

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

4 FÉVRIER 1999

Projet de loi portant assentiment à l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et aux annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991

RAPPORT

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

1. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

À l'instar de l'accord AGC, le présent accord a été négocié au sein du «Groupe de travail principal des transports par chemin de fer», qui opère dans le giron de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

Ont participé aux travaux de la commission :

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

2. Membre suppléant : M. Hatry, rapporteur.

Voir :

Document du Sénat :

1-1144 - 1998/1999 :

N° 1: Projet de loi.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

4 FEBRUARI 1999

Wetsontwerp houdende instemming met de Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en met de bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991

VERSLAG

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

1. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Net als het AGC-verdrag werd over dit verdrag onderhandeld binnen de «Groupe de travail principal des transports par chemin de fer» die in de schoot van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties functioneert.

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

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

2. Plaatsvervanger : de heer Hatry, rapporteur.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

1-1144 - 1998/1999 :

Nr. 1: Wetsontwerp.

L'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) vise :

- à mettre en place un cadre juridique de base dans lequel les services de transport combiné, en particulier les transports ferroviaires et routiers, pourront devenir compétitifs;
- à rendre le transport international combiné attrayant pour la clientèle;
- à augmenter le nombre de trains directs dans le cadre du transport combiné;
- à améliorer la coopération et la coordination internationales en planifiant et en arrêtant les priorités dans le cadre de la mise en place d'un système européen homogène de transport combiné.

L'AGTC est un instrument juridique composé :

1. de l'accord de base qui règle le domaine du transport international combiné ainsi que la procédure d'adhésion et d'amendement;

2. d'annexes techniques qui ont trait, au stade actuel, aux données portant exclusivement sur le rail et, le cas échéant, sur les services de transbordement assurant la correspondance avec les liaisons ferroviaires :

— l'annexe I énumère les lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné. En ce qui concerne la Belgique, six lignes parcourant le territoire belge sont visées;

— l'annexe II identifie tous les terminaux, les points de franchissement des frontières, les points de changement d'écartement, les liaisons assurées par des navires transbordeurs et les installations importantes pour tous les services connexes au transport international combiné. Pour ce qui est de la Belgique, cette annexe énumère six terminaux, huit points de franchissement des frontières et trois liaisons assurées par des navires transbordeurs;

— l'annexe III présente les caractéristiques techniques du réseau des grandes lignes de transport international et des installations connexes;

— l'annexe IV définit les paramètres d'efficacité ferroviaire adaptés au niveau international ainsi que les normes minimales applicables aux infrastructures et aux équipements de transport combiné.

En ce qui concerne les normes d'infrastructure, il convient d'observer que les lignes SNCB admises dans le réseau AGTC satisfont au moins aux valeurs et paramètres moyens.

L'accord AGTC est entré en vigueur le 20 octobre 1993, date à laquelle huit États ont déposé leur instrument de ratification.

De Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en de bijbehorende voorzieningen, ook het AGTC-verdrag genoemd, strekt tot :

- de oprichting van een juridisch basiskader waarbinnen de diensten van het internationaal gecombineerd vervoer, inzonderheid het spoor/wegvervoer, competitief kunnen worden;
- het aantrekkelijk maken van het internationaal gecombineerd vervoer voor de klanten;
- de toename van het gebruik van rechtstreekse treinen bij het gecombineerd vervoer;
- de verbetering van de internationale samenwerking en coördinatie door het plannen en vastleggen van prioriteiten in het tot stand brengen van een homogeen Europees systeem voor het gecombineerd vervoer.

Het AGTC-verdrag is een juridisch instrument dat bestaat uit :

1. de basisovereenkomst die het domein van het internationaal gecombineerd vervoer en de procedure voor de toetreding alsook voor de amendering regelt;

2. de technische bijlagen die in dit stadium betrekking hebben op de gegevens die uitsluitend betrekking hebben op het spoor en op de veerbootdiensten die op de spoorverbindingen aansluiten :

— bijlage I geeft al de belangrijke Europese spoorlijnen aan die bij het internationaal gecombineerd vervoer gebruikt worden. Wat België betreft, worden 6 lijnen, die over Belgisch grondgebied lopen, opgesomd;

— bijlage II identificeert al de terminals, de grensovergangen, de stations voor het wijzigen van de spoorwijdte, de veerbootverbindingen en de belangrijke installaties voor al de diensten verbonden aan het internationaal gecombineerd vervoer. Wat België betreft, worden 6 terminals, 8 grensovergangen en 3 veerbootverbindingen opgesomd;

— bijlage III geeft de infrastructuurnormen aan die op internationaal niveau voor deze lijnen en voor daaraan verbonden installaties voor gecombineerd vervoer aangenomen zijn;

— bijlage IV bepaalt de doeltreffendheidsparameters die op internationaal niveau aangenomen zijn voor de treinen alsook de installaties en uitrustingen voor het gecombineerd vervoer.

Wat de infrastructuurnormen betreft, zij opmerkt dat de NMBS-lijnen, die in het AGTC-net opgenomen zijn, ten minste aan de gemiddelde parameters en waarden voldoen.

Het AGTC-verdrag is sinds 20 oktober 1993 van kracht, namelijk nadat 8 staten hun bekrachtigingsakte hadden neergelegd.

À l'heure actuelle, cet accord a été ratifié par 21 pays européens. Neuf de nos partenaires au sein de l'Union européenne (l'Autriche, le Danemark, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Portugal) l'ont ratifié jusqu'à ce jour.

Le ministre termine par un commentaire sur l'avis du Conseil d'État. Ce dernier a relevé dans son avis «que les gouvernements de région auraient dû être associés à l'élaboration ou à la signature de l'accord lui-même». Tel n'a pas été le cas. Le ministère des Transports fait cependant remarquer qu'au cours du mois d'octobre 1995, les trois gouvernements de région se sont prononcés favorablement sur le projet de loi portant assentiment à l'accord AGTC. Cette approbation était accompagnée d'une demande d'amendements à déposer par la suite en vue de la mise à jour tant des lignes que des terminaux situés sur le territoire de la Belgique. Toutefois, tant que la Belgique n'aura pas ratifié cet accord, elle ne pourra pas être partie prenante pour introduire des modifications aux inscriptions nouvelles. Les régions ont, de plus, largement l'occasion d'exprimer leur point de vue lors de l'élaboration des plans d'investissement de la SNCB, comme cela a encore été le cas récemment pour le plan décennal 1996-2005.

La ratification n'intervient qu'au niveau fédéral, conformément à ce qui a été convenu avec les régions.

2. DISCUSSION

Un membre fait remarquer qu'il s'agit ici de transport combiné et que l'importance de la combinaison transport ferroviaire/navigation intérieure relève de l'évidence.

À défaut d'une coopération suffisante au niveau européen, le développement dans la partie flamande de la Belgique d'installations permettant un transbordement rapide entre le réseau ferroviaire et la navigation intérieure implique *de facto*, l'octroi de subventions aux transports néerlandais: d'une part, une grande partie de la navigation intérieure belge est aux mains d'opérateurs néerlandais et, d'autre part, les sites de transbordement existants occupent une position stratégique pour les Pays-Bas. Pareille situation fausse les relations commerciales en Europe. Ne peut-on rien faire à ce sujet dans le cadre du Conseil européen des ministres des Transports?

Un membre évoque la portée des annexes au présent accord. L'annexe II, par exemple, énumère les installations importantes pour le transport international combiné. Par qui cette liste a-t-elle été établie?

Quel est le caractère contraignant de cette liste? Quelle est la portée pour un pays de voir une de ses installations reprise sur la liste? Quel est le rôle d'un pays en la matière s'il n'adhère pas à cet accord?

D'où proviennent les autres annexes?

Momenteel hebben 21 Europese landen de overeenkomst geratificeerd. Negen van onze EU-partners (Oostenrijk, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal) hebben tot nu toe de overeenkomst geratificeerd.

Tot slot nog een commentaar met betrekking tot het advies van de Raad van State. De Raad van State merkt op dat «de gewestregeringen hadden moeten betrokken worden bij het ontwerpen of ondertekenen van de Overeenkomst zelf». Dit is niet gebeurd. Het ministerie van Transport merkt wel op dat de drie gewestregeringen zich in oktober 1995 gunstig hebben uitgesproken over het ontwerp van wet houdende instemming met de AGTC-overeenkomst. Deze goedkeuring ging vergezeld van een verdrag tot wijziging die later moest worden ingediend teneinde de lijnen en eindstations op het Belgisch grondgebied opnieuw vast te leggen. Zolang België de overeenkomst niet heeft geratificeerd, kan ons land deze wijzigingen of nieuwe inschrijvingen niet aanvragen. Tevens hebben de gewesten in ruime mate de gelegenheid hun zienswijze mee te delen met betrekking tot de uitwerking van de investeringsplannen van de NMBS; zoals recent opnieuw het geval was voor het tienjarenplan 1996-2005.

Ratificatie gebeurt enkel op federaal niveau; dit werd overeengekomen met de gewesten.

2. BESPREKING

Een lid merkt op dat het hier om gecombineerd vervoer gaat en dat het belang van de combinatie spoorweg- en binnenvaartvervoer voor de hand ligt.

De uitbouw aan Vlaamse kant in België van voorzieningen waarbij overslag tussen het trein- en het binnenvaartverkeer vlot mogelijk wordt gemaakt, houdt — zonder voldoende samenwerking op Europees vlak — *de facto* een subsidiëring van de Nederlandse transporten in: enerzijds is een groot gedeelte van de Belgische binnenvaart in Nederlandse handen, anderzijds liggen de bestaande overslagplaatsen strategisch gelegen voor Nederland. Dergelijke situatie trekt de handelsrelaties in Europa scheef. Kan hierover niet opgetreden worden binnen de Europese Raad van ministers van Verkeer?

Een lid heeft het over de draagwijdte van de bijlagen bij de voorliggende overeenkomst. Bijlage II bijvoorbeeld bevat de belangrijke installaties voor het internationaal gecombineerd vervoer. Door wie werd die lijst opgesteld?

Is die lijst bindend? Wat betekent het voor een land wanneer een van zijn installaties in de lijst opgenomen is? Welke rol kan een land terzake spelen indien het niet toetreedt tot die overeenkomst?

Wat is de oorsprong van de andere bijlagen?

Un autre membre demande s'il y a eu lieu d'adapter la législation interne.

Le ministre des Affaires étrangères répond que la législation interne n'a pas dû être modifiée pour permettre la ratification de cet accord.

La liste contenue à l'annexe 2 procède d'une déclaration d'intention. Le caractère obligatoire s'applique essentiellement aux lignes récentes et nouvelles, telles que la ligne TGV.

Il n'est naturellement pas exclu que l'exécution des engagements pris par des pays plus pauvres, comme l'Albanie, prenne davantage de temps.

Le ministre adhère pleinement au message politique d'un membre concernant le processus de monopolisation du secteur des transports aux Pays-Bas.

Un membre souligne l'importance de l'adhésion de la Suisse, notamment en vue de l'harmonisation du secteur européen des transports.

Le ministre se réfère à l'accord global conclu entre l'Union européenne et la Suisse. Après quatre ans d'intenses négociations, l'Union européenne et la Suisse sont parvenues mi-décembre 1998 à un accord politique sur un paquet global comprenant sept accords bilatéraux, entre autres sur le transport terrestre et sur le transport aérien. L'étape suivante consistera pour la Suisse à préparer la participation intégrée à l'Union européenne et même à préparer son adhésion.

Sans doute cette phase d'intégration commencera-t-elle par l'adhésion à l'Espace économique européen.

Les premières démarches de la Suisse en direction de l'Union européenne sont perceptibles sur le plan des conséquences de l'accord sur l'euro et sur celui des négociations sur le volet fiscal. Ce dernier thème est également débattu actuellement dans le cadre de l'OCDE.

L'on ne peut qu'applaudir à ce rapprochement entre la Suisse et l'Union européenne.

3. VOTES

Les deux articles et le projet de loi ont été adoptés à l'unanimité des 10 membres présents.

Le présent rapport a été approuvé par les membres présents.

Le rapporteur,
Paul HATRY.

Le président,
Valère VAUTMANS.

Een ander lid vraagt of men de interne wetgeving heeft moeten aanpassen.

De minister van Buitenlandse Zaken antwoordt dat de interne wetgeving niet gewijzigd diende te worden om de ratificatie van deze overeenkomst mogelijk te maken.

De lijst vervat in bijlage 2 is er een van goede intenties. Het verplichtend karakter bestaat voornamelijk voor de recente en nieuwe lijnen, zoals dat het geval is voor de HST-lijn.

Het is natuurlijk niet uitgesloten dat de uitvoering van verbintenissen die armere landen zoals Albanië hebben aangegaan, een stuk langzamer zal verlopen.

De politieke boodschap van een lid met betrekking tot het monopoliseringsproces in de transportsector in Nederland kan de minister volkomen bijtreden.

Een lid benadrukt het belang van de toetreding van Zwitserland onder meer met het oog op de harmonisering van de Europese transportsector.

De minister verwijst naar de overeenkomst die gesloten is tussen de Europese Unie en Zwitserland. Na vier jaar intensief onderhandelen zijn de Europese Unie en Zwitserland er half december 1998 in geslaagd een politieke overeenkomst te bereiken over een pakket van zeven bilaterale overeenkomsten, onder meer over het vervoer over land en over het luchtvervoer. De volgende fase is dat Zwitserland de geïntegreerde deelneming aan de Europese Unie en zelfs de toetreding voorbereidt.

Wellicht zal deze integratiefase starten met de toetreding tot de Europese Economische Ruimte.

De eerste stappen van Zwitserland in de richting van de Europese Unie ontwaart men op het vlak van de gevolgen van het akkoord over de euro en van de onderhandelingen over het fiscale luik. Ook binnen de OESO wordt over dit laatste thema nu gedebatteerd.

Men kan de evolutie van Zwitserland in de richting van de Europese Unie alleen maar toejuichen.

3. STEMMINGEN

Beide artikelen en het wetsontwerp worden aangenomen bij eenparigheid van de 10 aanwezige leden.

Dit verslag is door de aanwezige leden goedgekeurd.

De rapporteur,
Paul HATRY.

De voorzitter,
Valère VAUTMANS.