui s'ajoutent aux coûts sociaux d'usage et aux coûts directs liés à la circulation. Les coûts externes comprennent les coûts liés à la pollution, l'utilisation de l'espace au sol pour exécuter les prestations de transport et les aspects qui concernent la sécurité ou plutôt l'insécurité relative à certains modes de circulation. Nous pouvons encore y joindre les questions relatives à l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Un des devoirs des États est également l'harmonisation des conditions de concurrence entre les transporteurs d'un même mode et entre les opérateurs des différents modes en tenant compte de l'ouverture des frontières de l'Est de l'Europe. Ces nouveaux opérateurs n'ont pas les mêmes conditions sociales de base, ni la même qualité de matériel de transport, mais ils font une réelle concurrence — parfois en termes de dumping — aux transporteurs des pays occidentaux. Il est clair que les nouveaux opérateurs ferroviaires doivent être mis dans des situations équivalentes à celles de la S.N.C.B. La S.N.C.B. ne peut pas être discriminée par rapport aux nouveaux opérateurs.

scheiding is tussen het beheer van de spoorweginfrastructuur en de exploitatie, moet de beheerder van de infrastructuur vergoed worden voor het gebruik dat van zijn infrastructuur wordt gemaakt.

Het is de bedoeling van de Belgische Regering de N.M.B.S. aan te wijzen als beheerder van de infrastructuur en aan de Belgische administratie een recht van beroep toe te kennen aangezien de N.M.B.S. niet mag oordelen over het gebruik dat van haar infrastructuur wordt gemaakt. Zij zou dan immers rechter in eigen zaak zijn.

De deskundigen bevinden zich dus bij de N.M.B.S. maar de administratie zal een beroepsinstantie zijn.

In Europees verband is vrije mededinging het algemeen doel: op die manier wil men de toestand waarin de spoorwegondernemingen verkeren alsook hun concurrentiële positie verbeteren zodat uiteindelijk ook de consument hiervan de vruchten kan plukken.

Wij zijn thans in een fase getreden waarin de markt wordt geliberaliseerd. Het blijft steeds de taak van de staten en van de overheid om een algemeen kader te ontwerpen waarbinnen de vrije concurrentie zich voltrekt, rekening houdend met sommige bijzondere aspecten van het vervoer.

In het kader van een beter geïntegreerd beleid moeten de intrinsieke troeven van elke vervoerstak uitgespeeld worden. Bepaalde vervoerstakken zijn efficiënter dan andere, beschikken over een grotere capaciteit en hebben weinig of geen invloed op het milieu.

Daarenboven moet rekening worden gehouden met de externe kosten die bovenop de sociale kosten komen en boven de directe kosten die verband houden met het verkeer. De externe kosten omvatten de kosten die te maken hebben met vervuiling, het ruimtebeslag (aantasting van het landschap), de risico's op het stuk van de veiligheid in bepaalde vervoerstakken. Wij kunnen hier ook nog de problemen in verband met het rationele energieverbruik aan toevoegen.

Een van de opdrachten van de Staten is ook de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden die gelden voor vervoerders in één zelfde vervoerstak en voor de vervoerders in verschillende vervoerstakken, waarbij rekening wordt gehouden met het wegvallen van de grenzen tussen Oost- en West-Europa. Die nieuwe vervoerders moeten niet dezelfde sociale regelgeving naleven en ook de kwaliteit van de vervoersuitrusting verschilt, maar zij zijn voor de Westeuropese vervoerders geduchte concurrenten, die zich soms aan dumpingpraktijken bezondigen. Het is duidelijk dat de nieuwe spoorwegondernemingen aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen als de N.M.B.S. De N.M.B.S. mag niet het slachtoffer worden van discriminatie.

Il faut que les États et les autorités publiques parviennent à garantir le droit à la mobilité pour éviter un certain nombre d'exclusions.

Concernant la S.N.C.B., M. Forton souligne que le cadre général est tracé. Il est clair que le poids de l'histoire de la S.N.C.B. est très important en Belgique. Le réseau ferroviaire était extrêmement maillé jusqu'au milieu du 20^e siècle : le train allait partout en tout temps. Le caractère ferroviaire belge était très national — comme dans les pays voisins. Chaque pays développait ses prescriptions techniques en termes de signalisations, de tension d'alimentation de courant pour finalement se réserver un monopole national. Les entreprises ferroviaires belges en matériel roulant ou en signalisation ont équipé le réseau ferroviaire belge. Pour faire des adaptations ou des extensions, l'on tombait immédiatement dans la formule du gré à gré.

Ceci a été constaté en Belgique, mais aussi en Allemagne, en France, et en fait dans tous les pays qui avaient une industrie ferroviaire. Il faut souligner qu'en matière ferroviaire, la Belgique a toujours été un pionnier.

Les réseaux ferroviaires ont jusqu'à présent une idée très nationale et très monopolistique.

Les réseaux ferroviaires ont aussi toujours été un instrument de la conduite de certaines politiques par les États et ils ont toujours soutenu la politique de l'emploi des États. Dès lors, les réseaux en dépendaient très fortement. Jusqu'il y a peu, les chemins de fer avaient peu de préoccupations d'ordre commercial pour aborder le client. Depuis quelques années, vu la croissance d'échanges internationaux et la mise en place d'un marché plus concurrentiel en Europe, la S.N.C.B. s'est rendu compte qu'ou bien elle s'adapterait ou bien elle disparaîtrait.

L'administration essaye, en collaboration avec la S.N.C.B., de faire participer les chemins de fer belges aux futurs systèmes de transport. Depuis les années '80, le ministre des Communications de l'époque a été un des pionniers pour définir le réseau T.G.V. Paris-Londres-Bruxelles-Cologne-Amsterdam.

La restructuration de la S.N.C.B. est incontournable. Il fallait mettre en place les éléments pour permettre à la S.N.C.B. de jouer un rôle accru dans la mobilité future qui reste sur certains points encore à définir. En effet, tout le monde est d'accord sur ce point.

Il fallait remettre la situation de la S.N.C.B. à plat pour lui permettre d'aborder la concurrence sous peine de voir la fin de son rôle par exemple dans le transport des marchandises.

Het is noodzakelijk dat de Staten en de overheid erin slagen het recht op mobiliteit te garanderen teneinde een aantal uitsluitingen te voorkomen.

Wat de N.M.B.S. betreft, onderstreept de heer Forton dat de grote beleidslijnen vastliggen. Het is duidelijk dat de historische achtergrond van de N.M.B.S. zeer belangrijk is in België. Het spoorwagennet was uiterst fijnmazig tot in het midden van de 20e eeuw : de trein kwam overal en altijd. De spoorwegen voerden in België een zeer nationaal beleid, zoals dat trouwens ook in de buurlanden het geval was. Elk land ontwikkelde eigen technische voorschriften inzake bijvoorbeeld seininstallaties, netspanning, teneinde een nationaal monopolie te verwerven. De Belgische ondernemingen die rollend materieel of seinapparatuur fabriceerden, hebben het Belgische spoorwagennet uitgerust. Voor aanpassingen of uitbreidingen werd onmiddellijk de onderhandse formule toegepast.

Dat was zo in België maar ook in Duitsland en in Frankrijk en eigenlijk in alle landen die een spoorwegindustrie hadden. Spreker wijst erop dat België in spoorwegaangelegenheden steeds een pionier is geweest.

Tot op heden vertonen de spoorwegnetten erg nationale en zeer monopolistische trekjes.

De spoorwegnetten zijn steeds een beleidsinstrument van de Staten geweest en zij ondersteunden steeds het werkgelegenheidsbeleid van die Staten. Zij waren derhalve sterk afhankelijk van de Staat. Tot voor kort was de commerciële benadering van de klant niet de hoofdzorg van de spoorwegen. Sedert enkele jaren is de N.M.B.S. wegens de toegenomen internationalisering en de invoering van een open Europese markt gaan beseffen dat zij zich zal moeten aanpassen of dat zij anders zal verdwijnen.

De administratie poogt in samenwerking met de N.M.B.S. de Belgische spoorwegen te laten deelnemen aan de vervoerssystemen van de toekomst. Al in de tachtiger jaren was de toenmalige minister van Verkeerswezen een van de pioniers om het H.S.T.-net Parijs-Londen-Brussel-Keulen-Amsterdam vast te leggen.

De herstructurering van de N.M.B.S. is onvermijdelijk. De N.M.B.S. moest in staat gesteld worden een groter deel van de toekomstige mobiliteit, die op sommige punten nog moet worden gedefinieerd, voor haar rekening te nemen. Iedereen is het immers eens over dat punt.

Men was genoodzaakt de N.M.B.S. met een schone lei te laten herbeginnen om haar in staat te stellen met anderen te concurreren, zo niet was haar rol bij voorbeeld in het goederenvervoer uitgespeeld.

Il fallait aussi créer les conditions pour permettre au réseau ferroviaire de participer à la création des réseaux transeuropéens de trains à grande vitesse.

La Commission européenne considère que la partie belge du réseau T.G.V. est un maillon clef du réseau transeuropéen à grande vitesse.

Le plan élaboré par la S.N.C.B., qui a fait l'objet d'un consensus à l'échelon du Gouvernement, vise à atteindre l'ensemble des objectifs. Il repose sur les bases suivantes: les financements qui sont mis en arrière de la réalisation de ce plan permettent d'envisager un véritable renouvellement et une amélioration du réseau intérieur. Effectivement, un fort accroissement des crédits budgétaires d'investissement (les 16 milliards d'aujourd'hui deviennent en terme nominal 23 milliards, indexés), permet d'atteindre l'objectif.

Si nous prenons l'infrastructure du réseau ferroviaire existant, il faut 20 à 25 milliards annuels pour le renouveler et pour maintenir l'outil. Le maintien de l'outil a toujours un caractère d'amélioration puisqu'un équipement d'il y a 25 ans est toujours remplacé par un équipement moderne. Pour renouveler parallèlement le parc de matériel roulant, il faut également une somme de l'ordre de 10 milliards par an. Le financement prévu est de 23 milliards, ce qui implique que, pour le réseau intérieur, en moyenne, il y a un investissement de l'ordre de 3 à 3,5 milliards qui doit être considéré comme de l'extension du réseau ferroviaire existant, soit pour les voyageurs, soit pour les marchandises.

M. Forton admet que tous les objectifs ne vont pas être atteints grâce à cette somme. Le ministre a décrit dans son exposé que le financement du T.G.V. avait été séparé du financement du réseau intérieur grâce à la création de la Financière T.G.V. Il convient de mettre en évidence que la réalisation du T.G.V. ne se fera pas au détriment du réseau intérieur. La réalisation des deux objectifs d'investissements (le réseau intérieur et le T.G.V.) s'appuient mutuellement en synergie positive.

En conclusion, M. Forton souligne que les moyens mis en place en faveur du compte d'exploitation de la S.N.C.B. étaient maintenus constants entre 1992 et 1996, mais recevront une indexation à partir du budget de 1997. Par ailleurs, le législateur a voté en décembre 1995 la loi-programme qui permet à la S.N.C.B. de se restructurer sur un plan comptable et d'atteindre l'objectif d'équilibre financier. En conséquence, il n'y a aucune prévision de suppression de lignes ferroviaires ou de points d'arrêts ou de gares à l'horizon des 10 années à venir.

Pour aborder son futur, la S.N.C.B. a pris des décisions de caractère interne sur une restructuration en profondeur afin d'aborder ses nouveaux défis et de pouvoir fonctionner comme une société qui doit faire face à la concurrence. Deux grands axes de restructu-

De voorwaarden dienden ook geschapen om het spoorwegnet in staat te stellen deel te nemen aan de transeuropese netwerken voor hogesnelheidstreinen.

De Europese Commissie gaat ervan uit dat het Belgische deel van het H.S.T.-net een onmisbare schakel is in het transeuropese hogesnelheidsnet.

Het door de N.M.B.S. opgestelde plan, waarover in de Regering een consensus werd bereikt, wil al die doelstellingen realiseren. Het steunt op een financiering die een werkelijke vernieuwing en verbetering van het binnenlandse net mogelijk maakt. Een sterke stijging van de op de begroting uitgetrokken investeringskredieten (de 16 miljard van vandaag worden nominaal 23 miljard na indexering) maakt het immers mogelijk het doel te bereiken.

Indien wij de infrastructuur van het bestaande spoorwegnet willen vernieuwen en in stand houden is 20 tot 25 miljard per jaar nodig. Instandhouding betekent steeds een verbetering aangezien infrastructuur die 25 jaar oud is steeds vervangen wordt door moderner infrastructuur. Om gelijktijdig het rollend materieel te vernieuwen is daarenboven een bedrag van 10 miljard per jaar nodig. Er is voorzien in een financiering van 23 miljard, wat betekent dat er voor het binnenlands net gemiddeld een investeringsbedrag ten belope van 3 tot 3,5 miljard overblijft dat kan dienen voor de uitbreiding van het bestaande spoorwegnet, hetzij in de sector van het reizigersvervoer hetzij in de sector van het goederenvervoer.

De heer Forton geeft toe dat niet alle doelstellingen zullen worden bereikt dank zij dit geld. De minister heeft in zijn uiteenzetting verklaard dat de financiering van de H.S.T. gescheiden werd van de financiering van het binnenlandse net dank zij de oprichting van de Financière H.S.T. Er moet benadrukt worden dat de aanleg van het H.S.T.-project niet ten nadele van het binnenlandse net geschiedt. Beide investeringsdoelstellingen (het binnenlandse net en de H.S.T.) ondersteunen elkaar in een positieve synergie.

Tot slot onderstreept de heer Forton dat de middelen die de N.M.B.S. krijgt voor haar exploitatie, onveranderlijke bedragen zijn gebleven tussen 1992 en 1996 maar dat die bedragen zullen worden geïndexeerd vanaf het begrotingsjaar 1997. De wetgever heeft overigens in december 1995 de programwet goedgekeurd die de N.M.B.S. in staat stelt haar boekhouding te herstructureren en sluitende rekeningen voor te leggen. Bijgevolg zijn er in de eerstkomende 10 jaren geen afschaffingen van spoorlijnen, stopplaatsen of stations te verwachten.

Met het oog op de toekomst heeft de N.M.B.S. beslissingen genomen over een grondige interne herstructurering ten einde de nieuwe uitdagingen het hoofd te kunnen bieden en te kunnen functioneren als een bedrijf dat moet kunnen concurreren. De twee

ration interne de la S.N.C.B. sont fixés et décidés : un axe concerne la création de 22 gares-régions qui couvrent la totalité du réseau ferroviaire de la S.N.C.B.; l'autre axe concerne la restructuration des centres autonomes d'activités, qui gèrent les différentes activités de la S.N.C.B. (l'entretien du matériel roulant, l'entretien de l'infrastructure avec l'investissement, la gestion de l'infrastructure et les fonctions plus commerciales).

Échange de vues

Un sénateur souhaite voir confirmer par M. Forton qu'en termes d'infrastructure et d'utilisation des infrastructures, la concurrence est ouverte, mais aussi, qu'en termes de services offerts, la concurrence est également ouverte ! Il ne s'agit donc pas seulement d'un droit de transit, mais aussi d'une libéralisation de l'offre des services, qui est déjà en vigueur.

M. Forton explique qu'il est évident que le but poursuivi est d'offrir de nouveaux services ferroviaires grâce à de nouveaux opérateurs. Pour que cela fonctionne, il convient de donner un droit de transit à ces nouveaux opérateurs pour qu'ils exécutent leurs prestations. L'ouverture de l'infrastructure belge est finalement une obligation que l'on impose à la S.N.C.B. qui n'est plus seule maîtresse de la gestion de tous les services ferroviaires qui circulent sur son réseau.

Le sénateur fait la comparaison avec le service universel dans le secteur des télécommunications. Le même type de raisonnement sera-t-il d'application au chemin de fer ? La concurrence se fera évidemment sur les segments rentables du marché.

M. Forton fait observer que les directives prévoient que l'ouverture de l'infrastructure ferroviaire doit tenir compte des missions de service public que l'État doit contracter avec les entreprises ferroviaires. Si un opérateur extérieur à la S.N.C.B. veut exploiter un service à un tel moment sur une telle infrastructure, alors que les missions de services publics utilisent toutes les capacités de l'infrastructure, ce nouvel opérateur devra attendre qu'il y ait de la place sur l'infrastructure. Il y a une priorité aux missions de services publics. Mais, il n'existe pas, au niveau ferroviaire, de notion de service universel, comme dans le secteur des télécommunications.

Concernant l'endettement brut et les charges d'intérêts que la S.N.C.B. prévoit, compte tenu du nouveau plan d'investissement, le même sénateur se réfère à l'étude de Coopers & Lybrand de novembre

grote hoofdlijnen van de interne N.M.B.S.-herstructurering werden vastgelegd: de ene heeft betrekking op de oprichting van 22 stations/regio's die de totaliteit van het spoorwegnet van de N.M.B.S. beslaan; de andere slaat op de omvorming van de N.M.B.S. in autonome bedrijfs- en service-eenheden die de verschillende activiteiten van de N.M.B.S. beheren (onderhoud van het rollend materieel, onderhoud van de infrastructuur plus investeringen, beheer van de infrastructuur en de meer commerciële functies).

Gedachtewisseling

Een senator wil de heer Forton horen bevestigen dat er niet alleen concurrentie moet zijn bij het gebruik van de infrastructuur maar ook op het vlak van de diensten die worden aangeboden. Het gaat dus niet alleen om een doorgangsrecht maar ook om een liberalisering van de aangeboden diensten, waarmee reeds een begin werd gemaakt.

De heer Forton acht het duidelijk dat het de bedoeling is nieuwe spoorwegdiensten aan te bieden dankzij nieuwe spoorwegondernemingen. In een dergelijk systeem moet aan die nieuwe spoorwegondernemingen een doorgangsrecht worden verleend zodat zij hun diensten kunnen aanbieden. Het openstellen van de Belgische infrastructuur is ten slotte een verplichting die aan de N.M.B.S. wordt opgelegd. De spoorwegdiensten die op het N.M.B.S.-net worden aangeboden, zijn niet meer alleen in handen van de N.M.B.S.

De senator maakt een vergelijking met de universele dienstverlening in de telecommunicatiesector. Is hetzelfde soort redenering van toepassing op de spoorwegen ? Er is natuurlijk alleen maar concurrentie te verwachten in de rendabele marktsegmenten.

De heer Forton merkt op dat de richtlijnen bepalen dat bij het openstellen van de spoorweginfrastructuur rekening moet worden gehouden met de taken van openbare dienstverlening waarover de Staat met de spoorwegondernemingen een contract moet sluiten. Indien een andere spoorwegonderneming dan de N.M.B.S. op een gegeven moment een dienst wil exploiteren op een bepaalde infrastructuur waarop alle capaciteit nodig is voor het uitvoeren van taken van openbare dienstverlening, dan zal die nieuwe spoorwegonderneming moeten wachten tot er ruimte vrijkomt. De voorrang wordt steeds gegeven aan de taken van openbare dienstverlening. Voor de spoorwegen bestaat er evenwel geen begrip als « universele dienstverlening », zoals dat in de telecommunicatiesector het geval is.

In verband met de brutoschuldenlast en de rentelast van de N.M.B.S. in het nieuwe investeringsplan, verwijst dezelfde senator naar de studie van Coopers & Lybrand van november 1994 waaruit blijkt dat bij

1994, qui estimait qu'à politique inchangée en maintenant l'idée de faire des chantiers T.G.V. et la modernisation du réseau routier intérieur, l'endettement brut à l'horizon 2005 s'élèverait à 520 milliards.

Quelles sont les données différentes du plan d'investissement en termes d'endettement brut et de charges d'intérêt ?

Ensuite, l'intervenant souligne que M. Forton a déclaré que pour le réseau intérieur, en termes de capacité d'extension, on peut imaginer disposer de 3 à 3,5 milliards. Par ailleurs, le ministre a indiqué que l'enveloppe budgétaire à sa disposition ne permettrait pas le développement du réseau R.E.R. Quelles sont les priorités retenues par le Conseil d'administration de la S.N.C.B. dans l'affectation de cette marge de manœuvre de 3 à 3,5 milliards ?

Une autre question du même intervenant concerne les directives européennes. Y a-t-il d'autres directives en préparation au niveau du Conseil «Transport»? Quelles sont ces directives ?

Enfin, l'intervenant se demande si, par rapport à la réforme des traités européens, il y a dans le chef du Gouvernement belge et de la S.N.C.B. des revendications précises formulées sur le chapitre de la politique de transport. Trois dimensions sont essentielles: l'encadrement de la concurrence, l'internationalisation des coûts et les politiques d'utilisation rationnelle de l'énergie. Dès lors, il faut exiger que la politique de transport soit cohérente avec des objectifs généraux en matière environnementale et en matière énergétique — ce qui n'est pas le cas actuellement: le traité est conçu sur une base sectorielle et nous n'avons pas les dispositions juridiques nécessaires pour exiger une cohérence entre les différentes politiques sectorielles de l'Union. La S.N.C.B. a-t-elle fait connaître ses suggestions pour la réforme des traités ?

Concernant le souci de la S.N.C.B. de trouver une comparabilité internationale, un membre de la Commission souligne que, depuis la signature du traité C.E.C.A., une comptabilité uniforme a été mise au point. Cependant, depuis longtemps, on continue à douter quant à la comparabilité internationale de l'information comptable et financière des chemins de fer. Ceci est d'autant plus logique que quand on regarde même la situation présente, l'infrastructure est souvent payée par d'autres que par la société de chemin de fer — ce qui ne se fait jamais de façon comparable dans tous les pays puisque chaque pays traite cette infrastructure d'une autre façon. Le développement récent démontre que le transport combiné rail-route requiert aussi des subventions pour pouvoir s'implanter. Ces subventions sont à nouveau comptabilisées sous les formes les plus variables selon les pays.

M. Forton voit-il une solution à cette problématique, qui est quand même importante? Au moment où

een ongewijzigde politiek, d.w.z. wanneer het T.G.V.-project onverkort wordt uitgevoerd en het binnenlandse net wordt gemoderniseerd, de bruto-schuldenlast 520 miljard zal belopen in 2005.

Welke andere gegevens worden in het investeringsplan gehanteerd om de bruto-schuldenlast en de rentelasten te bepalen ?

Vervolgens verwijst spreker naar de verklaring van de heer Forton dat er voor het binnenlandse net nog een bedrag van 3 tot 3,5 miljard voor bijkomende investeringen inzit. De minister heeft er echter op gewezen dat het budget waarover hij beschikt, onvoldoende is om een voorstadsnet te ontwikkelen. Wat zijn de prioriteiten van de raad van bestuur van de N.M.B.S. bij de besteding van die marge van 3 tot 3,5 miljard ?

Een andere vraag van dezelfde spreker heeft betrekking op de Europese richtlijnen. Worden er op het niveau van de Raad voor het Vervoer nog andere richtlijnen voorbereid en zo ja, welke ?

Ten slotte vraagt spreker zich af of de Belgische Regering en de N.M.B.S. naar aanleiding van de herziening van de Europese verdragen precieze eisen hebben geformuleerd in verband met het vervoersbeleid. Drie aspecten zijn essentieel: de voorwaarden waaronder concurrentie mogelijk is, de doorberekening van de externe kosten en het beleid inzake rationeel energieverbruik. Er moet derhalve worden geëist dat het vervoersbeleid rekening houdt met de algemene milieu- en energiedoelstellingen, wat thans niet het geval is: het verdrag bevat bepalingen per sector en er zijn geen juridische middelen voorhanden om een samenhang van de verschillende beleidstakken van de Unie af te dwingen. Heeft de N.M.B.S. voorstellen in die zin gedaan met het oog op de herziening van de verdragen ?

In verband met de vraag van de N.M.B.S. om internationale vergelijkingen te kunnen maken, onderstreept een commissielid dat sedert de ondertekening van het E.G.K.S.-verdrag een eenvormige boekhouding werd uitgewerkt. Er blijven evenwel twijfels bestaan over de internationale vergelijkbaarheid van de boekhoudkundige en financiële informatie van de spoorwegen. Dat is eigenlijk logisch wanneer men ziet dat in de huidige toestand de infrastructuur vaak niet betaald wordt door de spoorwegonderneming zelf. Zulks gebeurt dan nooit op een vergelijkbare wijze, want elk land behandelt zijn infrastructuur op een andere manier. Uit recente ontwikkelingen blijkt dat het gecombineerd vervoer (weg + spoor) ook subsidies nodig heeft om van de grond te kunnen komen. Ook die subsidies worden in elk land op een andere wijze in de boekhouding opgenomen.

Ziet de heer Forton een oplossing voor dit probleem, dat toch belangrijk is? Als men moet

on doit juger du traitement équitable de chaque opérateur, il faut au moins disposer d'informations qui soient comparables.

M. Forton explique que l'audit de Coopers & Lybrand, fait au troisième trimestre de 1994, avait effectivement envisagé divers scénarios, dont également des scénarios catastrophes.

On a pris le temps de mettre au point un plan réaliste, partant d'un endettement actuel de la S.N.C.B. de l'ordre de 110 milliards, et de la réalisation de l'important programme d'investissement de 377 milliards (francs constants de 1994).

Par le fait de devoir supporter des déficits d'exploitation qui deviennent des bonis à partir de 2004-2005, l'endettement global de la S.N.C.B. va quelque peu dépasser 200-210 milliards prévus à l'horizon 2005, donc après la réalisation d'un plan d'investissement qui porte sur 377 milliards.

Il a été jugé acceptable à la fois par la S.N.C.B. et par le Gouvernement, dans le sens où les lignes ont été tirées sur des années au-delà de 2005.

On voyait bien qu'il n'y avait pas d'effet boule de neige et que l'endettement allait rediminuer de lui-même. L'endettement après 2005 se stabilise, puis diminue.

En matière de charges financières, le compte d'exploitation de la S.N.C.B. s'il supporte actuellement 6,5 milliards de charges financières annuelles pour couvrir son endettement, devra prévoir un montant supérieur à 10 milliards. Le plan montre que les charges financières programmées sont de 10,213 milliards en 2005. Il est évident que c'est une somme très importante, mais son augmentation se stabilisera à mesure de la stabilisation et de la diminution de l'endettement global de la S.N.C.B.

Concernant la capacité d'extension, M. Forton explique qu'une masse d'investissements annuelle est prévue pour étendre le réseau dans plusieurs domaines, notamment dans les enceintes portuaires (Anvers, Zeebrugge et Gand).

En effet, les ports restent primordiaux pour le transport de marchandises de la S.N.C.B. En termes de marchandises, des sommes importantes sont prévues dans le plan pour continuer l'axe Athus/Meuse qui devrait permettre de soulager certaines difficultés sur les lignes 162 et 161. Ces lignes absorbent actuellement tout le trafic mélangé (à courte distance, international, à moyenne distance, ...). Historiquement, la ligne a été électrifiée à la hâte dans la perspective de l'Exposition Universelle de 1958.

Des extensions pour les voyageurs sont également prévues.

kunnen oordelen over de billijke behandeling van elke spoorwegonderneming moet men ten minste kunnen beschikken over vergelijkbare informatie.

De heer Forton legt uit dat in de doorlichting van Coopers & Lybrand, die dateert van het derde trimester van 1994, inderdaad verschillende scenario's werden onderzocht waaronder ook rampscenario's.

Men heeft de tijd genomen om een realistischer plan op te stellen, uitgaande van de huidige schuldenlast van de N.M.B.S., die ongeveer 110 miljard bedraagt, en rekening houdend met de uitvoering van een aanzienlijk investeringsprogramma ten belope van 377 miljard frank (inflatiegecorrigeerde franken van 1994).

Daar ook de exploitatiekosten — die vanaf 2004-2005 exploitatieoverschotten worden — ten laste moeten worden genomen, zal de totale schuldenlast van de N.M.B.S. iets meer bedragen dan 200-210 miljard tegen 2005, dus na de uitvoering van een investeringsplan waarmee 377 miljard gemoeid is.

Dat plan werd zowel door de N.M.B.S. als door de regering aanvaardbaar geacht, daar het ook als basis dient voor de jaren na 2005.

Men zag dat het sneeuwbaaleffect zou uitblijven en dat de schuldenlast vanzelf zou afnemen. Na 2005 stabiliseren de schulden, daarna dalen ze.

De exploitatierekening van de N.M.B.S. vermeldt thans jaarlijks 6,5 miljard financiële lasten om de schulden te dekken. In de toekomst zal dat een bedrag boven 10 miljard moeten zijn. Uit het plan blijkt dat de geprogrammeerde financiële lasten 10,213 miljard zullen bedragen in 2005. Dat is weliswaar een zeer hoog bedrag maar de toename ervan zal gestabiliseerd worden wanneer de totale schuldenlast van de N.M.B.S. stabiel blijft en vervolgens vermindert.

In verband met de uitbreiding van het spoorwegnet legt de heer Forton uit dat er jaarlijks een groot aantal investeringen gepland zijn om het net uit te breiden, in het bijzonder in de havengebieden (Antwerpen, Zeebrugge en Gent).

De havens blijven immers van het allergegrootste belang voor het goederenvervoer van de N.M.B.S. Wat de goederen betreft, voorziet het plan in belangrijke bedragen om de as Athus-Meuse uit te bouwen die het mogelijk moet maken bepaalde moeilijkheden op de lijnen 162 en 161 het hoofd te bieden. Die lijnen worden thans gebruikt voor alle soorten vervoer (vervoer op korte afstand, internationaal vervoer, vervoer op middellange afstand). Inder tijd werd de lijn inderhaast geëlektrificeerd in het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling van 1958.

Ook voor het reizigersvervoer is een uitbreiding van de investeringen gepland.

Concernant le R.E.R. de Bruxelles, M. Forton explique que de nombreux investissements dans le plan de la S.N.C.B. servent en partie à ce R.E.R. Il est vrai que tous les investissements au sud de Bruxelles, jusqu'à Louvain, et les investissements dans le cadre de la réélectrification de la ligne Bruxelles-Anvers, sont des investissements qui profitent au réseau intérieur et à la création d'un véritable réseau R.E.R. autour de Bruxelles.

Toutefois, il reste 3 à 4 points noirs qui forment un montant global de l'ordre de 22 à 23 milliards :

- la mise à 3 voies sur la ligne 161 jusque Rixensart;
- une troisième ligne sur l'axe Bruxelles-Charleroi jusque Braine-l'Alleud;
- les travaux dans la gare du Nord;
- le dédoublement de la jonction Nord-Midi par la création d'un tunnel ou une solution équivalente desservant, en outre, le quartier européen.

Le plan de la S.N.C.B. comprend déjà plusieurs éléments pour renforcer la desserte des grandes agglomérations. Toutefois, par rapport à une étude, il manque encore un certain nombre d'investissements. Il manque également un financement pour le matériel roulant supplémentaire de l'ordre de 35 milliards, ce qui donne au total un montant de 6 milliards par an pendant 10 ans. Il convient aussi de prendre en considération les aspects résultant du déficit.

Selon un membre, il faut encore souligner que c'est une estimation *a priori*. Le résultat *a posteriori* se situe entre un coefficient de 2 et 5 !

M. Forton déclare que l'expérience sur la construction de la ligne nouvelle a démontré que les estimations de la S.N.C.B. sont très fiables.

En ce qui concerne la question d'une nouvelle directive européenne, M. Forton explique qu'aucune proposition concrète n'est même soumise à l'examen préalable des experts.

Il est clair qu'à relativement court terme (2 à 3 ans), le champ d'action et d'application de la directive 91/440 va être étendu. La notion de droit d'accès individuel reconnu à une entreprise ferroviaire dans le domaine des marchandises courantes (c'est-à-dire sans faire de transport combiné) sera certainement inscrite dans un texte de proposition de directive européenne. La tendance de la Commission est certainement d'ouvrir encore plus le marché ferroviaire qu'actuellement.

En matière de politique de transport, M. Forton n'est pas sûr qu'il conviendrait de revoir le traité pour parvenir à une politique intégrée des transports incorporant les aspects externes.

In verband met het voorstadsnet van Brussel legt de heer Forton uit dat talrijke investeringen in het N.M.B.S.-plan dit voorstadsnet gedeeltelijk ten goede komen. Het is immers zo dat de investeringen ten zuiden van Brussel tot Leuven en de investeringen in het kader van de herelektrificering van de lijn Brussel-Antwerpen investeringen zijn die zowel het binnenlandse net als de totstandkoming van een echt voorstadsnet rond Brussel ten goede komen.

Niettemin blijven er 3 tot 4 knelpunten over waarvoor een totaal bedrag van 22 tot 23 miljard vereist is :

- de aanleg van een derde spoor op de lijn 161 tot Rixensart;
- een derde lijn op de as Brussel-Charleroi tot Eigenbrakel;
- de werken in het Noordstation;
- de verbreding van de Noord-Zuidverbinding door de aanleg van een tunnel of een gelijkwaardige oplossing waarbij daarenboven de Europese wijk wordt betrokken.

Het N.M.B.S.-plan bevat reeds verschillende maatregelen om de treinenfrequentie in de grote agglomeraties te verhogen. Er ontbreken evenwel nog een aantal investeringen. Er ontbreekt eveneens een financiering voor het bijkomend rollend materieel ten belope van 35 miljard, wat in totaal een bedrag van 60 miljard gedurende 10 jaar geeft. Er moet ook rekening gehouden worden met allerlei aspecten die het gevolg zijn van het tekort.

Volgens een lid moet onderstreept worden dat dit slechts ramingen vooraf zijn. Het resultaat *a posteriori* is een coëfficiëntwaarde tussen 2 en 5 !

De heer Forton verklaart dat de ervaring met de bouw van de nieuwe lijn aangetoond heeft dat de ramingen van de N.M.B.S. zeer betrouwbaar zijn.

In verband met de vraag over een nieuwe Europese richtlijn legt de heer Forton uit dat nog geen enkel concreet voorstel voor voorafgaand onderzoek aan de deskundigen werd voorgelegd.

Het is duidelijk dat op relatief korte termijn (2 tot 3 jaar) de werkingssfeer van richtlijn 91/440 zal worden uitgebreid. Het begrip individueel toegangsrecht dat aan een spoorwegonderneming wordt toegekend in het gewone goederenvervoer (d.w.z. zonder exploitatie van gecombineerde goederenvervoerdiensten), zal ongetwijfeld opgenomen worden in een voorstel van Europese richtlijn. De Commissie is zeker voornemens de spoorwegmarkt nog meer te liberaliseren dan thans al het geval is.

Wat het vervoersbeleid betreft, is de heer Forton er niet zeker van dat het beter is het verdrag te herzien om een geïntegreerd vervoersbeleid tot stand te brengen dat rekening houdt met de externe aspecten.

À l'occasion du Conseil des ministres européens des Transports, du 11 mars, le commissaire européen a présenté son livre-vert sur l'internationalisation des coûts externes.

Ce sujet est bien reçu pour l'instant; la difficulté sera de faire les premiers pas dans le bon sens, sans disposer d'une solution scientifique qui est très difficile à déterminer. Certains pays acceptent le principe mais demandent d'avoir des formules mathématiques et scientifiques pour calculer la totalité des coûts externes, alors que d'une façon plus pragmatique, nous croyons savoir que l'on peut faire, sans se tromper, le premier pas vers le futur. Cette matière sera certainement reprise au prochain Conseil européen avec des solutions plus précises de débat d'orientation, voire des positions communes.

Il est effectivement vrai que la comparaison comptable entre les entreprises ferroviaires est très difficile. Ceci tient à la structure même de ces entreprises.

Depuis 1970, on connaît le système de la normalisation des comptes. Depuis lors, ce système a montré ses limites.

Actuellement, nous avons d'autres moyens en Belgique. La loi de 1991 impose à la S.N.C.B. de faire des répartitions de comptabilité pour ses missions de service public et ses missions commerciales. La directive européenne impose la séparation comptable à caractère plus horizontal. Actuellement, l'annexe 12 du bilan de la S.N.C.B. donne un bilan par secteur d'activité et les coûts et les recettes de chaque activité sont affectés en compte particulier.

Le membre n'est pas convaincu: dans une activité où l'intervention financière de la puissance publique est d'une telle importance et revêt des formes tellement variables, la S.N.C.B. peut qualifier une intervention de recapitalisation de couverture des charges d'infrastructure ou purement de couverture de pertes d'exploitation. Ceci n'est que le début de la comparabilité des sociétés d'exploitation ferroviaire.

M. Forton admet qu'un phénomène de subvention croisée était possible.

Avec la gestion de l'infrastructure, le subventionnement croisé n'est plus possible — ce qui est d'ailleurs le malheur de l'activité «marchandises» de la S.N.C.B. Avant, il était possible d'organiser les comptes pour dorer certaines activités, mais actuellement la réalité brutale s'est abattue. Par ailleurs, la S.N.C.B. met aussi en place une comptabilité de gestion qui sera lié à sa restructuration interne en

Naar aanleiding van de Raad van de Europese ministers voor Vervoer van 11 maart heeft de Europese commissaris zijn groenboek over de doorberekening van de externe kosten voorgelegd.

Dit onderwerp kan op het ogenblik op een ruime belangstelling rekenen. Moeilijker is het de eerste passen in de goede richting te zetten zonder te beschikken over een wetenschappelijke oplossing die heel moeilijk kan worden omschreven. Sommige landen aanvaarden het principe maar willen over wiskundige en wetenschappelijke formules kunnen beschikken om de totale externe kosten te kunnen berekenen. Andere landen zijn bereid pragmatischer tewerk te gaan. Dit thema zal zeker aan bod komen op de volgende Europese Raad als tijdens een debat over de richtsnoeren duidelijker oplossingen of zelfs gemeenschappelijke standpunten naar voren kunnen worden geschoven.

Het is juist dat de boekhoudkundige vergelijking tussen de spoorwegondernemingen zeer moeilijk is. Dit houdt verband met de structuur zelf van die ondernemingen.

Sedert 1970 worden de rekeningen genormaliseerd. Sindsdien is gebleken dat er grenzen zijn aan dit systeem.

Thans beschikken wij in België over andere middelen. De wet van 1991 verplicht de N.M.B.S. de boekhouding voor de taken van openbare dienst te scheiden van de boekhouding voor de zuiver commerciële activiteiten. De Europese richtlijn legt een boekhoudkundige scheiding op die horizontaler is. In bijlage 12 van de N.M.B.S.-balans is een balans per activiteitssector opgenomen en wordt voor elke activiteit een afzonderlijke rekening gegeven met de kosten en de ontvangsten die aan die activiteit verbonden zijn.

Dat kan het lid niet overtuigen: in een activiteit waarin de financiële bijdrage van de overheid dermate belangrijk is en zoveel verschillende vormen kan aannemen, kan de N.M.B.S. een herkapitaliseringsoperatie gemakkelijk kwalificeren als dekking van de infrastructuurkosten of als dekking van de exploitatieverliezen. De vergelijkbaarheid van spoorwegondernemingen staat beslist nog maar in de kinderschoenen.

De heer Forton geeft toe dat het fenomeen van de compensatiesubsidiëring niet uitgesloten was.

Door de infrastructuur apart te beheren is die subsidiëring niet meer mogelijk — zulks speelt trouwens in het nadeel van de sector «goederenvervoer» van de N.M.B.S. Voorheen was het mogelijk in de rekeningen bepaalde activiteiten op te smukken maar thans wordt de N.M.B.S. geconfronteerd met de harde werkelijkheid. Daarenboven voert de N.M.B.S. ook een beheersboekhouding in die gekoppeld wordt aan

centre autonome d'activité. Bien entendu, la comparaison avec les autres sociétés européennes sera pour le XXI^e siècle.

3. EXPOSÉ DE M. LAMMERTYN, INGÉNIEUR DE LA CELLULE DE COORDINATION DU PROJET T.G.V.

Le projet de T.G.V. belge dépasse le niveau national et correspond à une explosion de la demande de transport dans l'ensemble du monde «civilisé» (Europe occidentale, Japon, Amérique du nord). Ces continents se caractérisent par de grandes agglomérations distantes l'une de l'autre de 200 à 400 kilomètres. Le nombre des déplacements entre ces agglomérations ne cesse de croître. Cette évolution avait déjà été constatée dans les années 50 par l'ingénieur, écrivain et philosophe Louis Armand. Cette personnalité très particulière, qui dirigeait à l'époque la S.N.C.F., avait une vision prophétique des chemins de fer, qu'il traduisait par la formule suivante: «Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle pour autant qu'il survive au XX^e».

La construction des autoroutes et les développements de la navigation aérienne témoignent de l'évolution des transports privés. Tous les moyens techniques ont été mis en œuvre pour satisfaire à la demande sans cesse croissante de mobilité. Les chemins de fer n'avaient pas grand-chose à offrir: le système s'était développé au siècle précédent, on circulait déjà sur les grands axes aux vitesses classiques jusqu'à 140 km à l'heure et la traction électrique offrait davantage de confort, mais le réseau restait celui qui s'était développé autour des années 1835 et durant les trois décennies suivantes — ce qui demeure, aujourd'hui encore, un handicap au développement du transport ferroviaire, au même titre que le déplacement des gares en dehors des grands centres, comme par exemple à Bruges (Vrijdagmarkt, het Zand) et à Gand.

Louis Armand pensait que les chemins de fer pouvaient eux aussi se développer techniquement afin de répondre à la demande de transport de masse, mais avec des temps de déplacement à mesure humaine (1 heure pour 200 km par exemple). Louis Armand partait de l'idée que la technique rail-roue pouvait s'utiliser en toute sécurité à des vitesses plus élevées que celles allant à l'époque jusqu'à 140 km à l'heure, et qu'il était possible d'acheminer les puissances élevées nécessaires à la propulsion des trains à grande vitesse par le système du caténaire-pantographe en utilisant une haute tension de 25 000 volts sur la ligne d'alimentation. Au cours de la phase d'accélération, pour passer de 0 à 300 km à l'heure, un tel train a besoin d'environ 10 millions de watts, une puissance impossible à transmettre avec une tension de 3 000 volts. Cependant, du point de vue technique, le système à haute vitesse était réalisable.

de interne herstructurering via de oprichting van autonome bedrijfseenheden. Een vergelijking met de andere spoorwegondernemingen zal wellicht pas in de 21e eeuw mogelijk worden.

3. UITEENZETTING VAN DE HEER LAMMERTYN, INGENIEUR VAN DE COORDINATIECEL VAN HETH.S.T.-PROJECT

De basis van het Belgisch H.S.T.-project overstijgt het Belgisch niveau en kan worden omschreven als de explosieve groei van de vraag naar vervoer in heel de «beschaafde» wereld (West-Europa, Japan, Noord-Amerika). Karakteristiek voor deze continenten zijn de grote agglomeraties die 200 tot 400 km van elkaar verwijderd zijn. Het aantal verplaatsingen tussen deze agglomeraties neemt steeds toe. Deze ontwikkeling werd reeds in de jaren vijftig geconstateerd door Louis Armand, ingenieur, schrijver en filosoof. Deze heel bijzondere persoonlijkheid leidde in die periode de S.N.C.F. en had een profetische visie op de spoorwegen, die hij als volgt verwoordde: «Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle pour autant qu'il survive au XX^e».

Het aanleggen van autowegen en de onwikkelingen in de luchtvaart getuigen van de ontwikkelingen in het privé-vervoer. Alle technische middelen werden aangewend om te voldoen aan de steeds grotere vraag naar mobiliteit. De spoorwegen hadden weinig te bieden: het systeem was in de vorige eeuw ontwikkeld, de klassieke snelheden tot 140 km/uur op de hoofdassen waren al ingevoerd, elektrische tractie bood meer comfort, doch het netwerk bleef hetzelfde als het netwerk dat in de jaren 1835 en volgende drie decennia tot stand was gekomen — hetgeen tot op heden een handicap blijft voor de ontwikkeling van het spoorvervoer, net als het verleggen van de stations buiten de grote centra, bijvoorbeeld in Brugge (Vrijdagmarkt, het Zand) en ook in Gent.

Louis Armand meende dat het spoor zich ook technisch kon ontwikkelen om aan de vraag van het massavervoer te voldoen, maar dan binnen reistijden naar mensenmaat (zoals 1 uur voor 200 km). Louis Armand steunde op het inzicht dat de techniek rail-wiel geschikt was om veilig aangewend te worden voor veel hogere snelheden dan de toen gebruikte snelheden tot 140 km/uur en dat het mogelijk was de hoge vermogens voor de aandrijving van de supersnelle treinen toe te voeren via het systeem van bovenleidingpantograaf door het gebruik van de hoge spanning van 25 000 volt op de voedingsdraad. In de aanlooperperiode van 0 tot 300 km/uur heeft deze trein ongeveer 10 miljoen watt nodig. Voor een spanning van 3 000 volt betekent dit een onoverbrengbaar vermogen! Doch technisch was het hogesnelheidssysteem doenbaar.

Dès la fin des années 60, le Japon, un des pays à grandes concentrations démographiques optait déjà pour un train à grande vitesse entre Tokyo et Osaka (400 km à 210 km/h).

En France aussi, on conçut pour la région Nord l'idée d'un projet de train à grande vitesse, pouvant atteindre 300 km à l'heure. En 1974, les études de la S.N.C.F. pour le projet T.G.V. Nord avaient beaucoup progressé. Il comprenait de nouvelles lignes en territoire français et en Grande-Bretagne, ainsi qu'en Belgique pour rejoindre Bruxelles, et, bien entendu aussi, le tunnel sous la Manche, lequel allait être toutefois la pierre d'achoppement: en janvier 1975, en pleine crise économique, le Gouvernement britannique renonçait au projet de tunnel sonnant le glas provisoire de la liaison rapide par rail entre Paris, Londres et Bruxelles.

Les chemins de fer français, ne se laissant pas décourager pour autant, effectuèrent un virage à 180 degrés vers le sud; le premier train à grande vitesse allait relier Paris à Lyon, la deuxième ville de France par ordre de grandeur.

En 1981, le T.G.V. Sud-Est fut mis en service et connut d'emblée un vif succès auprès des voyageurs, incitant la S.N.C.F. à réaliser, au cours de la même décennie, la ligne du T.G.V. Atlantique (ouest de la France).

On ressortit également le projet de T.G.V. Nord. Un rapport de juillet 1984 démontra la faisabilité d'une liaison à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne. Les Pays-Bas s'associèrent bientôt au projet avec une extension vers Amsterdam, suivis par la Grande-Bretagne et le projet de tunnel sous la Manche avec l'option ferroviaire pour rallier Londres.

Le Gouvernement britannique accepta également que l'on construise dans le sud de l'Angleterre une voie ferrée au gabarit continental; sa mise en service est prévue à l'horizon 2005.

À l'époque où la Belgique a approuvé le projet T.G.V., il n'était prévu qu'un seul arrêt en Belgique. Les nouvelles lignes avaient été tracées venant du sud (Esplechin) et passant par Bruxelles-Midi pour se diriger vers le nord avec, à hauteur d'Herentals, une bifurcation vers Amsterdam et vers Cologne, une troisième voie reliant Amsterdam et Cologne.

Ces plans soulevèrent de vives protestations au sein de la population. Également sous la pression internationale, surtout française et allemande, le projet prit la forme qu'il a actuellement, c'est-à-dire celle d'un prolongement du T.G.V. Nord («LN 3»). Un projet international de T.G.V. allait ainsi voir le jour pour la première fois, englobant toutes les particularités de chaque réseau.

Japan, één van de landen met grote bevolkingsconcentraties, kiest reeds einde jaren '60 voor een hogesnelheidstrein tussen Tokyo en Osaka (400 km aan 210 km/uur).

Ook in Frankrijk ontstond de idee van het hogesnelheidsproject Noord met snelheden tot 300 km/uur. In 1974 waren de studies van de S.N.C.F. voor het project T.G.V. Nord heel ver gevorderd. Het omvatte nieuwe lijnen op het Franse grondgebied en in Groot-Brittannië en ook in België om Brussel te bereiken, en uiteraard het tunnel-project. Maar dit laatste werd de struikelsteen: de Britse regering zag in januari 1975 in volle economische crisis af van het tunnel-project, wat het einde betekende van de snelle spoorverbinding tussen Parijs, Londen en Brussel.

De Franse spoorwegen lieten zich echter niet ontmoedigen en namen een bocht van 180 graden naar het zuiden; de eerste hogesnelheidstrein zou Parijs met de tweede grootste stad van Frankrijk, namelijk Lyon, verbinden.

In 1981 werd de T.G.V. Sud-Est in exploitatie genomen die onmiddellijk een zeer grote respons kreeg bij de reizigers in die mate dat de S.N.C.F. nog in hetzelfde decennium de T.G.V. Atlantique naar West-Frankrijk realiseerde.

Ook werd het T.G.V.-Nord-project terug opgenomen. In een verslag van juli 1984 werd de haalbaarheid van een verbinding met hoge snelheid tussen Parijs, Brussel en Keulen aangetoond. Dra sloot Nederland zich bij het project aan met een uitbreiding naar Amsterdam, gevolgd door Groot-Brittannië en het kanaaltunnelproject met de spooroptie voor de verbinding met Londen.

Ook werd aanvaard dat in het zuiden van Engeland een spoorlijn met continentaal profiel zou worden aangelegd. Die zou tegen 2005 in gebruik moeten worden genomen.

Op het ogenblik dat België het H.S.T.-project aanvaardde, werd er slechts één stopplaats in België voorzien. De nieuwe lijnen werden uitgetekend komende uit het zuiden (Esplechin) over Brussel-Zuid naar het noorden, met een aftakking ter hoogte van Herentals naar Amsterdam en naar Keulen, en een derde zijde, zijnde de verbinding tussen Amsterdam en Keulen.

Tegen deze plannen rees groot protest van de bevolking. Door de internationale druk, vooral van Franse en Duitse zijde, is dan het project tot stand gekomen zoals het momenteel is, met name als verlengstuk van de T.G.V.-Nord («LN3»). Hierdoor zou voor het eerste een internationaal H.S.T.-project het leven zien, met al de eigenheden van elk net.

Pour la Belgique, ces caractéristiques sont la densité du réseau et celle de la population, d'une part, et la transformation d'un État unitaire en un État fédéral, d'autre part. Comparativement à la France, les travaux préparatoires progressèrent plutôt lentement en Belgique.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme ayant été régionalisés, c'est dans ce contexte qu'il fallut définir l'infrastructure du T.G.V.

Le 23 janvier 1990, le Gouvernement fédéral arrêta le trajet du T.G.V. en Belgique.

Carte n° 1(1): Réseau à grande vitesse Nord-européen Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres (P.B.K.A.L.): infrastructure 1994.

Pour le trajet de Paris-Nord à Gonesse (environ 15 km), on améliore une partie de l'infrastructure ferroviaire existante. Après Gonesse, la ligne à grande vitesse suit partiellement l'autoroute A1 (E19) existante, s'en éloignant un peu par endroits afin d'éviter certaines zones boisées.

Jusqu'à Lille, la vitesse commerciale est de 300 km/h. Au sud de Lille se situe le triangle de Fretin, qui permet de relier à grande vitesse Paris-Londres, Paris-Bruxelles et Bruxelles-Londres.

En Belgique, le projet T.G.V. comporte trois lignes:

- la ligne allant de la frontière française à Bruxelles ou branche ouest;
- la ligne allant de Bruxelles à la frontière des Pays-Bas ou branche nord;
- la ligne allant de Bruxelles à la frontière allemande ou branche est;

On s'est toujours efforcé de faire coïncider autant que possible les lignes à grande vitesse avec l'infrastructure existante.

On a prévu en Belgique trois gares T.G.V. séparées l'une de l'autre d'une distance qui, en fait, n'est pas une distance T.G.V. Aussi M. Lammertyn souligne-t-il que la Belgique n'est pas un pays T.G.V. mais qu'elle fait partie de l'Europe, qui est, elle, un continent T.G.V.

Le tronçon proprement à grande vitesse de la branche ouest se situe entre Esplechin (dans la région de Tournai) et Tubize (près de Hal) et mesure 71 km. Le trajet va d'Esplechin à Antoing-Ath-Péruwelz. À hauteur de Ath, il est parallèle à l'infrastructure existante.

(1) Voir: p. 33 et suivantes.

Voor België betekent dit de dichtheid van het net en van de bevolking, maar ook de omvorming van de eenheidsstaat naar een federale staat. In vergelijking met Frankrijk verliepen de voorbereidingen in België bepaald traag.

De ruimtelijke ordening en het urbanisme waren geregionaliseerd. Binnen die context diende de H.S.T.-infrastructure gedefinieerd te worden.

Op 23 januari 1990 legde de federale Regering het H.S.T.-project in België ruimtelijk vast.

Slide 1(1): Noordeuropees hogesnelheidsnet Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen (P.B.K.A.L.): infrastructure 1994.

Voor het traject Paris-Nord tot Gonesse (ongeveer 15 km) wordt een deel van de bestaande spoorweginfrastructuur verbeterd. Na Gonesse volgt de hogesnelheidslijn gedeeltelijk de bestaande autoweg A1 (E19) met op sommige plaatsen een lichte afwijking van de autoweg om bepaalde beboste streken te vermijden.

Tot Rijsel bedraagt de commerciële snelheid 300 km/uur. Ten zuiden van Rijsel bevindt zich de driehoek van Fretin die het mogelijk maakt om Parijs-Londen, Parijs-Brussel en Brussel met Londen met hoge snelheid te verbinden.

Het H.S.T.-project in België wordt gevormd door drie lijnen:

- de lijn Franse grens-Brussel, de westtak;
- de lijn Brussel-Nederlandse grens, de noordtak;
- de lijn Brussel-Duitse grens, de oosttak.

Er werd steeds naar gestreefd om zo veel mogelijk de hoge-snelheidslijnen te laten samenvallen met de bestaande infrastructuur.

In België zijn 3 H.S.T.-stations voorzien die op een afstand van elkaar gesitueerd zijn die in feite geen H.S.T.-afstand is. Daarom onderstreept de heer Lammertyn dat België wel geen H.S.T.-land is, doch België maakt deel uit van Europa, dat wel een H.S.T.-continent is.

De eigenlijke hogesnelheidslijn van de westtak bevindt zich tussen Esplechin (in de regio van Doornik) en Tubeke (niet ver van Halle) en is 71 km lang. Het traject loopt van Esplechin naar Antoing-Ath-Péruwelz. Ter hoogte van Ath loopt het traject gelijk met de bestaande infrastructuur.

(1) Zie: blz. 33 en volgende.

Une fois franchie la limite des communes de Tubize et de Lembeke, le T.G.V. suit la ligne classique 96 (Mons-Bruxelles). Sur les 17 km qui séparent cet endroit de Bruxelles, la ligne est portée à quatre voies.

L'implantation de la nouvelle assiette de 71 km entre Esplechin et Tubize nécessite, outre d'importants travaux de terrassement, la construction de toute une série d'ouvrages d'art. Dans le jargon des ingénieurs, le terme «ouvrage d'art» couvre toutes sortes de viaducs, de tranchées couvertes, de passages inférieurs ou supérieurs.

De Bruxelles à la frontière néerlandaise, c'est-à-dire sur la branche nord, les T.G.V. rouleront à 160 km/h sur la voie existante, mais réaménagée, Bruxelles-Anvers.

Anvers présente un grand handicap depuis le début du siècle déjà: c'est une petite gare située heureusement dans le centre de la ville. La voie ferrée qui la traversait a été détruite et Anvers-central compte encore dix voies en cul-de-sac.

Le grand rêve de la S.N.C.B. de construire une liaison nord-sud à Anvers sera réalisé dans le cadre du T.G.V.: elle sera utile surtout pour le réseau intérieur et pour permettre la création d'un véritable réseau R.E.R.

Actuellement, deux variantes sont encore à l'étude et font l'objet de négociations avec les pouvoirs publics néerlandais: le premier tracé suit le Havenweg et le deuxième est parallèle à l'E19, l'autoroute d'Anvers à Breda. C'est la raison pour laquelle ce trajet n'est pas défini dans la déclaration du Gouvernement du 23 janvier 1990. Étant donné que l'agglomération d'Amsterdam n'a pas les mêmes dimensions que celle de Paris ou de Londres et que l'infrastructure de la branche nord ne dessert qu'une seule ville, alors que l'infrastructure de la branche ouest relie Bruxelles à Paris et à Londres, les plus grandes agglomérations du continent européen, la mission incombant aux négociateurs belges et à la S.N.C.B. conformément au document gouvernemental du 23 janvier 1990 est évidente du point de vue de la rentabilité de la branche nord.

En ce qui concerne les intentions des autorités néerlandaises concernant la construction éventuelle d'une ligne de T.G.V. vers La Haye, la discussion n'est pas close.

Pour ce qui est de la branche est, de Bruxelles à la frontière allemande, le T.G.V. circulera de Bruxelles à Louvain à 200 km/h sur la ligne existante, qui sera portée de deux à quatre voies. Ce dédoublement permettra également une circulation plus fluide du trafic intérieur. La traversée de Louvain se fera à 160 km/h. À partir de Bierbeek, au sud-est de Louvain, on construira une nouvelle ligne T.G.V. en parallèle à l'autoroute E40 jusqu'à Bierset, près de Liège. La vitesse y sera de 300 km/h. Après la descente

Enmaal de grens van de gemeenten Tubeke en Lembeek voorbij, volgt de H.S.T. de klassieke lijn 96 (Bergen-Brussel). Van die lijn worden de 17 kilometer tot Brussel uitgebreid tot vier sporen.

Het aanleggen van de nieuwe bedding van 71 km tussen Esplechin en Tubeke vereist — naast belangrijke grondwerken — de bouw van een hele reeks kunstwerken. In ingenieurstaal dekt de term «kunstwerk» alle soorten viaducten, overdekte sleuven, onder- of overbruggingen.

Van Brussel tot de Nederlandse grens, de noordtak, zullen de H.S.T.'s aan 160 km/uur over de bestaande opgewaardeerde spoorlijn Brussel-Antwerpen rijden.

Antwerpen heeft al sinds het begin van deze eeuw één grote handicap: het is een klein station, dat gelukkig in het stadscentrum ligt. De spoorlijn die door de stad liep, werd vernietigd en Antwerpen-Centraal heeft nog 10 sporen in doodspoor.

De grote droom van de N.M.B.S. om een Noord-Zuid-verbinding in Antwerpen aan te leggen, zal in het H.S.T.-kader worden gerealiseerd — in het bijzonder voor het binnenlands net en om de mogelijkheid te creëren een echt R.E.R.-net aan te leggen.

Twee varianten worden momenteel nog onderzocht en maken het onderwerp uit van onderhandelingen met de Nederlandse overheid: de ene volgt de Havenweg, de andere loopt via de E19, de autosnelweg van Antwerpen naar Breda. Het traject werd dan ook niet gedefinieerd in de verklaring van de Regering van 23 januari 1990. Gelet op het feit dat Amsterdam een agglomeratie is die niet dezelfde dimensie heeft als Parijs of Londen en de infrastructuur van de noordtak slechts naar 1 stad leidt, terwijl de infrastructuur van de westtak Brussel met Parijs en Londen, de grootste agglomeraties van het Europese continent, verbindt, is vanuit het oogpunt van de rentabiliteit van de noordtak de missie van de Belgische onderhandelaars en de N.M.B.S. in het kader van het regeringsdocument van 23 januari 1990 duidelijk.

Wat betreft de doelstellingen van de Nederlandse autoriteiten voor een eventuele hoge-snelheidslijn naar Den Haag, is het debat nog niet beëindigd.

Wat betreft de oosttak Brussel-Duitse grens, zal de H.S.T. van Brussel tot Leuven 200 km/uur rijden over de bestaande lijn die van 2 tot 4 sporen wordt gebracht. Dat laat eveneens een vlottere doorstroming van het binnenlandse treinverkeer toe. De doortocht in Leuven verloopt tegen 160 km/uur. Vanaf Bierbeek ten zuidoosten van Leuven wordt een nieuwe hoge-snelheidslijn aangelegd die de autoweg E40 volgt tot Bierset nabij Luik. De snelheid bedraagt 300 km/uur. Na de afdaling in de vallei van de Maas

dans la vallée de la Meuse à Liège, la ligne T.G.V. rejoindra la ligne existante, qui sera modernisée, de sorte qu'on atteindra les 100 km/h. À Liège, on prévoit une nouvelle gare de T.G.V. (Liège-Guillemins).

Après la traversée de l'agglomération liégeoise, la ligne T.G.V. empruntera un tunnel pour retrouver la E40 jusqu'aux environs de Welkenraedt. Ce tunnel, appelé tunnel Soumagne, aura une longueur d'environ 6 km. De Liège à Welkenraedt, la vitesse ne sera que de 220 km/h, car le trajet comporte de nombreux virages.

À partir de Welkenraedt (dans la région de Walhorn), le T.G.V. quitte la E40 et emprunte les voies modernisées jusqu'à Aix-la-Chapelle, puisque les autorités allemandes souhaitent toujours que la gare de cette ville devienne gare T.G.V., ce qui est quelque peu illogique vu l'importance relative de cette agglomération.

Le trajet de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle est très difficile, surtout en territoire allemand. Il y a tout d'abord le problème du sens de la circulation: en Belgique les trains roulent à gauche, en Allemagne ils roulent à droite. Il y a ensuite le tunnel de Busch, qui doit être reconstruit, ainsi qu'une déclivité de 30 pour mille. On envisage à présent d'implanter une gare T.G.V. au Kreuz (échangeur) d'Aix-la-Chapelle, de sorte qu'en Belgique la ligne T.G.V. pourrait continuer à suivre la E40, ce qui faciliterait les travaux car la modernisation de la voie depuis Welkenraedt (Walhorn) jusqu'à la frontière constitue une opération assez difficile. À partir d'Aix-la-Chapelle, les autorités allemandes projettent de moderniser la ligne Aix-la-Chapelle-Düren (160-200 km/h) ainsi que la ligne Düren-Cologne (250 km/h).

Carte n° 2: coût par pays.

Cette carte met en évidence certaines données concernant le réseau à grande vitesse nord-européen P.B.K.A.L.: le coût par pays en milliards de francs (1994), la longueur par pays en kilomètres et l'année de mise en service.

En ce qui concerne la Belgique, nous avons:

1. la branche ouest: 50 milliards de francs pour 88 kilomètres;
2. la branche nord (calculée en fonction du trajet qui longe le port): 32 milliards pour 77 kilomètres;
3. la branche est: 65 milliards pour 146 kilomètres.

Le coût total, est de 147,6 milliards de francs pour 297 kilomètres.

Comme point de comparaison, l'on peut prendre les chiffres concernant la ligne «T.G.V. Nord LN 3»: 122 milliards de francs pour 363 kilomètres.

in Luik sluit de hoge-snelheidslijn opnieuw aan op de bestaande spoorlijn die wordt gemoderniseerd, zodat de snelheid 100 km/uur zal zijn. In Luik wordt een nieuw H.S.T.-station (Luik-Guillemins) voorzien.

Na de doortocht door de Luikse agglomeratie sluit de hoge-snelheidslijn via een tunnel opnieuw aan bij de E40 tot nabij Welkenraedt. Deze tunnel wordt de Soumagne-tunnel genoemd en is ongeveer 6 km lang. Van Luik tot Welkenraedt zal de snelheid slechts 220 km/uur bedragen aangezien het traject veel bochten vertoont.

Vanaf Welkenraedt (in de omgeving van Walhorn) verlaat de H.S.T. de E40 en volgt dan de gemoderniseerde sporen naar Aken omdat de Duitse autoriteiten tot op heden wensen dat het station van Aken een H.S.T.-station zou zijn. Gelet op het relatieve belang van deze agglomeratie is dit enigszins onlogisch.

Het traject Welkenraedt-Aken is een zeer moeilijk traject — vooral in Duitsland. Vooreerst is er het verschil in rijrichting: in België rijden de treinen links, terwijl ze in Duitsland rechts rijden. Daarnaast is er de Busch-tunnel die heropgebouwd moet worden en een helling van 30 pro-mille. Er wordt nu overwogen om een H.S.T.-station in het Kreuz van Aken te bouwen zodat de hoge-snelheidslijn in België verder langs de E40 kan lopen, hetgeen het werk zou vergemakkelijken omdat de modernisering van de spoorlijn van Welkenraedt (Walhorn) tot de grens een tamelijk moeilijke operatie is. Vanaf Aken plannen de Duitse autoriteiten een modernisering van de lijn Aken-Düren (160-200 km/uur) en van de lijn Düren-Keulen (250 km/uur).

Slide 2: Kosten per land.

Deze kaart geeft enkele evidenties van het Noord-europees hoge-snelheidsnet P.B.K.A.L. weer: de kosten per land in miljard frank (1994), de lengte per land in kilometer en het jaar van indienststelling.

Voor België betekent dit:

1. De westtak: 50 miljard frank voor 88 kilometer;
2. De noordtak (berekend voor het traject langs de havenweg): 32 miljard frank voor 77 kilometer;
3. De westtak: 65 miljard frank voor 146 kilometer.

In totaal betekent dit 147,6 miljard frank voor 297 kilometer.

Ter vergelijking, de cijfers voor de lijn «T.G.V. Nord LN 3» geven het volgende beeld weer: 122 miljard frank voor 363 kilometer.

Le projet qui concerne la Belgique n'est certainement pas le plus rentable, étant donné la faible allure sur certaines portions et il reste un projet sobre.

En Grande-Bretagne, le coût du projet s'élève à 150 milliards pour 108 kilomètres, en d'autres termes, le prix de revient est à peu près identique pour une ligne.

Les partisans de tunnels pour la ligne à grande vitesse doivent donc être conscients qu'une telle option coûte 5 à 7 fois plus cher. La mise en service du réseau à grande vitesse nord-européen P.B.K.A.L. se fera en principe en 2005-2006.

M. Lammertyn prévoit également qu'en Belgique, les derniers travaux d'exécution seront terminés vers le mois de mai 2006, car la S.N.C.B. a l'habitude de modifier chaque année ses horaires le dernier week-end du mois de mai.

Carte n° 3 : les étapes du projet.

Depuis le 4 novembre 1994, il existe en Belgique un produit commercial, l'Eurostar, qui relie Bruxelles à Londres. Chaque mois, à Bruxelles environ 35 000 voyageurs prennent l'Eurostar et environ 35 000 en descendent. Depuis la mise en service de l'Eurostar, le nombre des voyageurs n'a cessé d'augmenter. Un Eurostar se compose de deux locomotrices et de 18 voitures. Il mesure près de 400 mètres et peut transporter jusqu'à 794 voyageurs : 584 en deuxième classe et 210 en première.

L'on a mis au point le concept en tenant compte des exigences de sécurité relatives au tunnel sous la Manche, ainsi que des trains qui relient Paris à Londres.

En Angleterre, le troisième rail fournit aux trains leur énergie électrique, qui s'élève à 750 volts.

Entre le 2 juin 1996 et le 31 mai 1998, un deuxième produit commercial, le Thalys, sera mis en service sur les liaisons Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam. Au départ de Bruxelles, le Thalys empruntera l'ancienne ligne L96 (Hal-Mons) et ensuite la ligne L78 entre Mons et Tournai. En 1998, lorsque l'ensemble de la branche ouest sera terminé, le Thalys comme l'Eurostar emprunteront la nouvelle ligne à grande vitesse entre Hal et la frontière. Le T.G.V. proprement dit circulera alors entre Bruxelles-Midi et Paris. En Grande-Bretagne, ce ne sera pas encore le cas. Il incombe par conséquent à l'Union européenne d'encourager le Royaume-Uni à participer par la construction du «C.T.R.L.» (Chunnel Train Rail-link) à ce réseau à grande vitesse nord-européen P.B.K.A.L.

À partir du 2 juin 1996, l'Eurostar empruntera la ligne ferroviaire L94. Un transfert vers la ligne 96 n'entraînerait aucun gain de temps. D'ailleurs, la

Het project in België is zeker niet het meest rendabele project aangezien de snelheid op sommige stukken laag is, en het blijft een sober traject.

In het Verenigd Koninkrijk bedraagt de kostprijs 150 miljard voor 108 kilometer, met andere woorden ongeveer dezelfde kostprijs voor ongeveer 1/3 van de lengte van de lijn !

De voorstanders van tunnels voor de hogesnelheidslijn moeten dus voor ogen houden dat dergelijke optie 5 tot 7 keer duurder is. Wat betreft het jaar van indienststelling van het Noordeuropees hogesnelheidsnet P.B.K.A.L. wordt het jaar 2005-2006 vooropgesteld.

De heer Lammertyn voorziet eveneens dat de laatste uitvoeringswerken in België tegen de maand mei 2006 beëindigd zullen zijn aangezien de N.M.B.S. gewoontegetrouw jaarlijks tijdens het laatste week-end van mei haar dienstregeling wijzigt.

Slide 3 : De fasen van het project.

Sinds 4 november 1994 bestaat er één commercieel produkt in België, de Eurostar die Brussel met Londen verbindt. Maandelijks stappen 35 000 reizigers op te Brussel en verlaten er eveneens ongeveer 35 000 reizigers de trein te Brussel. Sinds de ingebruikneming van de Eurostar is het aantal reizigers stijgende. Een Eurostar is samengesteld uit twee motorwagens en 18 rijtuigen, meet bijna 400 m en kan tot 794 reizigers vervoeren, 584 in tweede klas en 210 in eerste klas.

Het concept werd uitgewerkt rekening houdende met de veiligheidsvereisten voor de tunnel onder het kanaal en eveneens rekening houdende met de treinen die Parijs met Londen verbinden.

In England nemen deze treinen hun elektrische energie op het derde spoor dat 750 volt biedt.

Tussen 2 juni 1996 en 31 mei 1998, zal het tweede commerciële produkt, «Thalys», worden ingezet op de verbindingen Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam. Vanaf Brussel zal de Thalys de oude lijn L96 (Halle-Bergen) gebruiken, nadien de lijn L78 tussen Bergen en Doornik. In 1998, wanneer de hele westtak beëindigd is, zullen zowel de Thalys als de Eurostar de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Halle en de grens gebruiken. Dan zal de echte H.S.T. tussen Brussel-Zuid en Parijs rijden. In Engeland zal dit nog niet het geval zijn, zodat de Europese Unie de taak heeft om het Verenigd Koninkrijk aan te moedigen om deel te nemen aan dit Noordeuropees hogesnelheidsnet P.B.K.A.L., door de «C.T.R.L.» (Chunnel Train Rail-link) aan te leggen.

Vanaf 2 juni 1996 zal de Eurostar de spoorlijn L94 blijven volgen. Een eventuele overschakeling naar de lijn L96 zou geen tijdswinst opleveren. Trouwens, de

ligne L96 n'a pas une capacité suffisante pour que l'on y fasse circuler à la fois les trains du réseau intérieur, le Thalys et l'Eurostar.

À partir de la fin 1997, l'on pourra emprunter les lignes allemandes grâce au nouveau matériel; le Thalys pourra donc rejoindre Cologne en utilisant les infrastructures existantes. En effet, l'objectif est que les chemins de fer allemands passent circuler du matériel moderne sur des lignes modernisées. L'on ne construira des infrastructures nouvelles que si la capacité existante est vraiment insuffisante (comme pour la ligne nouvelle entre Cologne et Francfort). Les autorités allemandes ont opté dès le début pour une modernisation de l'infrastructure existante: elles estiment préférable que les trains roulent à 200 km/heure, et attirent des voyageurs.

Carte n°4 : Les meilleurs temps de parcours à partir de Bruxelles.

Tous les efforts déployés ont pour but de répondre à la demande croissante de transport entre des agglomérations séparées par une distance de 200 à 400 km, et ce dans un temps de parcours aussi bref que possible.

À partir de Bruxelles, on pourra atteindre Londres en 1 h 59 m dès la mise en service de la ligne C.T.R.L. (prévue pour 2003 ou 2004). Il faudra 1 h 20 m. pour effectuer le trajet Bruxelles-Paris, 1 h 39 m. pour Bruxelles-Amsterdam et 1 h 37 m pour Bruxelles-Cologne.

Les chiffres surmontant les autres chiffres indiquent la durée du déplacement sans projet T.G.V.

Dans son exposé, le ministre a indiqué de quelle manière le projet sera financé. Il est clair que le nombre des voyageurs qui emprunteront les lignes à grande vitesse ainsi que la politique adoptée en matière de prix auront leur importance.

Carte n° 5 : Prévisions de trafic pour la période 2005-2010.

Selon M. Lammertyn, les chiffres indiqués sont plutôt modérés. En ce qui concerne la branche nord, il souligne que, selon la S.N.C.B., plus le succès de la ligne Bruxelles-Amsterdam sera grand, plus les autorités néerlandaises pourront contribuer à la construction en Belgique de la ligne alternative à grande vitesse le long de l'E19, l'autoroute reliant Anvers à Breda.

Selon les prévisions de la S.N.C.B., 5,2 millions de voyageurs emprunteront la ligne Anvers-Rotterdam. Selon les autorités néerlandaises, ce chiffre serait de 6,6 millions.

M. Lammertyn met l'accent sur le défi que représente le projet T.G.V. en Belgique: il s'agit de construire une infrastructure en 15 ans de temps; une

lijn L96 heeft onvoldoende capaciteit om zowel de binnenlandse treinen, de Thalys én de Eurostar te bedienen.

Vanaf eind 1997 zal het nieuw materiaal het mogelijk maken om ook in Duitsland te rijden zodat de Thalys tot in Keulen zal doorrijden op de bestaande infrastructures. Het beleid is er immers op gericht dat de Deutsche Bahn modern materiaal voorziet op gemoderniseerde lijnen. Alleen in echte gevallen van ontoereikend vermogen wordt nieuwe infrastructuur geconstrueerd (zoals de nieuwe lijn tussen Keulen en Frankfurt). De Duitse overheid heeft van in het begin geopteerd voor een modernisering van de bestaande infrastructuur: eerder 200 km/uur rijden en aantrekkelijke treinen voorzien.

Slide 4 : De beste rittijden vanuit Brussel.

Al de inspanningen die worden geleverd, hebben tot doel om te beantwoorden aan de steeds stijgende vraag naar vervoer tussen de agglomeraties die 200 à 400 km van elkaar verwijderd zijn en dit met een zo kort mogelijk reistijd.

Vanuit Brussel zal Londen bereikbaar zijn op 1 uur 59 minuten op het ogenblik dat de C.T.R.L.-lijn in gebruik kan worden genomen (voorzien voor in 2003 of 2004). De afstand Brussel-Parijs zal op 1 uur 20 minuten afgelegd worden. Brussel-Amsterdam op 1 uur 39 minuten en Brussel-Keulen op 1 uur 37 minuten.

De bovenste cijfers geven de reistijd aan zonder het H.S.T.-project.

In zijn uiteenzetting heeft de minister weergegeven op welke wijze dit project gefinancierd zal worden. Het is duidelijk dat het aantal reizigers die gebruik zullen maken van hogesnelheidslijnen en de gevoerde prijzenpolitiek een rol zullen spelen.

Slide 5 : Verkeersprognoses voor de periode 2005-2010.

Volgens de heer Lammertyn zijn de weergegeven cijfers eerder bescheiden. Wat betreft de noordtak, stipt de heer Lammertyn aan dat de N.M.B.S. de stelling verdedigt dat hoe groter het succes van de lijn Brussel-Amsterdam, hoe meer de Nederlandse autoriteiten kunnen bijdragen voor de aanleg in België van de alternatieve hogesnelheidslijn langs de E19, de autosnelweg van Antwerpen naar Breda.

De N.M.B.S. schat het aantal reizigers op de lijn Antwerpen-Rotterdam op 5,2 miljoen. De Nederlandse autoriteiten schatten dit aantal op 6,6 miljoen.

De heer Lammertyn wijst op de uitdaging die de H.S.T. vormt in België: op 15 jaar moet een infrastructuur worden gebouwd; één tak (de lijn Brussel-

branche (la ligne Bruxelles-Paris-Londres) sera exceptionnellement rentable avec environ 15 millions de voyageurs, tandis que les deux autres branches (Bruxelles-Rotterdam-Amsterdam et Bruxelles-Aix-Cologne) le seront beaucoup moins avec, chacune, 5 millions de voyageurs environ.

Carte n° 6: Présentation financière 1994 de la partie belge.

Le coût total des travaux d'infrastructure s'élève à 147,6 milliards de francs.

Le ministre vient de démontrer l'intérêt commun du projet T.G.V. et du réseau intérieur. Le plan d'investissement 1996-2005 opte pour le maintien à niveau de la qualité du produit ferroviaire et pour l'amélioration du confort et de la qualité du service en trafic intérieur.

Les travaux de la branche ouest ont commencé en 1992 et ont atteint leur vitesse de croisière dès 1993. Actuellement, les montants dépensés à ces travaux s'élèvent à 35 milliards de francs.

Seule une petite partie des 40,1 milliards à fournir par le Gouvernement belge pour l'amélioration du réseau intérieur durant la période d'exécution du projet T.G.V. entre 1993 et 2005 est destinée à la branche ouest. Cela signifie que les dépenses déjà engagées pour cette branche ouest sont financées par la S.N.C.B. elle-même, tandis que, pour les branches nord et est, il s'agira davantage d'améliorer le réseau intérieur.

Le financement propre par la S.N.C.B. est estimé à 59,4 milliards de francs, avec un rendement interne de 7 p.c.

Échange de vues

Un commissaire estime que la ligne Anvers-Rotterdam n'a guère de succès car elle ne permet qu'un gain de temps négligeable.

M. Forton signale qu'aux yeux des autorités néerlandaises, la ligne Breda-Rotterdam est importante pour le trafic intérieur alors qu'il ne peut en être de même en Belgique pour le tronçon qui va du nord d'Anvers à la frontière néerlandaise. Cet élément joue un rôle important dans la problématique de la rentabilité. Les chemins de fer néerlandais pourront en effet utiliser l'infrastructure T.G.V. pour leur réseau intérieur et en accroître ainsi la rentabilité. C'est là une donnée importante dans les négociations entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le membre souligne que l'Eurotunnel devrait en principe permettre le transport de marchandises. Le réseau à grande vitesse permet-il aussi le transport de marchandises ?

Parijs-Londen) zal buitengewoon rendabel zijn met ongeveer 15 miljoen reizigers, terwijl de twee andere takken (naar Rotterdam-Amsterdam en naar Aken-Keulen), het veel minder zullen zijn, elk met ongeveer 5 miljoen reizigers.

Slide 6: Financiële voorstelling 1994 van het Belgische gedeelte.

De totale kost voor de infrastructuurwerken bedraagt 147,6 miljard frank.

De minister heeft het gemengde belang van het H.S.T.-project met het binnenlands net aangetoond. Het investeringsplan 1996-2005 opteert voor het op peil houden van de kwaliteit van het spoorwegaanbod en voor de verbetering van het comfort en de kwaliteit van het binnenlands verkeer.

In 1992 werden de werken voor de westtak aangevat, die sinds 1993 op kruissnelheid verlopen. Vandaag bedragen de uitgaven voor 35 miljard frank en werden reeds uitgegeven.

Van de 40,1 miljard frank voor het gedeelte van de verbetering van het binnenlandse net, te dragen door de Belgische Regering, in de uitvoeringsperiode 1993-2005 van het H.S.T.-project, is er slechts een klein gedeelte voor de westtak voorzien. Dit betekent dat de reeds gedane uitgaven voor de westtak gefinancierd worden door een eigen inbreng van de N.M.B.S., terwijl voor de noord- en oosttak meer een beroep wordt gedaan op de verbetering van het binnenlandse net.

De eigen inbreng van de N.M.B.S. wordt geschat op 59,4 miljard frank, met een intern rendement van 7 pct.

Gedachtewisseling

Een commissielid meent dat de lijn Antwerpen-Rotterdam niet veel succes zal kennen omdat de tijds-winst te verwaarlozen is.

De heer Forton merkt op dat voor de Nederlandse autoriteiten de lijn Breda-Rotterdam belangrijk is voor het binnenlands verkeer, terwijl dit in België niet mogelijk is voor de lijn ten noorden van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens. Dit is een belangrijk element in de rentabiliteitsproblematiek. De Nederlandse spoorwegen kunnen de H.S.T.-infrastructure immers benutten voor hun binnenlands net, zodat de rentabiliteit stijgt. Dit is een belangrijk gegeven in de onderhandelingen tussen België en Nederland.

Het lid merkt op dat de Eurotunnel in principe ook geschikt is voor goederenvervoer. Is het hogesnelheidsnet ook afgestemd op goederenvervoer ?

M. Lammertyn répond que les autorités allemandes ont envisagé de réaliser une infrastructure T.G.V. permettant la circulation de trains-marchandises. Entre Hanovre et Wurzburg, les inclinaisons doivent être réduites à 1,5 p.c., ce qui signifie que 30 p.c. du trajet passe sous tunnel ou en viaduc.

La S.N.C.B. adopte la bonne philosophie de la S.N.C.F., c'est-à-dire ne pas utiliser l'infrastructure T.G.V. avec les trains-marchandises et entretenir la ligne pendant la nuit de façon à offrir une sécurité maximale pour les passagers.

La S.N.C.F. entretient l'infrastructure comme suit: le plan des travaux est fait pendant la journée. D'une part, vers l'heure de midi, on constate un «trou» de 2 heures où il n'y a pas de trains; d'autre part, entre minuit et 6 h du matin, la S.N.C.F. fait l'inspection de l'infrastructure et procède à l'entretien de sorte que la circulation à 300 km/h reste toujours possible le jour suivant. À la fin de la période d'entretien de la nuit, la S.N.C.F. fait passer un «train-balai» sur les lignes pour faire les dernières vérifications avec un équipement de mesure.

Si toutes ces précautions sont prises dans un pays qui dispose d'un T.G.V. déjà depuis 1981, il n'est pas souhaitable d'envisager de faire passer pendant la nuit des trains-marchandises au lieu de faire l'entretien.

Toutefois, il est évident que des trains dont la charge reste limitée à 16 à 17 tonnes, peuvent passer, même à 300 km/h.

Le même membre souhaite savoir si les mêmes trains venant de Bruxelles vont circuler entre Cologne et Francfort, lorsque les lignes seront achevées.

M. Lammertyn fait observer que la vocation des infrastructures T.G.V. est de réaliser sur le continent européen, à côté de l'infrastructure autoroutière, une infrastructure ferroviaire à grande vitesse.

M. Forton ajoute qu'il est évident que si un train d'un type Thalys peut aller jusque Cologne, il pourra également aller jusque Francfort.

Pour la branche Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle-Cologne, les trains seront de la conception que nous connaissons actuellement en Belgique: il vont jusque Francfort, mais sur la partie allemande, il y aura un seul type de train: l'Intercity Express (I.C.E.), qui se prolongera certainement par le T.G.V.-Est jusque Paris.

Il se créera un équilibre industriel, puisque deux conceptions de T.G.V., menées par 2 grands pays européens, sont en présence.

Le même membre de la Commission constate que la séparation radicale que l'on a faite au départ entre le coût du T.G.V. dans lequel le Gouvernement belge n'intervient en aucune façon et le fonctionnement

De heer Lammertyn antwoordt dat de Duitse overheid een H.S.T.-infrastructure gebouwd heeft, ook geschikt voor goederentreinen. Tussen Hannover en Würzburg moeten de hellingen beperkt worden tot 1,5 pct., wat betekent dat 30 pct. van het traject ondertunneld of overbrugd moet worden.

De N.M.B.S. hanteert de filosofie van de S.N.C.F., d.w.z. de H.S.T.-infrastructure niet gebruiken voor goederentreinen en de lijn 's nachts onderhouden zodat de reizigers een maximale veiligheid wordt geboden.

De S.N.C.F. onderhoudt de infrastructure als volgt: het werkplan wordt tijdens de dag opgesteld. Rond de middag is er een «gat» van 2 uren waarin er geen treinverkeer is. Tussen middernacht en zes uur 's ochtends wordt de infrastructure geïnspecteerd en onderhouden om het mogelijk te maken de volgende dag weer met een snelheid van 300 km/uur te rijden. Op het einde van de nachtelijke onderhoudsbeurt laat de S.N.C.F. een werktrein het spoor «schoonvegen» voor een laatste nazicht met behulp van meetapparatuur.

Indien een land, dat reeds sinds 1981 over een H.S.T.-net beschikt, al die voorzorgen neemt, is het niet wenselijk te overwegen om 's nachts goederentreinen over de sporen te laten rijden in plaats van onderhoudswerkzaamheden uit te voeren.

Het is evenwel evident dat treinen waarvan de lading beperkt blijft tot 16 à 17 ton, zelfs met een snelheid van 300 km/uur over het spoor kunnen rijden.

Hetzelfde lid wenst te weten of dezelfde treinen komende van Brussel, tussen Keulen en Frankfurt zullen rijden wanneer de lijnen voltooid zijn.

De heer Lammertyn merkt op dat het H.S.T.-project tot doel heeft op het Europese continent een hogesnelheidsnet uit te bouwen naast het autowegenet.

De heer Forton voegt eraan toe dat het duidelijk is dat is een trein van het Thalys-type die tot Keulen rijdt, ook tot Frankfurt kan rijden.

Op de lijn Brussel-Luik-Aken-Keulen zullen treinen rijden van het type dat we thans in België kennen: die gaan tot Frankfurt. Op het Duitse grondgebied zal er een tweede soort treinen rijden: de Intercity Express (I.C.E.), die ongetwijfeld via de T.V.G.-Est tot Parijs zullen gaan.

Aangezien er twee verschillende H.S.T.-ontwerpen bestaan — ontwikkeld in twee grote Europese landen — zal er gestreefd moeten worden naar een evenwicht tussen de industriële belangen.

Hetzelfde commissielid stelt vast dat de radicale scheiding die men van in het begin gemaakt heeft tussen de financiering van het H.S.T.-project waaraan de Belgische Regering op generlei wijze bijdraagt,

normal de la S.N.C.B., est une fiction. Si l'on voit l'interpénétration des 2 réseaux, il est largement conventionnel que de décider de ce qui est à charge du seul financement du T.G.V. Il est clair que ceci n'était qu'une façon de rassurer les gens, mais la séparation est intenable dans la pratique puisque les deux s'interpénètrent à ce point.

M. Forton admet que l'interpénétration est tellement vraie que les 40 milliards de francs pour le réseau intérieur concernent un partage à caractère forfaitaire de coût d'investissement d'infrastructure, mais aussi pour partie un apport de l'infrastructure nouvelle qui sera créée jusque Liège et qui pourra être utilisée par les nouveaux trains à 200 km/h.

*
* *

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 8 membres présents.

Le Rapporteur,
Jacques SANTKIN.

Le Président,
Paul HATRY.

en de financiering van het binnenlands vervoer, een fictie is. Daar de twee netten elkaar ten dele overlappen, berust het toerekenen van bepaalde financieringsbedragen op het ene of het andere net zuiver op afspraken. Het is duidelijk dat het alleen maar de bedoeling was de mensen gerust te stellen, want een strikte scheiding is in de praktijk onhoudbaar gelet op die overlappingsen.

De heer Forton geeft toe dat de 40 miljard die werden uitgetrokken voor het binnenlandse net, berusten op een forfaitaire verdeling van de investeringen in infrastructuur. Een deel ervan dient evenwel ook ter financiering van de nieuwe lijn die wordt aangelegd tot Luik en die gebruikt zal kunnen worden door de nieuwe treinen die met een snelheid van 200 km/uur rijden.

*
* *

Dit verslag is eenparig goedgekeurd door de 8 aanwezige leden.

De Rapporteur,
Jacques SANTKIN.

De Voorzitter,
Paul HATRY.

ANNEXE

Ces cartes sont uniquement disponibles sur support papier.

BIJLAGE

Deze kaarten zijn uitsluitend gedrukt beschikbaar.