

**Raadgrevende
Interparlementaire
Beneluxraad**

**INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE VERGADERINGEN**

Zitting 2013

Vergaderingen van vrijdag 15
en zaterdag 16 maart 2013 ⁽¹⁾

INHOUD

Vergadering van vrijdag 15 maart 2013

Welkomstwoord.....	6
Mededelingen	6
Goedkeuring van het integraal verslag van de vorige vergaderingen (14-15 december 2012 – nrs. 311-312).....	6
Afwezigheden en plaatsvervanging.....	7
Wijziging in de Belgische delegatie	7
Nieuwe Nederlandse delegatie.....	7
Commissie-, delegatie- en fractievoorzitters.....	8
Goedkeuring van de ontwerpagenda	8
Dankwoord	9
Toespraak van de heer Laurent Mosar, voorzitter van de Chambre des Députés	9
Openingstoespraak van de voorzitter	10

**Conseil
Interparlementaire
Consultatif de Benelux**

**COMPTE RENDU
IN EXTENO DES SÉANCES**

Session 2013

Séances des vendredi 15
et samedi 16 mars 2013 ⁽¹⁾

SOMMAIRE

Séance du vendredi 15 mars 2013

Paroles de bienvenue.....	6
Communications	6
Approbation du compte rendu intégral des séances précédentes (14-15 décembre 2012 - n°s 311-312).....	6
Excuses et remplacements	7
Changement dans la délégation belge	7
Nouvelle délégation néerlandaise.....	7
Présidents des commissions, des délégations et des groupes.....	8
Approbation du projet d'ordre du jour.....	8
Remerciements	9
Exposé de M. Laurent Mosar, président de la Chambre des Députés	9
Exposé d'ouverture du président.....	10

⁽¹⁾ Deze vergaderingen vonden plaats in de vergaderzaal van de Eerste Kamer der Staten-Generaal van Nederland in Den Haag.

⁽¹⁾ Ces réunions ont eu lieu dans la salle de séances de la Première Chambre des États généraux des Pays-Bas à La Haye.

1. De meerwaarde van de Beneluxsamenwerking en de samenwerking met het Comité van Ministers	14	1. La plus-value de la coopération Benelux et la coopération avec le Comité de ministres.	14
Sprekers: de heren Oberweis, Draps, Asselborn, Collard, Postema, Lebrun, mevrouw Tilmans, de heren Bettel, Defossé, Angel, Taverne, mevrouw de Caluwé, de heer Hendrickx		Orateurs: MM. Oberweis, Draps, Asselborn, Collard, Postema, Lebrun, Mme Tilmans, MM. Bettel, Defossé, Angel, Taverne, Mme de Caluwé, M. Hendrickx	
2. Het Trans-Europese Vervoersnetwerk (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden.....	48	2. Les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et leurs conséquences pour les pays du Benelux.....	48
Sprekers: de heren Oberweis, Draps		Orateurs: MM. Oberweis, Draps	
3. De BTW-carrouselfraude.- Bezoek aan de Bijzondere Belastinginspectie (BBI)	49	3. La fraude carrousel à la TVA.- Visite à l'Inspection spéciale des Impôts (ISI)	49
Sprekers: de heren Oberweis, Lebrun		Orateurs: MM. Oberweis, Lebrun	
4. De samenwerking inzake defensie tussen de drie Beneluxlanden	51	4. La coopération en matière de défense entre les trois pays du Benelux.....	51
Sprekers: de heren Oberweis, Hendrickx, Collard, Angel		Orateurs MM. Oberweis, Hendrickx, Collard, Angel	
5. De problematiek van de wegbevruchting in Beneluxverband.....	55	5. La problématique du péage routier dans le cadre du Benelux.....	55
Sprekers: de heren Oberweis, Draps, Lebrun		Orateurs: MM. Oberweis, Draps, Lebrun	
6. De afschaffing van het groene reisblad	59	6. La suppression de la feuille de route verte..	59
Sprekers: de heren Oberweis, Taverne		Orateurs: MM. Oberweis, Taverne	
7. 5th Meeting of the GUAM Parliamentary Assembly (Baku, 19-20 december 2012)	60	7. 5th Meeting of the GUAM Parliamentary Assembly (Bacou, 19-20 décembre 2012)	60
Sprekers: de heren Oberweis, Hendrickx, Angel		Orateurs: MM. Oberweis, Hendrickx, Angel	
8. Antwoord van het Comité van Ministers op vroegere aanbevelingen	64	8. Réponse du Comité de ministres à des recommandations antérieures	64
Sprekers: de heren Oberweis, van Laarhoven		Orateurs: MM. Oberweis, van Laarhoven	

Vergadering van zaterdag 16 maart 2013	Séance du samedi 16 mars 2013
1. De onrechtmatige aanwezigheid van paardenvlees in verwerkte producten 66	1. La présence frauduleuse de la viande de cheval dans des produits préparés..... 66
Sprekers: de heren Oberweis, Lebrun, Schneider, Bettel, Siquet, Defossé, Kennes, Roth	Orateurs: MM. Oberweis, Lebrun, Schneider, Bettel, Siquet, Defossé, Kennes, Roth
2. De rekeningen voor het dienstjaar 2012..... 80	2. Les comptes de l'exercice 2012 80
Spreker: de heer Oberweis	Orateur: M. Oberweis
3. De hoorzitting over de Fyra V250, Brussel, 28 januari 2013 81	3. L'audition sur le Fyra V250, Bruxelles, le 28 janvier 2013..... 81
Sprekers: de heren Oberweis, Tommelein, Van den Bergh, Jadot, Siebers, Postema, mevrouw Quik-Schuijt, de heren Draps, Negri	Orateurs MM. Oberweis, Tommelein, Van den Bergh, Jadot, Siebers, Postema, Mme Quik-Schuijt, MM. Draps, Negri

**VERGADERING VAN VRIJDAG
15 MAART 2013**

VOORZITTER: de heer Marcel Oberweis

De vergadering wordt om 14.30 uur geopend

Aanwezig zijn de dames en heren

Marc Angel,
Xavier Bettel,
Christophe Collignon,
Ingrid de Caluwé,
Willem Draps,
Ward Kennes,
Michel Lebrun,
Marcel Oberweis,
André Postema,
Tobias Reynaers,
Gilles Roth,
Joost Taverne,
Jef Van den Bergh,
Sabine Vermeulen,
Christian Verougstraete,

Henk Beckers,
Philippe Collard,
Patricia Creutz,
Jean-Claude Defossé,
Marc Hendrickx,
Christophe Lacroix,
Roger Negri,
Astrid Oosenbrug,
Nanneke Quik-Schuijt,
Jan Roegiers,
Louis Siquet,
Dominique Tilmans,
Reinilde Van Moer,
Mark Verheijen,
Veerle Wouters.

Zijn eveneens aanwezig:

De heer Jean ASSELBORN, minister van Buitenlandse Zaken, Luxemburg

Z.E. de heer Peter KOK, ambassadeur van Nederland in Luxemburg

Z.E. de heer Luc TEIRLINCK, ambassadeur van België in Luxemburg

De heer Laurent MOSAR, voorzitter van de Chambre des Députés, Luxemburg

De heer Jan VAN LAARHOVEN, secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Luc WILLEMS, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Alain DE MUYSER, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Edmond SIMON, directeur-generaal van het Benelux Bureau voor de Intellectuele Eigendom

**SÉANCE DU VENDREDI
15 MARS 2013**

PRÉSIDENT: M. Marcel Oberweis

La séance est ouverte à 14 heures 30

Sont présents: Mmes et MM.

Marc Angel,
Xavier Bettel,
Christophe Collignon,
Ingrid de Caluwé,
Willem Draps,
Ward Kennes,
Michel Lebrun,
Marcel Oberweis,
André Postema,
Tobias Reynaers,
Gilles Roth,
Joost Taverne,
Jef Van den Bergh,
Sabine Vermeulen,
Christian Verougstraete,

Henk Beckers,
Philippe Collard,
Patricia Creutz,
Jean-Claude Defossé,
Marc Hendrickx,
Christophe Lacroix,
Roger Negri,
Astrid Oosenbrug,
Nanneke Quik-Schuijt,
Jan Roegiers,
Louis Siquet,
Dominique Tilmans,
Reinilde Van Moer,
Mark Verheijen,
Veerle Wouters.

Sont également présents:

M. Jean ASSELBORN, ministre des Affaires étrangères, Luxembourg

S.E. M. Peter KOK, ambassadeur des Pays-Bas au Luxembourg

S.E. M. Luc TEIRLINCK, ambassadeur de Belgique au Luxembourg

M. Laurent MOSAR, président de la Chambre des Députés, Luxembourg

M. Jan VAN LAARHOVEN, secrétaire général de l'Union Benelux

M. Luc WILLEMS, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux

M. ALAIN DE MUYSER, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux

M. Edmond SIMON, directeur général de l'Office Benelux de la Propriété intellectuelle

WELKOMSTWOORD EN DANKWOORD

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dames en heren, ik heet u allemaal van harte welkom op de eerste zitting van onze Raad in Luxemburg, onder het Luxemburgs voorzitterschap 2013-2014.

Eveneens een woord van welkom

aan de heer Laurent Mosar, voorzitter van de Chambre des Députés van het Groothertogdom Luxemburg;

aan de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse Zaken van het Groothertogdom Luxemburg en voorzitter van het Benelux Comité van Ministers;

aan de heer Jan van Laarhoven, secretaris-generaal, en de heren Luc Willems en Alain de Muyser, adjunct-secretarissen-generaal van de Benelux Unie;

aan de heer Edmond Simon, directeur-generaal van het Benelux Bureau voor de Intellectuele Eigendom;

aan de heer Peter Kok, ambassadeur van Nederland in Luxemburg;

aan de heer Luc Teirlinck, ambassadeur van België in Luxemburg.

MEDEDELINGEN

GOEDKEURING VAN HET INTEGRAAL VER- SLAG VAN DE VORIGE VERGADERINGEN

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dames en heren, het integraal verslag van de vergaderingen van 14 en 15 december 2012 is rondgedeeld (nrs. 311-312).

Zijn er leden die daarover opmerkingen wensen te maken?

Zo er geen bezwaar is, wordt dit verslag beschouwd als goedgekeurd (Rgt., art. 30/2).

Geen opmerkingen? Dan hebben wij daarmee het verslag goedgekeurd.

PAROLES DE BIENVENUE ET REMERCIEMENTS

M. Oberweis, président (L) F.- Mesdames et Messieurs, je souhaite à tous la bienvenue à la première séance de notre Conseil à Luxembourg sous la présidence luxembourgeoise 2013-2014.

La bienvenue également

à M. Laurent Mosar, président de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg;

à M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères du Grand-Duché de Luxembourg et président du Comité de ministres Benelux;

à M. Jan van Laarhoven, secrétaire général, et MM. Luc Willems et Alain de Muyser, secrétaires généraux adjoints de l'Union Benelux;

à M. Edmond Simon, directeur général de l'Office Benelux de la Propriété intellectuelle;

à M. Peter Kok, ambassadeur des Pays-Bas au Luxembourg;

à M. Luc Teirlinck, ambassadeur de Belgique au Luxembourg.

COMMUNICATIONS

APPROBATION DU COMPTE RENDU INTÉ- GRAL DES SÉANCES PRÉCÉDENTES

M. Oberweis, président (L) L.- Mesdames et messieurs, le compte-rendu intégral des séances des 14 et 15 décembre 2012 a été distribué (n°s 311-312).

Des membres souhaitent-ils formuler des observations à ce sujet?

S'il n'y a pas d'objections, je considérerai ce compte-rendu comme approuvé (Rgt., art. 30/2).

Pas d'objections? Il est donc approuvé.

AFWEZIGHEDEN EN PLAATSVERVANGING

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Zijn verhinderd maar konden geen plaatsvervanger aanwijzen: de dames Detiège, Fokke, Straus en Lorsché en de heer Sjoerdsma.

De heer Tommelein is verhinderd voor de plenaire vergadering van vrijdag.

De heer Verheijen is verhinderd voor de plenaire vergadering van zaterdag.

Mevrouw Van Moer vervangt de heer Van Esbroeck.

EXCUSES ET REMPLACEMENTS

M. Oberweis, président (L) F.- Sont excusés mais n'ont pas pu désigner de suppléant: Mmes Detiège, Fokke, Straus, Lorsché et M. Sjoerdsma

M. Tommelein est excusé pour la séance plénière de vendredi.

M. Verheijen est excusé pour la séance plénière de samedi.

Mme Van Moer remplace M. Van Esbroeck.

WIJZIGINGING DE BELGISCHE DELEGATIE

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Bij brief van 17 december 2012 heeft de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers de heer Christophe Lacroix aangewezen als effectief lid, ter vervanging van de heer Rachid Madrane, die staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geworden.

NIEUWE NEDERLANDSE DELEGATIE

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Bij brief van 11 december 2012 en van 5 februari 2013 hebben de voorzitters van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van Nederland aangewezen:

als effectief lid:

de dames van Bijsterveld, Martens, Quik-Schuijt, de heren Beckers, Postema, Reuten en Reynaers, allen lid van de Eerste Kamer,

en de dames de Caluwé, Dik-Faber, Fokke, Oosenbrug, Straus, de heren de Graaf, Schouw, Servaes, Sjoerdsma, Taverne, de Vries en Verheijen, allen lid van de Tweede Kamer,

en als plaatsvervangend lid:

de dames Frijters-Klijnen, Huijbregts-Schiedon, de heren Putters en Schouwenaar, allen lid van de Eerste Kamer,

en de dames Berndsen-Jansen, Bouwmeester, Nieuwenhuizen-Wijbenga, de heren Beertema, ten Broeke, Dijkstra, Harbers en Knops, allen lid van de Tweede Kamer.

CHANGEMENT DANS LA DÉLÉGATION BELGE

M. Oberweis, président (L) F.- Par lettre du 17 décembre 2012, la Chambre des représentants de Belgique a désigné M. Christophe Lacroix en qualité de membre effectif, en remplacement de M. Rachid Madrane, qui est devenu secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale.

NOUVELLE DÉLÉGATION NÉERLANDAISE

M. Oberweis, président (L) F.- Par lettres du 11 décembre 2012 et du 5 février 2013, les présidents de la Première et de la Deuxième Chambre des États généraux des Pays-Bas ont désigné:

en qualité de membre effectif:

Mmes van Bijsterveld, Martens, Quik-Schuijt, MM. Beckers, Postema, Reuten et Reynaers, membres de la Première Chambre,

et Mmes de Caluwé, Dik-Faber, Fokke, Oosenbrug, Straus, MM. de Graaf, Schouw, Servaes, Sjoerdsma, Taverne, de Vries et Verheijen, membres de la Deuxième Chambre,

et en qualité de membre suppléant:

Mmes Frijters-Klijnen, Huijbregts-Schiedon, MM. Putters et Schouwenaar, membres de la Première Chambre,

et Mmes Berndsen-Jansen, Bouwmeester, Nieuwenhuizen-Wijbenga, MM. Beertema, ten Broeke, Dijkstra, Harbers et Knops, membres de la Deuxième Chambre.

COMMISSIE-, DELEGATIE- EN FRACTIE-VOORZITTERS

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Aangezien verschillende commissievoorzitters werden vervangen, deel ik u hier de volledige lijst mee.

de heer Marc Hendrickx, voorzitter van de commissie Buitenlandse Vraagstukken;

de heer Xavier Bettel, voorzitter van de commissie Economische Aangelegenheden, Landbouw en Visserij;

de heer Daniel Senesael, voorzitter van de commissie Duurzame Ontwikkeling / persoons-gebonden aangelegenheden;

mevrouw Astrid Oosenbrug, voorzitter van de commissie Duurzame Ontwikkeling / territoriaalgebonden aangelegenheden;

de heer Willem Draps, voorzitter van de commissie Financiën en Mobiliteit;

mevrouw Ingrid de Caluwé, voorzitster van de commissie Justitie en Binnenlandse Zaken;

de heer Joost Taverne, voorzitter van de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking.

Als fractievoorzitter zijn aangewezen:

de heer Jef Van den Bergh, voorzitter van de christelijke fractie;

de heer Philippe Collard, voorzitter van de liberale fractie;

de heer Marc Angel, voorzitter van de socialistische fractie.

De delegatievoorzitters zijn:

de heer Bart Tommelein, voorzitter van de Belgische delegatie;

de heer André Postema, voorzitter van de Nederlandse delegatie;

de heer Roger Negri, voorzitter van de Luxemburgse delegatie.

GOEDKEURING VAN DE ONTWERPAGENDA

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dames en heren, u heeft de ontwerpagenda ontvangen die door het Permanent Comité voor deze zitting wordt voorgesteld.

Wenst nog iemand het woord te voeren over de agenda? Zo niet, dan is de agenda goedgekeurd.

PRÉSIDENTS DES COMMISSIONS, DES GROUPES ET DES DÉLÉGATION

M. Oberweis, président (L) F.- Vu que plusieurs présidents de commission ont été remplacés, je tiens à vous communiquer la liste complète.

M. Marc Hendrickx, président de la commission Problèmes extérieurs;

M. Xavier Bettel, président de la commission Affaires économiques, Agriculture et Pêche;

M. Daniel Senesael, président de la commission Développement durable / matières personnalisables;

Mme Astrid Oosenbrug, présidente de la commission Développement durable / matières territoriales;

M. Willem Draps, président de la commission Finances et Mobilité;

Mme Ingrid de Caluwé, présidente de la commission Justice et Affaires intérieures;

M. Joost Taverne, président de la commission Coopération transfrontalière.

Comme présidents de groupe sont désignés:

M. Jef Van den Bergh, président du groupe chrétien;

M. Philippe Collard, président du groupe libéral;

M. Marc Angel, président du groupe socialiste.

Les présidents de délégation sont:

M. Bart Tommelein, président de la délégation belge;

M. André Postema, président de la délégation néerlandaise;

M. Roger Negri, président de la délégation luxembourgeoise.

APPROBATION DU PROJET D'ORDRE DU JOUR

M. Oberweis, président (L) F.- Mesdames et messieurs, vous avez reçu le projet d'ordre du jour que le Comité permanent propose pour la présente session.

Quelqu'un demande-t-il encore la parole à propos de l'ordre du jour? Non. Dans ce cas, l'ordre du jour est approuvé.

DANKWOORD

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik dank de heer Laurent Mosar, voorzitter van de Chambre des Députés van het Groothertogdom Luxemburg, die onze raad gastvrijheid verleent voor deze plenaire vergadering. Hij wenst u hier te verwelkomen. Het woord is aan de heer Mosar.

TOESPRAAK DOOR DE HEER LAURENT MOSAR, VOORZITTER VAN DE CHAMRE DES DÉPUTÉS

De heer Mosar (L) F.- Mijnheer de voorzitter van het Beneluxparlement, mijnheer de minister van Buitenlandse Zaken, heren ambassadeurs, heren volksvertegenwoordigers, geachte collega's, het is voor mij een waar genoegen u deze middag in de Chambre des Députés te mogen verwelkomen voor de eerste plenaire vergadering van het Beneluxparlement onder het Luxemburgs voorzitterschap.

Ik heet inzonderheid de heer Asselborn, minister van Buitenlandse Zaken, welkom die ons met zijn aanwezigheid vereert en die ons in zijn zeer lange ervaring zal laten delen.

Geachte collega's, de Chambre des Députés is erg gehecht aan de Benelux en aan zijn Parlement en uw talrijke aanwezigheid vandaag bewijst dat u dezelfde mening bent toegedaan. Onze inzet voor een verdieping van onze samenwerking in het Beneluxparlement heeft tal van redenen.

Ik zou twee essentiële redenen in de verf willen zetten. In de eerste plaats weerspiegelt het Beneluxparlement niet enkel de historische vriendschap tussen onze drie Staten waarvan wij de verkozen vertegenwoordigers zijn, maar het bestendigt vooral de solidariteit die tussen onze landen en onze assemblees bestaat.

Dit uniek interparlementair forum maakt het mogelijk de al zeer nauwe banden voortdurend te vernieuwen. In plaats van ons enkel te herinneren aan ons gemeenschappelijk verleden, biedt het Beneluxparlement de mogelijkheden om samen aan die geschiedenis te werken, nu de Europese Unie aan legitimiteit heeft ingeboet en een ernstige economische crisis doormaakt. Met de uitbreiding van zijn bevoegdheden en zijn macht kan de Benelux en vooral zijn Parlement slechts één ambitie hebben, namelijk verder gaan.

Het gaat hier om de tweede dimensie waarop ik de nadruk wil leggen: de toekomst van het Beneluxparlement. De Benelux heeft in de Europese opbouw steeds het voortouw genomen en werd als een inspiratiebron be-

REMERCIEMENTS

M. Oberweis, président (L) F.- Je tiens à remercier M. Laurent Mosar, président de la Chambre des Députés du Grand-Duché de Luxembourg, qui a bien voulu accorder l'hospitalité à notre conseil pour cette séance plénière. Il souhaite vous adresser quelques mots. La parole est à M. Mosar.

EXPOSÉ DE M. LAURENT MOSAR, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DES DÉPUTÉS

M. Mosar (L) F.- Monsieur le président du Parlement Benelux, monsieur le ministre des Affaires étrangères, messieurs les ambassadeurs, messieurs les députés, chers collègues, c'est pour moi un véritable plaisir de vous accueillir cet après-midi à la Chambre des Députés pour la première séance plénière du Parlement Benelux sous présidence luxembourgeoise.

Je souhaite tout particulièrement la bienvenue à M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères qui nous honore de sa présence et qui partagera avec nous sa très longue expérience.

Chers collègues, la Chambre des Députés est très attachée au Benelux et à son Parlement et votre présence, si nombreuse aujourd'hui, témoigne qu'il s'agit là d'un sentiment partagé. De nombreuses raisons expliquent notre engagement en faveur de l'approfondissement de notre coopération au sein du Parlement Benelux.

Permettez-moi d'en souligner deux qui me paraissent essentielles. Tout d'abord, le Parlement Benelux ne reflète pas seulement l'amitié historique de nos trois États dont nous sommes les représentants élus, mais il permet avant tout de perpétuer la solidarité entre nos pays et nos assemblées.

Ce forum interparlementaire unique permet de renouveler constamment nos liens déjà très étroits. Au lieu de nous rappeler seulement de notre histoire commune, le Parlement Benelux nous permet en fait de la construire ensemble, dans un contexte où l'Union européenne souffre d'un manque de légitimité et traverse une grave crise économique. Tout en approfondissant constamment ses pouvoirs et compétences, le Benelux et avant tout son Parlement, ne peuvent avoir qu'une seule ambition, à savoir: aller plus loin.

Il s'agit là en effet de la deuxième dimension sur laquelle je voudrais insister: l'avenir du Parlement Benelux. Le Benelux a toujours été à l'avant-garde de la construction européenne et il est même parfois considéré comme

schouwd zowel voor de Europese Unie als voor regionale organisaties zoals de Baltische Assemblee, de Noordse Raad en de Visegrad-Assemblee.

Dankzij de lange ervaring die onze landen en onze parlementen op het gebied van samenwerking hebben opgedaan, kunnen we sneller vooruitgang boeken, onder buren en vrienden die elkaar al lang kennen in vol vertrouwen onderhandelen en onze samenwerking concreet uitbreiden op gebieden, waar, bijvoorbeeld, de Europese Unie soms minder snel vooruitgang boekt.

Door zich precieze doelen te stellen en concrete projecten te ontwikkelen, blijft de Benelux de ontwikkeling van de Europese Unie beïnvloeden. Die ambitie moeten wij hebben, geachte collega's, om de toekomst van de Benelux veilig te stellen.

Dames en heren, ik wens u een zeer aangenaam verblijf in Luxemburg en vooral veel succes bij uw werkzaamheden. Ik dank u voor uw aandacht.

OPENINGSTOESPRAAK VAN DE VOORZITTER

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Mijnheer Laurent Mosar, van harte dank voor wat u hebt gezegd. Ik zal beginnen met een korte toespraak vooraleer de besprekking over het Beneluxverdrag van start gaat.

Dames en heren, waarde collega's, na twee jaar Nederlands voorzitterschap neemt Luxemburg voor de jaren 2013-2014 de fakkel van het voorzitterschap van het Beneluxparlement over. Ik ben fier deze assemblee te mogen voorzitten, meer bepaald nu Luxemburg ook het Comité van ministers van de Benelux voorzit. Dat zal zeker synergieën tussen onze twee instellingen in de hand werken.

Ik zou enkele ogenblikken bij de geschiedenis van de Benelux willen stilstaan. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren de ambassadeurs van onze drie Beneluxlanden, in ballingschap te Londen, het erover eens geworden dat na de oorlog de drie landen zich in een douane-unie moesten verenigen. Het akkoord dat werd ondertekend op 5 september 1944 trad in werking in 1948.

Enkele jaren later werd op een ander niveau, te Parijs en in 1951, de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal, de EGKS, opgericht. Op 25 maart 1957 werd te Rome de akte tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, de EEG, ondertekend.

une source d'inspiration tant pour l'Union européenne que pour des organisations régionales, comme l'Assemblée balte, le Conseil Nordique et l'Assemblée de Visegrad.

La longue expérience de coopération de nos parlements et de nos pays nous permet en effet souvent d'avancer plus rapidement, de négocier en toute confiance entre voisins et amis qui se connaissent de longue date et d'approfondir concrètement notre coopération là où, par exemple, l'Union européenne avance parfois plus difficilement.

C'est en fixant des objectifs précis et en développant des projets concrets et bien délimités que le Benelux continue d'influencer les développements de l'Union européenne. C'est cette ambition, chers collègues, que nous devons avoir pour assurer l'avenir du Benelux.

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite un séjour très agréable au Luxembourg et, surtout, beaucoup de succès pour vos travaux. Je vous remercie de votre attention.

EXPOSÉ D'OUVERTURE DU PRÉSIDENT

M. Oberweis, président (L) F.- Monsieur Laurent Mosar, un grand merci d'avoir prononcé quelques mots. Je commence par un petit discours avant de lancer la discussion relative au Traité du Benelux.

Mesdames, messieurs, chers collègues, le Luxembourg vient de reprendre le flambeau de la présidence du Parlement Benelux pour les années 2013-2014, après deux années de présidence néerlandaise. Je ne vous cache pas ma fierté de pouvoir présider cette assemblée pendant une période où le Luxembourg est à l'honneur, puisqu'il préside également le Comité de ministres Benelux, ce qui sera sûrement propice à la création de synergies entre nos deux institutions.

Permettez-moi de m'attarder quelques instants sur l'histoire du Benelux. Durant la Deuxième Guerre mondiale, les ambassadeurs des trois pays du Benelux, en exil à Londres, s'étaient mis d'accord qu'une fois cette guerre terminée, les trois pays s'uniraient dans une Union douanière. L'accord fut signé le 5 septembre 1944 et entra en vigueur en 1948.

Quelques années plus tard et à un autre niveau, fut lancée, à Paris en 1951, la création de la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier, la CECA. Elle sera suivie ensuite, le 25 mars 1957, par la signature à Rome de l'acte fondateur de la Communauté économique européenne, la CEE.

Een jaar later, op 3 februari 1958, zag de Benelux Economische Unie het licht in Den Haag. De Benelux Economische Unie werd op 17 juni 2008, opnieuw in Den Haag, krachtens een nieuw verdrag met onbeperkte duur omgevormd tot de Benelux Unie.

Dames en heren het is buiten kijf dat de inwerkingtreding van het nieuw Beneluxverdrag op 1 januari 2012 tot veranderingen heeft geleid. De Benelux heeft een traditie van 50 jaar, maar het ogenblik is aangebroken om een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van onze samenwerking te openen. Al beginnen we het licht aan het einde van de tunnel te zien, de economische en financiële crisis zal de werkzaamheden in onze instelling blijven beïnvloeden.

Onze werkzaamheden zullen zoals in het verleden toegespitst zijn op de krachtlijnen van het gezamenlijk werkprogramma.

Enkele voorbeelden: de voltooiing van de Benelux interne markt, het voortzetten van de harmonisatie van het sociaal beleid, de samenwerkwerking op het gebied van transport en communicatie, het energie- en klimaatbeleid, de politiesamenwerking, de samenwerking op het gebied van het crisisbeheer, de terrorismebestrijding en ten slotte, de samenwerking betreffende leefmilieu, landbouw en natuurlijke ruimtes.

Om de Beneluxsamenwerking te versterken moeten we op een dynamische en proactieve wijze antwoorden op de diverse uitdagingen, met een Benelux-ingesteldheid die meer is dan de som van zijn drie componenten. Onze buren hebben ons altijd benijd omdat we het ideeënlabatorium, dat de Benelux is, hebben opgericht en ook wegens de meerwaarde die er op alle niveaus uit voortvloeit.

Met onze acties willen we zeker de levensvoorwaarden van al onze burgers verbeteren, maar ook de drie natuurlijke hulpbronnen, water, lucht en aarde, beschermen. De bescherming van het natuurlijk milieu en van de biodiversiteit is een gezamenlijke leidraad.

Een gezamenlijke visie in het kader van het economisch beleid zet ons ertoe aan de samenwerking verder te versterken, waarbij een aantal factoren, zoals innovatie en onderzoek, groene economie en duurzame ontwikkeling alsook de kenniseconomie, in aanmerking worden genomen.

In die context zou ik willen herinneren aan de strategie Europa 2020 die vrij verkeer van kennis beoogt door alle beperkingen op de mobiliteit van de wetenschappers, de onderzoekers, de academici en de studenten, weg te nemen.

Une année plus tard, le 3 février 1958, l'Union économique Benelux voyait le jour à La Haye. Union économique Benelux qui deviendra Union Benelux par la signature d'un nouveau traité à durée illimitée le 17 juin 2008 à La Haye, une fois de plus.

Mesdames, Messieurs, il est indéniable qu'un changement a eu lieu avec l'entrée en vigueur du nouveau Traité Benelux le 1^{er} janvier 2012. En effet, bien que le Benelux ait une tradition longue de 50 ans, le temps est venu d'ouvrir un nouveau chapitre dans l'histoire de notre coopération. Même si nous commençons à entrevoir une lueur au bout du tunnel, la crise économique et financière accompagnera encore les travaux au sein de notre institution.

Comme par le passé, ceux-ci se concentreront sur quelques axes retenus dans le programme de travail commun.

Voici quelques exemples: l'achèvement du marché intérieur Benelux incluant la poursuite de l'harmonisation de la politique sociale, la coopération en matière de transports et de communications, la politique en matière d'énergie et de climat, la coopération policière, la coopération en matière de gestion des crises, la lutte contre le terrorisme et enfin, la coopération en matière d'environnement, d'agriculture et des espaces naturels.

Le renforcement de la coopération Benelux exige que nous répondions de manière dynamique et proactive aux différents défis, ceci dans l'esprit beneluxien qui est plus que la simple somme de ses trois composantes. Depuis toujours, nos voisins nous envient d'avoir créé ce laboratoire d'idées qu'est le Benelux et la plus-value qu'il apporte à tous les niveaux.

Nos actions sont certes destinées à améliorer les conditions de vie de nos citoyennes et citoyens, mais aussi à nous attacher à la protection des trois ressources naturelles, à savoir, le sol, l'eau et l'air. La préservation des milieux naturels et de la biodiversité fait œuvre de fil conducteur commun.

Une vision commune dans le cadre de la politique économique nous incite à poursuivre le renforcement de la coopération en prenant en compte une série de facteurs tels que l'innovation et la recherche, l'économie verte et le développement soutenable, ainsi que l'économie des connaissances.

Dans ce contexte, je voudrais rappeler la stratégie Europe 2020 qui met en avant la libre circulation du savoir, en éliminant toute barrière à la mobilité des scientifiques, des chercheurs, des universitaires et des étudiants.

Ook in de Benelux moet worden geïnnoveerd, meer bepaald door onderzoek en ontwikkeling die tot nieuwe mogelijkheden op de markt en banen met een hoge toegevoegde waarde leiden. Het delen van kennis, van competentie en van know how lijkt voor onze drie landen de enige manier te zijn om opnieuw aansluiting te vinden met een duurzame en dynamische economische groei.

De concurrentiekracht van onze bedrijven is uiteraard een *conditio sine qua non* voor die groei waarnaar zozeer wordt uitgekeken. In het belang van de burgers van onze drie landen dienen ook de grensoverschrijdende diensten te worden verbeterd.

In dat verband hebben de beleidsmensen al vaak beklomtoond dat in de sector van het vervoer en van de infrastructuur de hoge mobiliteitsgraad van de bevolking en het intens verkeer tot meer samenwerking nopen

Ik herinner er u aan dat het jaar 2013 het Europees Jaar van de burger is. Tal van activiteiten in onze Interparlementaire Beneluxraad zullen daarnaar verwijzen.

Dames en heren, nu zou ik een kort overzicht willen geven van het programma dat ik tijdens het eerste jaar van het Luxemburgs voorzitterschap met u zou willen realiseren.

De plenaire zomerzitting in juni is traditioneel voorbehouden voor het buitenlands beleid. Ik zal daar niet van afwijken en ik stel u voor het onderwerp immigratie te bespreken, in aanwezigheid van de buitenlandse afvaardigingen en van gedachten te wisselen met de minister voor immigratie.

Ik wil tevens de economische situatie bespreken in aanwezigheid van de minister die met het dossier is belast. Op die plenaire zitting zal een afvaardiging van de Baltische Assemblee, van de Noordse Raad en van de Visegrad-Assemblee aanwezig zijn.

Voor de plenaire zitting van december zullen transport, infrastructuur en ruimtelijke ordening worden geagendeerd, steeds in aanwezigheid van de bevoegde minister. De minister van Binnenlandse Zaken zal zijn standpunten alsook de jongste ontwikkelingen op het gebied van de politiesamenwerking kunnen toelichten.

Nu al kan ik aankondigen dat op 26 april 2013 te Luxemburg een conferentie over cybercriminaliteit zal worden gehouden, op het einde van het jaar volgt er een conferentie over cybersicuriteit.

Il est nécessaire d'innover au sein de notre Benelux, notamment à travers la recherche et le développement qui permettront la mise en place de nouveaux créneaux et la création d'emplois à haute valeur ajoutée. En effet, la mise en commun du savoir, des compétences et du savoir-faire paraît être la seule issue possible afin d'assurer que nos trois pays puissent renouer avec une croissance économique durable et dynamique.

Il va de soi que la compétitivité de nos entreprises est une condition sine qua non pour cette croissance tant attendue. Il est également nécessaire d'améliorer les services transfrontaliers et ceci dans l'intérêt des citoyens des trois pays.

Dans cet ordre d'idées, les responsables ont déjà, à maintes reprises, souligné que le secteur des transports et des infrastructures, le taux élevé de mobilité de la population et l'intensité du trafic demandent une coopération renforcée.

Je vous rappelle d'ailleurs que l'année 2013 est l'Année européenne du citoyen et différentes activités au sein de notre Assemblée Interparlementaire Benelux pourront y référer.

Mesdames, Messieurs, je vous donne maintenant un bref aperçu du programme que je vous propose de réaliser ensemble lors de la première année de présidence luxembourgeoise.

La séance plénière d'été en juin est traditionnellement réservée à la politique étrangère. Je ne compte pas y déroger et vous propose de traiter le sujet de l'immigration en présence des délégations étrangères et d'avoir un échange de vues avec le ministre de l'immigration.

Il me tiendra aussi à cœur d'avoir une discussion sur l'économie en présence du ministre en charge du dossier. Cette séance plénière se verra rehaussée par la présence d'une délégation de l'Assemblée balte, du Conseil Nordique et de l'Assemblée du Visegrád.

Pour la séance plénière de décembre, les transports, les infrastructures et l'aménagement du territoire seront à l'ordre du jour et cela toujours en présence du ministre compétent. D'autre part, le ministre de l'Intérieur pourra nous présenter ses vues, ainsi que les dernières évolutions en matière de coopération policière.

Je tiens déjà à vous annoncer la tenue d'une conférence sur la cybercriminalité le 26 avril 2013 à Luxembourg, suivie d'une conférence sur la cybersécurité vers la fin de cette année.

Er worden ook verscheidene bezoeken in het vooruitzicht gesteld, zoals een bezoek aan de waterkrachtcentrale met pomp accumulatie van de Société Electrique de l'Our te Vianden, vooral de uitbreiding met een 11^e turbine, op 20 september 2013.

In dat verband mag niet uit het oog worden verloren dat de ruimtelijke integratie van windenergie en de vestiging van biogascentrales een coördinatie tussen onze drie landen en de grensregio's vereisen. De Benelux kan op die manier meewerken aan het realiseren van de Europese doelstellingen op het gebied van hernieuwbare energie en het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen.

Ten slotte zal de derde conferentie van de trilogie Bossen op 18 oktober 2013 worden gehouden aan de Universiteit van Wageningen in Nederland. Het onderwerp: de bossen en het verstrekken van energie.

Een ander punt dat ik op de voet blijf volgen is het voortzetten van de besprekingen met onze rechtstreekse buren, namelijk Noordrijn-Westfalen in Duitsland. In onze assemblee werd met dat doel trouwens een contactgroep opgericht. Er zal worden samengewerkt op het gebied van energie, leefmilieu, transport, onderzoek en innovatie, ruimtelijke ordening en veiligheid.

We mogen Picardie en Nord-Pas-de-Calais niet vergeten die ook geïnteresseerd zijn in een nauwere samenwerking. Hoeveel regio's zullen er nog volgen? Ik hoop op de 2^e plenaire zitting in juni 2013 op deze kwestie terug te komen.

Geachte collega's parlementsleden van de Benelux, dames en heren, het is een feit dat de drie Beneluxlanden de komende maanden en jaren van enorme economische en sociale uitdagingen het hoofd zullen moeten bieden.

Het is van essentieel belang dat de Beneluxsamenwerking model staat om aan die uitdagingen het hoofd te bieden en het welzijn en de veiligheid van 27 miljoen inwoners te garanderen.

Wij, politici, moeten oplossingen aanreiken voor de problemen waarmee de burgers in onze drie landen elke dag te kampen hebben.

Met het devies "eendracht maakt macht" voor ogen, zullen we die ambitieuze projecten in onze Beneluxsamenwerking trachten te realiseren. Ik hoop dat onze gezamenlijke acties de Europese integratie zullen versterken.

Différentes visites sont également programmées, à savoir la visite de la centrale hydroélectrique à accumulation par pompage de la Société Electrique de l'Our à Vianden , en particulier son extension à une 11^{ème} turbine, le 20 septembre 2013.

A ce propos, il convient de souligner que l'intégration spatiale de l'énergie éolienne et l'implantation de centrales de biogaz réclament une coordination dans nos trois pays et dans les régions frontalières. Le Benelux pourra ainsi contribuer à la réalisation des objectifs européens au niveau des énergies renouvelables et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Enfin, la 3^{ème} conférence de la trilogie Forêts aura lieu à l'Université de Wageningen aux PaysBas le 18 octobre 2013. Le sujet sera les forêts et la mise à disposition de l'énergie.

Un autre point qui retient toute mon attention est la poursuite des pourparlers avec nos voisins directs, à savoir, le land de Rhénanie du Nord-Westphalie en Allemagne. D'ailleurs, un groupe de contact a été créé à cet effet au sein de notre assemblée. La coopération couvrira les domaines de l'énergie, de l'environnement, des transports, de la recherche et de l'innovation, de l'aménagement du territoire et de la sécurité.

N'oublions pas la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais qui ont également manifesté leur intérêt pour une coopération plus étroite. Et combien de régions vont encore suivre? J'espère vous en reparler lors de la deuxième session plénière en juin 2013.

Chers collègues parlementaires du Benelux, mesdames, messieurs, comme nous venons de le constater les trois pays du Benelux seront confrontés, dans les mois et les années à venir, à d'immenses défis d'ordre économique et sociétal.

Il est fondamental que la coopération Benelux serve de modèle de collaboration pour relever ces défis afin de garantir le bien-être et la sécurité de ses 27 millions d'habitants.

En tant que responsables politiques, nous avons le devoir de proposer des solutions aux problèmes que les citoyens de nos trois pays rencontrent au quotidien.

Partant du principe que l'union fait la force, nous nous efforcerons de réaliser ces ambitieux projets au sein de notre coopération Benelux. Je ne peux que souhaiter que nos actions communes mènent à une intégration européenne plus poussée.

Het feit dat er zeker nog werk aan de winkel is, bewijst dat de Benelux springlevend is en zich richt naar de toekomst door zijn rol van proeftuin van de Europese Unie ten volle op zich te nemen. Onze toekomst wordt vandaag voorbereid en onze belangrijkste taak bestaat erin de grondslagen voor een goede ontwikkeling te leggen.

Tot slot wens ik te benadrukken dat de Benelux een belangrijk element van de noodzakelijke coördinatie en samenwerking in de Europese Unie is en dat ook zal blijven.

Dames en heren, ik dank u voor uw aandacht.

1. DE MEERWAARDE VAN DE BENELUXSAMENWERKING EN DE SAMENWERKING MET HET COMITÉ VAN MINISTERS

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dames en heren, we kunnen dan nu een aanvang nemen met het eerste inhoudelijke punt op de agenda, dat handelt over de meerwaarde van de Beneluxsamenwerking en de samenwerking met het Comité van Ministers.

Ik stel voor het debat als volgt te structureren.

De heer Willem Draps zal een uiteenzetting geven over de evaluatie, de verwesenlijkingen en de belangrijke rol van de Benelux in Europa. Hij vervangt hier de heer Marc Hendrickx, voorzitter van de commissie Buitenlandse Vraagstukken, die ons later zal vervangen.

Na deze uiteenzetting zal de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse Zaken, zijn toespraak houden.

Daarna kan dan een gedachtewisseling plaatsvinden.

De bevindingen die tijdens dit debat naar voor worden geschoven, kunnen dan verder worden uitgediept door de bevoegde commissies en het voorwerp uitmaken van een aanbeveling.

Voorts zullen de commissievoorzitters de doelstellingen voor 2013-2014 voorstellen.

Vooraleer verder te gaan met de agenda zou ik nog enkele ogenblikken het woord willen nemen.

Wij hebben de eer vandaag de heer Jean Asselborn, minister van Buitenlandse Zaken van Luxemburg, te

Indiscutablement, nous avons encore du pain sur la planche, ceci prouve que le Benelux est bien vivant et qu'il se projette vers l'avenir en assumant pleinement son rôle de laboratoire de l'Union européenne. Notre futur se construit au présent et notre tâche principale consiste à faire en sorte de lui donner les bases nécessaires à son bon développement.

Enfin, je souligne que le Benelux fut, est et restera un outil important de coordination et de coopération indispensable au sein de l'Union européenne.

Mesdames, messieurs, chers collègues, je vous remercie pour votre attention.

1. LA PLUS-VALUE DE LA COOPÉRATION BENELUX ET LA COOPÉRATION AVEC LE COMITÉ DE MINISTRES

M. Oberweis, président (L) F.- Mesdames et messieurs, nous pouvons donc entamer le premier point du contenu de l'ordre du jour, qui concerne la plus-value de la coopération Benelux et la coopération avec le Comité de ministres.

Je propose de structurer ce débat comme suit.

M. Willem Draps fera un exposé sur l'évaluation, les réalisations et l'importance du rôle du Benelux dans l'Europe. Il remplace ici Marc Hendrickx, président de la commission des Problèmes extérieurs, qui nous rejoindra plus tard.

M. Jean Asselborn, ministre des Affaires étrangères, interviendra à la suite de cet exposé.

Ensuite, un échange de vue pourra avoir lieu.

Les conclusions de ce débat pourront être approfondies par les commissions compétentes et faire l'objet d'une recommandation.

Puis les présidents de commission présenteront les objectifs pour les années 2013-2014.

Avant de poursuivre le programme, j'aimerais prendre la parole encore quelques instants.

Nous avons aujourd'hui l'honneur d'avoir parmi nous le ministre luxembourgeois des Affaires étrangères, Jean

mogen ontvangen. Hij zal het woord nemen tijdens het debat over de meerwaarde van de Beneluxsamenwerking.

Ik zou even willen stilstaan bij deze kwestie die verdient te worden uitgediept omdat ze de essentie zelf van de Benelux aanbelangt. Sommigen zullen zeggen dat de Benelux, nu de Europese integratie een groot deel van de samenwerkingsgebieden bestrijkt, geen bestaansreden heeft.

Aan die mensen zeg ik dat de Benelux zijn avant-gardevisie, waardoor het zich sinds zijn oprichting steeds heeft laten leiden, niet heeft laten varen en dat hij er zelfs in geslaagd is zich te vernieuwen door de ondertekening van een nieuw verdrag dat, zoals u weet, op 1 januari 2012 van kracht is geworden en dat het begin van een nieuwe start betekent.

Dat verdrag heeft vier doelstellingen. Het stelt de verworvenheden van het verdrag van 1958 veilig, het geeft een nieuwe dynamiek aan de Benelux en het blaast de samenwerking tussen onze drie partners nieuw leven in, het herbevestigt de Europese roeping van de Benelux en ten slotte versterkt het de externe dimensie van de Benelux.

Het nieuw verdrag voorziet immers in een meerjarenplan. In het huidig meerjarenplan dat zopas werd voorgesteld, worden de prioriteiten voor de periode 2013-2016 vastgesteld. Uit dat plan vloeit een jaarprogramma voort dat die prioriteiten ten uitvoer moet leggen.

Ik kan u nu al aankondigen dat alle commissies van onze assemblee zich ertoe verbonden hebben de onderwerpen die in het jaarprogramma voorkomen, te bespreken. De aanhoudende inspanningen van alle commissieleden staan borg voor een perfecte samenwerking tussen de instellingen van de Benelux.

De Benelux wenst ook de banden met andere regio's zoals de Baltische Staten, de Noordse Raad en de Visegradslanden te versterken.

Het is zaak dat we weten welk beeld de Beneluxsamenwerking zou bieden indien zij niet op een sterke politieke wil was gestoeld. Als ik naar het verleden kijk moet ik erkennen dat het ontslag van de regeringen in België en Nederland de zaken heeft bemoeilijkt.

Toch is het zo dat de nieuwe regeringen in onze twee buurlanden mij opnieuw de hoop hebben gegeven dat de Benelux opnieuw een meer uitgesproken politieke koers zal varen. Ik veronderstel dat het Luxemburgs voorzitterschap van het Comité van ministers in dat verband voor de nodige energie en bezieling zal zorgen.

Asselborn, qui interviendra sous peu dans le débat sur la valeur ajoutée de la coopération Benelux.

Permettez-moi de m'attarder un instant sur cette question qui mérite d'être approfondie vu qu'elle traite de l'essence-même du Benelux. D'aucuns diront que le Benelux n'a pas lieu d'être à une époque où l'intégration européenne couvre une grande partie des domaines de coopération.

A ces personnes, je réponds que le Benelux n'a pas perdu sa vision d'avant-garde, qui l'a toujours guidé depuis sa création, et a même réussi à se renouveler en signant un nouveau traité, entré en vigueur, comme vous le savez, le 1^{er} janvier 2012, qui marque sa relance.

Ce traité remplit quatre objectifs. Il préserve l'acquis du traité de 1958, il contribue à redynamiser le Benelux et la coopération entre nos trois partenaires, il réaffirme la vocation européenne du Benelux et enfin il renforce la dimension externe du Benelux.

En effet, le nouveau traité prévoit l'élaboration d'un plan pluriannuel, dont l'actuel vient d'être présenté et fixe les priorités pour la période 2013-2016. De ce plan découle un programme annuel visant à mettre en œuvre ces priorités.

A ce stade, je peux déjà vous annoncer que toutes les commissions de notre assemblée se sont engagées à traiter les sujets repris dans le programme annuel. Les efforts perpétuellement renouvelés de ses différents membres garantissent le parfait fonctionnement de la coopération entre les institutions Benelux.

Le Benelux souhaite également renforcer les liens avec d'autres régions telles que les États baltes, le Conseil Nordique et les pays de Visegrád.

Il est important de savoir quelle serait l'image reflétée par la coopération Benelux si elle n'était pas basée sur une forte volonté politique? Si je jette un regard sur le passé récent, j'avoue que le statut démissionnaire des gouvernements de Belgique et des Pays-Bas a enroulé le moteur.

Cependant, j'admet que les nouvelles équipes gouvernementales en place dans nos deux pays voisins m'ont redonné espoir de retrouver un Benelux avec une orientation politique plus forte. Je présume que la présidence luxembourgeoise du Comité de ministres saura y apporter l'énergie et l'élan nécessaires.

Ik kan u verzekeren dat het Beneluxparlement al het nodige zal doen om denksporen te ontwikkelen die de ontwikkeling van een stevige en stabiele politieke oriëntatie in de hand werken.

Onze assemblee zal er trouwens voor zorgen dat diverse prioritaire thema's een leidraad zijn en dat actuele onderwerpen die de drie landen aanbelangen, worden behandeld.

Het voorbeeld van de hoorzitting in de Senaat over de Fyra, die beruchte trein, heeft aangetoond dat de Interparlementaire Beneluxraad bij machte is, samen met de bevoegde commissies van de nationale parlementen, snel en flexibel op de actualiteit te ageren.

Ik zou willen afronden met de uitspraak van de Voorzitter van het Europees Parlement, de heer Martin Schultz die stelde dat "Europa de Benelux nodig heeft". Hij beklemtoonde dat de as Frankrijk-Duitsland efficiënter is en wordt heropgewaardeerd wanneer de Beneluxlanden hun actieve steun verlenen.

Dames en heren collega's, ik wens u enkele uren besprekking in een aangename sfeer die rijk is aan vruchtbare ideeën en ik blijf er ten volle van overtuigd dat de Beneluxsamenwerking ertoe zal bijdragen dat op de onderscheiden gebieden oplossingen worden gevonden. Ik zal uw nederige voorzitter zijn.

Ik dank u voor uw aandacht en ik geef het woord aan Willem Draps. Mijnheer Draps, u hebt het woord.

De heer Draps (B) F.- Dank u, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de minister van Buitenlandse Zaken, geachte collega's, naar aanleiding van bepaalde gebeurtenissen in Nederland, en in het kader van ons debat over de meerwaarde van de Benelux, zou ik over de evaluatieprocedure willen spreken.

De timing voor dit debat is goed gekozen na het auditrapport van november 2012 van de Inspectie Ontwikkelingssamenwerking en Beleidsevaluatie (de IOB).

Dit verslag, dat – in opdracht van de Nederlandse minister van Buitenlandse Zaken – werd uitgebracht, nodigt uit tot reflectie en debat.

Eerst zal ik stilstaan bij de evaluatie van de Beneluxsamenwerking aan de hand van het auditrapport van de IOB en de reacties hierop van de Nederlandse regering

Je peux vous assurer que l'assemblée du Parlement Benelux fera de son mieux pour développer des pistes de réflexion propices au développement d'une orientation politique solide et stable.

Par ailleurs, notre assemblée va également s'atteler à faire en sorte que différents thèmes prioritaires fassent office de fil conducteur et que des sujets d'actualité intéressants les trois pays soient traités.

L'exemple de l'audition au Sénat de Belgique sur le Fyra, le fameux train, a bien prouvé que l'assemblée interparlementaire du Benelux, en collaboration avec les commissions compétentes des parlements nationaux, a été en mesure de réagir de manière flexible et rapide à l'actualité.

Terminons par la remarque émise par le Président du Parlement européen, Martin Schulz, "l'Europe a besoin du Benelux". Il a souligné le fait que l'axe franco-allemand au sein de l'Union européenne est plus efficace et mieux valorisé lorsque les pays du Benelux le soutiennent activement.

Mesdames, messieurs, chers collègues, je vous souhaite de passer ces quelques heures de discussion dans un climat agréable et porteur d'idées fructueuses et je reste entièrement convaincu que la collaboration Benelux contribuera à apporter des solutions dans les différents domaines. Je serai votre humble président.

Tout en vous remerciant pour votre attention, je cède désormais la parole à M. Willem Draps. Monsieur Draps, vous avez la parole.

M. Draps (B) F.- Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre des Affaires étrangères, chers collègues, suite à certains événements survenus aux Pays-Bas et dans le cadre de notre débat sur la plus-value du Benelux, je voudrais vous entretenir de la procédure d'évaluation.

Ce débat, effectivement, a été nourri ces derniers temps par le fait que les conclusions du rapport d'audit de l'administration néerlandaise IOB (Inspectie Ontwikkelingssamenwerking en Beleidsevaluatie) ont été rendues publiques en novembre 2012.

Ce rapport a été établi à la demande du ministère néerlandais des Affaires étrangères et constitue une invitation particulièrement opportune à ce débat.

Dans un premier temps, je m'intéresserai à l'évaluation de la coopération Benelux que comprend ce rapport et aux réactions suscitées au sein du gouvernement et du

en het parlement. Daarna zal ik mijn eigen bevindingen toelichten aan de hand van de verwezenlijkingen, de verdere uitdagingen en de Europese rol van de Benelux.

Het rapport van de IOB met een evaluatie van de Beneluxsamenwerking kwam er op aansturen van de beide Kamers der Staten-Generaal toen zij de goedkeuring van het nieuwe Beneluxverdrag van 2008 bespraken.

Het rapport van de IOB is opgesteld vanuit een “rendementsdenken”. Aan de hand van een aantal dossiers wordt gekeken welk resultaat de samenwerking heeft opgeleverd.

De conclusies zijn helder en, af en toe, scherp. In volgvlucht citeren we volgende besluiten:

Ik heb er tien punten uitgelicht die onze aandacht moeten trekken.

1. “*Onvoldoende politieke sturing*” is een centraal aandachtspunt in dit rapport. Spijts een meerjarig gemeenschappelijk werkprogramma, op basis waarvan jaarplannen door het Comité van ministers worden vastgesteld, blijft de politieke betrokkenheid bij de Benelux Uniesamenwerking beperkt. Het vergt moeite om de ministers van Buitenlandse Zaken als Comité bij elkaar te krijgen en de bijeenkomst is dan weer zo kort dat er geen discussie plaatsvindt over de beleidsinhoudelijke kant van de Benelux Unie.

2. De Benelux zou meer als eenheid kunnen optreden als dit sterker politiek zou worden gedreven. Het nationale beleid loopt echter vaak te ver uiteen.

3. Het Beneluxkader is onvoldoende dwingend om tot harmonisatie van standpunten te komen.

4. Binnen de Europese Unie is er weliswaar een sterke vorm van Beneluxafstemming, maar deze vorm van samenwerking staat juridisch en institutioneel los van de Benelux Unie-samenwerking.

5. Voor de meeste thema’s van de Benelux Unie geldt dat de drie landen nauwer samenwerken dan wat in Europa tussen staten gebruikelijk is. In dat opzicht kan de Benelux als voorbeeld dienen voor andere landen.

Parlement néerlandais. Ensuite, je vous ferai part de quelques réflexions personnelles relatives aux réalisations et défis futurs ainsi que du rôle européen du Benelux.

En fait, ce rapport néerlandais a été établi dès 2008 à un moment où le débat parlementaire précédent l’approbation du nouveau Traité Benelux était en cours dans nos trois pays.

Ce rapport se fonde, comme tout rapport d’audit, sur une logique de rendement sur la base d’une série de dossiers, et examine les résultats concrets de la coopération Benelux.

Ses conclusions apparaissent limpides et de temps à autres très pointues et je vous propose de les passer rapidement en revue.

J’ai sélectionné dix points qui me semblent digne d’intérêt.

1. Le rapport dénonce un pilotage politique insuffisant. Ce point figure évidemment au cœur de ce rapport et constitue un peu le fil conducteur de celui-ci. On dit qu’en dépit d’un programme d’action pluriannuel commun, sur la base duquel sont élaborés les programmes annuels du Comité de ministres, l’implication politique s’agissant de la collaboration dans le cadre de l’Union Benelux, demeure limitée. Il semble difficile de réunir les ministres des Affaires étrangères au sein du Comité de ministres car les réunions y sont d’une brièveté telle qu’aucune véritable discussion sur la politique de l’Union Benelux ne peut être menée quant à son contenu.

2. Le Benelux pourrait se profiler davantage comme une unité dont le poids politique se trouverait alors renforcé. Les politiques nationales constatant ce rapport sont néanmoins souvent divergentes.

3. Le cadre que constitue le Benelux est insuffisamment contraignant pour permettre une harmonisation des points de vue.

4. Au sein de l’Union européenne, l’harmonisation Benelux est réelle mais cette forme de coopération est juridiquement et institutionnellement indépendante de la coopération dans le cadre de l’Union Benelux.

5. Concernant la plupart des matières ressortissant de la compétence de l’Union Benelux, les trois pays collaborent plus étroitement que ne le font habituellement les autres États membres de l’Union européenne. A cet égard, le Benelux peut effectivement être cité en exemple pour d’autres pays ou d’autres ensembles de pays.

6. Als Europese voortrekker kan de Benelux Unie refereren aan Schengen en enkele initiatieven die model staan voor toekomstig EU-beleid, zoals de Pentalaterale energiesamenwerking, het Verdrag van Prüm betreffende het delen van politie-informatie en de wegtransportinspecties. Het verslag merkt echter op dat de successen, die onder de proeftuinfunctie worden gecatalogeerd, eerder incidenteel zijn.

7. De toegevoegde waarde van de Beneluxsamenwerking bestaat erin dat het forum complementair is aan grensoverschrijdende samenwerking, en dit zowel lokaal, bilateraal (binnen én buiten het Benelux Uniekader) als Europees.

8. Als het gaat om samenwerking in de grensregio's is de Benelux voor Nederland niet het meest voor de hand liggende kader. Nederland deelt immers geen grens met Luxemburg, maar wel met de Duitse deelstaten Noordrijn-Westfalen en Neder-Saksen. Anderzijds neemt Noordrijn-Westfalen op veel domeinen deel aan de samenwerking, waardoor Benelux zich als een praktisch samenwerkingsverband manifesteert.

9. Een aantal thema's van het werkprogramma 2009–2012 raakte niet gerealiseerd door tal van factoren, zoals het ontbreken van overeenstemming over het probleem en de aanpak, wisselende politieke of beleidsvorkeuren en prioriteiten van de lidstaten (o.a. door regeringswissels), of een gebrek aan personele capaciteit bij het Benelux Secretariaat-generaal;

10. De demissionaire status van de regeringen in België en Nederland in de afgelopen jaren werkte vertragend, doordat soms geen politieke instemming kon worden verleend aan *Memoranda of Understanding* en verdragen, nieuwe initiatieven of financiering voor projecten. Ook leidden de regeringswisselingen tot andere beleidsprioriteiten.

De redacteurs van de evaluatie pleiten voor een sterker politieke sturing, een grotere inhoudelijke focus en meer flexibiliteit om in te spelen op de actuele thema's. Er is dus nood aan een strategische visie en een grotere betrokkenheid van de politiek om de Benelux meer relevant te maken.

Het verslag van de IOB heeft tot reacties geleid, zowel van regeringszijde, als van parlementaire zijde.

6. En tant que précurseur de la construction européenne, l'Union Benelux peut se référer à Schengen et à plusieurs initiatives qui peuvent être érigées en modèles de collaboration européenne future. A ce titre, il est cité la collaboration pentalatérale en matière d'énergie ou le Traité de Prüm relatif à l'échange d'informations policières et aux inspections des transports routiers. Le rapport d'audit fait aussi observer que les réussites engrangées par ce laboratoire que constitue le Benelux revêtent un caractère plutôt occasionnel.

7. La valeur ajoutée de la coopération Benelux réside dans le fait que le forum qu'il constitue est complémentaire à la coopération transfrontalière qu'elle soit locale, bilatérale ou européenne.

8. S'agissant de la coopération dans les régions frontalières, le Benelux ne constitue pas pour les Pays-Bas le cadre le plus évident car ils n'ont en effet pas de frontière commune avec le Luxembourg mais bien avec les Länder allemands que sont la Rhénanie du nord-Westphalie ou la Basse-Saxe. D'autre part, la Réhénanie du Nord-Westphalie participe dans de nombreux domaines à la coopération par laquelle le Benelux se distingue comme une structure de coopération hors pair.

9. Plusieurs points du programme de travail 2009-2020 n'ont pu être mis en œuvre en raison d'une multiplicité de facteurs tels que l'absence d'accord sur la définition des problèmes et l'approche à privilégier, les changements de majorité ou de priorités politiques des États membres ou l'absence de personnel qualifié au sein du secrétariat général du l'Union Benelux.

10. Enfin, de manière plus circonstancielle, les longues crises gouvernementales que la Belgique et les Pays-Bas ont connues en cours des années écoulées ont produit un effet de ralentissement et ont empêché qu'un consensus se dégage à propos des Memoranda of Understanding et des traités ainsi que d'initiatives du financement des projets. Les changements de majorité gouvernementale ont également entraînés des glissements de priorités.

Les auteurs de l'évaluation plaident en faveur d'un pilotage politique plus soutenu, d'une définition plus précise des contenus et d'une plus grande flexibilité, afin de pouvoir réagir plus rapidement aux thèmes d'actualité. Ils soulignent la nécessité d'une vision stratégique et d'un renforcement de la dimension politique, qui contribueraient au renforcement de la pertinence de l'Union Benelux.

J'en viens à présent aux réactions suscitées par le rapport d'audit, tant du côté du gouvernement que du côté du Parlement des Pays-Bas.

In een brief van 1 februari 2013 aan de Tweede Kamer heeft Nederlands minister van Buitenlandse Zaken, Frans Timmermans, gesteld dat de evaluatie duidelijk maakt dat de nieuwe Benelux Unie voor Nederland op tal van terreinen bestaansrecht heeft.

De Beneluxsamenwerking heeft, mede dankzij het nieuwe verdrag, een nieuw elan gekregen. De minister voegt eraan toe dat een compacte, goed functionerende Benelux Unie bevorderlijk is voor de politieke samenwerking met België en Luxemburg, een samenwerking die Nederland een grotere stem geeft in de EU en andere internationale fora.

In het programma “Nieuwsuur” op de Nederlandse televisie, dat ook werd uitgezonden op Canvas (Log-in), werden de kritische kanttekeningen dik in de verf gezet en kwamen drie parlementsleden aan het woord die twijfelden aan het nut van de Benelux.

Ze wezen erop dat na 60 jaar de Benelux een mooie toekomst achter zich heeft en men zekerlijk moet kijken hoe het verder moet met de instelling in een verruimde Europese Unie. Ze wezen op het gebrek aan transparantie bij het vastleggen van prioriteiten, de geringe resultaten van de Beneluxsamenwerking voor de samenleving en de langdurige en trage werking van comités en commissies die weinig concrete resultaten afleveren.

Een lid opperde eveneens dat men al kan aanvangen met het afschaffen van het Beneluxparlement, hoewel het Beneluxparlement niet eens het voorwerp uitmaakte van het onderzoek bij de opstelling van het evaluatieverslag.

Na deze beschouwingen van het auditbureau, de Nederlandse regering en een aantal parlementsleden, maak ik van de gelegenheid gebruik mijn eigen bevindingen toe te lichten aan de hand van de verwezenlijkingen, de verdere uitdagingen en de Europese rol van de Benelux.

Het is noodzakelijk dat instellingen zichzelf bevragen. Als instellingen niet openstaan voor zelfkritiek, bestaat het risico dat ze zich wentelen in zelfgenoegzaamheid en vervreemden van de werkelijkheid. De bevindingen van het rapport kunnen dus tot lering strekken.

Ondanks de bevindingen en kritische kanttekeningen van het IOB-evaluatieverslag, kan men er niet aan voorbijgaan dat de Benelux verwezenlijkingen op zijn actief heeft die er niet zouden geweest zijn zonder dit unieke

Dans un courrier du 1^{er} février 2013 adressé à la Deuxième chambre des États généraux des Pays-Bas, le Ministre des Affaires étrangères, M. Frans Timmermans, indique que l'évaluation a clairement mis en évidence que, dans bon nombre de domaines, la nouvelle mouture de l'Union Benelux a toutes les raisons d'être.

Grâce notamment au nouveau traité, la coopération Benelux s'est vue insuffler un nouvel élan et le ministre ajoute qu'une Union Benelux compacte et efficace constitue un levier pour la coopération politique des Pays-Bas avec la Belgique et le Luxembourg, coopération qui permettra aux Pays-Bas de mieux faire entendre leur voix au niveau européen et dans d'autres forums internationaux.

Le programme “Nieuwsuur” diffusé à la télévision néerlandaise et relayé par Canvas a lourdement mis l'accent sur les observations critiques formulées dans le rapport et donné la parole à trois parlementaires néerlandais qui se sont exprimés en termes très critiques à propos de l'utilité du Benelux.

Ils ont fait savoir que soixante ans après sa fondation, le Benelux avait un bel avenir derrière lui et qu'il fallait être réaliste quant au rôle que pourrait encore jouer cette institution au sein d'une Europe élargie. Ils ont insisté sur l'absence de transparence dans la définition de priorités, les résultats modestes de la coopération Benelux pour la société et le fonctionnement lent et laborieux des comités et commissions qui ont produit, disent-ils, peu de résultats concrets.

Un membre a même affirmé que l'on pouvait entamer le processus de démantèlement du Parlement Benelux, bien que celui-ci ne fût nullement concerné par ledit rapport d'audit.

Après avoir exposé les considérations que l'on peut lire dans le rapport mais aussi celles du gouvernement et de certains parlementaires néerlandais, je souhaiterais saisir l'occasion qui m'est offerte pour vous faire part de mon sentiment personnel, en me fondant sur les réalisations, les défis futurs et le rôle européen du Benelux.

Je crois qu'il est fondamentalement sain que les institutions s'interrogent sur elles-mêmes. Si des institutions ne sont prêtes à l'autocritique, elles risquent de se complaire dans l'autosuffisance et de se couper de la réalité. Les conclusions du rapport peuvent dès lors être riches d'enseignement.

En dépit des constats et des observations critiques formulés dans le rapport d'évaluation de l'IOB, on ne saurait ignorer les réalisations que le Benelux compte à son actif et qui n'auraient pu aboutir sans cette structure de coopéra-

regionale samenwerkingsverband. De Benelux staat als enige regionale organisatie explicet vermeld in het EG-Verdrag en Europa laat de Benelux toe een integratie op te zetten die verder gaat dan de Europese integratie.

De voortrekkersrol op het vlak van economische integratie, intellectuele rechten, de eenmaking van rechtsdomeinen, het vrije personenverkeer en de politiesamenwerking is dan ook een succesverhaal van de Benelux. Ik zou deze verwezenlijkingen niet incidenteel noemen.

De Benelux is tevens een motor geweest om de grensoverschrijdende samenwerking op centraal, regionaal en lokaal vlak te stimuleren. Zo kunnen we verwijzen naar de samenwerking tussen ambulancediensten, brandweerdiensten, de Eurregio en de aandacht voor de grensarbeiders.

Het nieuwe Beneluxverdrag van 2008 heeft de doelstellingen van de Benelux geactualiseerd. Kerntaken als economie, veiligheid en duurzame ontwikkeling krijgen een prominente plaats. Naast afstemming aan de binnengrenzen, kan de grensoverschrijdende samenwerking nieuwe impulsen krijgen doordat ook afstemming aan de buitengrenzen mogelijk is. In dit opzicht is Noordrijn-Westfalen geïnteresseerd om als bevoorrechte partner van de Benelux samen te werken.

Niettegenstaande het feit dat het nieuwe Beneluxverdrag pas recent in werking is getreden (op 1 januari 2012) en het in dit stadium voorbarig zou zijn al conclusies te trekken, zien we dat de Benelux concrete resultaten kan voorleggen op een aantal nieuwe domeinen, die zich inschrijven in de kerntaken van dit nieuwe Beneluxverdrag. Denken we maar aan het pentalateraal energieoverleg, de fraudebestrijding en het natuurgeheer.

Het past echter in de komende jaren de bevindingen van het evaluatieverslag aandachtig te bekijken en, als dit nodig is, maatregelen te nemen die een betere werking van de Benelux, een grotere focus op de kerntaken en een meer resultatsgerichte aanpak mogelijk maken.

Binnen de EU hebben regionale verbanden hun belang. De Benelux is het vijfde grootste blok in de Europese Unie. We spraken al over de Europese rol van de Benelux, die een bevestiging krijgt in de Europese verdragen.

tion régionale unique en son genre. Il faut rappeler ici que le Benelux est la seule organisation régionale à avoir été explicitement mentionnée dans le traité de l'Union européenne, et l'Europe l'autorise *expressis verbis* à procéder à une intégration qui va au-delà du processus européen.

Le Benelux a, dès lors, remporté un franc succès dans son rôle de précurseur dans les domaines de l'intégration économique, de la protection des droits intellectuels, de l'unification dans certains domaines juridiques, de la libre circulation des personnes et de la coopération policière. Je ne qualifierais pas ces réalisations d'accessoires.

Le Benelux a également joué un rôle moteur dans la stimulation de la coopération transfrontalière sur les plans centraux, régionaux et locaux. Je songe à la coopération entre les services d'aide médicale urgente, donc les ambulances et également la lutte contre le feu, à l'Eurégion et au dossier des travailleurs frontaliers dans tous ses aspects.

Le nouveau traité Benelux de 2008 a actualisé les objectifs du Benelux. Des tâches essentielles comme l'économie et le développement durable y occupent une place centrale. Outre l'harmonisation aux frontières intérieures, de nouvelles impulsions peuvent être données à la coopération transfrontalière dans la mesure où l'harmonisation est également possible aux frontières extérieures de l'Union Benelux. A cet égard, la Rhénanie du Nord-Westphalie est intéressée par un statut de partenaire privilégié du Benelux en matière de coopération.

Bien que le nouveau Traité Benelux ne soit entré en vigueur que tout récemment, au début de l'an dernier, il serait prématuré de tirer des conclusions à ce stade. On observe que le Benelux est déjà en mesure de présenter des résultats concrets dans un certain nombre de nouveaux domaines s'inscrivant parmi les tâches essentielles définies par ce nouveau traité. On n'a qu'à songer à la nouvelle concertation pentalatérale dans le domaine de l'énergie, à la lutte contre la fraude et à toute la matière des défis environnementaux.

Il conviendra toutefois d'examiner attentivement dans les années à venir les conclusions du rapport d'évaluation et, si besoin en est, de prendre des mesures pour assurer un meilleur fonctionnement du Benelux, d'accentuer les tâches principales et mettre en œuvre une approche avant tout axée sur les résultats.

Les structures régionales relèvent de l'importance du Benelux au sein de l'Union européenne. Il faut rappeler que notre union est en fait la cinquième plus grande entité au sein de l'Union européenne et le rôle européen du Benelux est confirmé, comme je l'ai déjà évoqué, au sein même des traités européens.

Wanneer één van de drie landen het voorzitterschap van de Raad van de EU waarneemt, treden de Beneluxstaten vaak gezamenlijk op en, buiten het voorzitterschap, is er de sterke afstemming in Beneluxverband voor allerlei dossiers van de Europese Unie.

De voorzitter van het Europees Parlement, de heer Martin Schulz, merkte onlangs op dat Europa de Benelux nodig heeft. Hij wees erop dat de Frans-Duitse as binnen de Europese Unie efficiënter werkt en beter aan de orde komt als de Beneluxlanden als actieve spelers de Frans-Duitse as vervoegen. Hij wees erop dat in de periode van lange regeringsonderhandelingen in België en Nederland de Benelux enigszins aan slagkracht had verloren, en dat deze slagkracht nu weer hersteld is.

Op het Europese forum zijn regionale samenwerkingsverbanden en coalities van kleinere of middelgrote landen actueler dan ooit en zij nemen de Benelux als inspiratiebron. Deze verbanden ontmoeten elkaar en komen tot afspraken.

Zo volstaat het te verwijzen naar de Top van de ministers van Buitenlandse Zaken van de Visegrad, de Noordse Raad en de Baltische Staten op 20 februari 2013 te Gdansk, of naar de ontmoeting tussen de ministers van Buitenlandse Zaken van de Beneluxlanden en van de Baltische Staten in december 2012 waar afspraken zijn gemaakt over het nabuurschapbeleid en over het *poolen* van de consulaire samenwerking.

Vanuit deze context kan men dus kritische kanttekeningen plaatsen bij de opmerking van een aantal parlementsleden als zou een samenwerkingsverband als de Benelux geen toekomst of meerwaarde meer zou hebben.

Vanuit het rendementsdenken kan men voorts opwachten dat het Beneluxmodel kan bijdragen tot het creëren van de nodige schaaleffecten.

Zo is er in de Benelux al lang een basis voor defensiesamenwerking tussen de drie landen, en deze samenwerking wordt nu in het kader van de EU verder verdiept, bijvoorbeeld in het kader van een rationalisatie van de diplomatieke en consulaire vertegenwoordigingen van de drie Beneluxlanden in de wereld.

De nood aan politieke sturing, die het rapport duidelijk naar voor brengt, is een onderwerp waarover het

Lorsqu'un des trois pays exerce la présidence du Conseil de l'Union européenne, les États membres du Benelux agissent souvent de concert et, en dehors de la présidence, on observe une large correspondance des points de vue dans le cadre du Benelux au sujet de nombreux dossiers européens.

Le président du Parlement européen a récemment rendu un certain hommage au Benelux. Je ne vais pas répéter ici les propos de M. Oberweis citant M. Schulz. Il a indiqué, il faut être objectif sur ce point, que pendant longtemps le Benelux avait connu une sorte d'endormissement qu'il attribuait aux périodes de négociations particulièrement longues en vue de la formation de gouvernement que la Belgique et les Pays-Bas ont connues et il se réjouissait de constater qu'aujourd'hui le niveau de dynamisme était revenu à son niveau d'antan.

Dans le forum européen, les structures de coopération régionale et le rapprochement de petits et moyens États sont plus actuels que jamais et s'inspirent souvent du Benelux comme modèle. Ces structures se rencontrent et concluent des accords.

Il suffit de songer au sommet des ministres des Affaires étrangères de Visegrad, du Conseil nordique et de l'Assemblée balte qui s'est tenu le 20 février 2013, donc tout récemment, à Gdansk, ou encore à la rencontre entre les ministres des Affaires étrangères du Benelux et de l'Assemblée balte de décembre 2012, à l'occasion de laquelle des accords ont été conclus à propos de la politique relative aux zones naturelles et au regroupement de la coopération consulaire.

Dans ce contexte, je ne peux faire miennes les critiques concernant les propos de certains parlementaires qui considèrent qu'une structure de coopération comme le Benelux n'aurait plus d'avenir et ne constituerait plus pour les pays qui la composent une réelle plus-value.

Si l'on raisonne en termes de rendement comme le fait d'ailleurs le rapport de l'inspection néerlandaise, on peut objecter que le modèle du Benelux peut induire les effets d'échelle particulièrement utiles.

Ainsi, il existe de longue date dans les pays du Benelux une base de coopération dans le domaine de la défense entre les trois pays et, une collaboration plus approfondie pourrait voir le jour par exemple dans le cadre d'une rationalisation des représentations diplomatiques et consulaires des trois pays du Benelux de par le monde.

La nécessité d'un pilotage politique, mise en évidence dans ce rapport, est un sujet à propos duquel le Parlement

Beneluxparlement aan de drie regeringen nadere uitleg kan vragen en denkpistes kan ontwikkelen.

Er kan worden aan toegevoegd dat deze politieke sturing een zaak is voor de drie regeringen, waar de Benelux Unie (en het secretariaat-generaal) op zich buiten staat.

Hetzelfde kan gezegd worden over lange regeringsonderhandelingen of frequente regeringswissels.

Ook over de nood aan meer flexibiliteit en het toespitsen op kerntaken en actualiteit kunnen denkpistes worden uitgestippeld door het Beneluxparlement.

Als Beneluxparlement proberen we hierop alvast op een flexibele en snelle wijze in te spelen. Voorzitter Oberweis heeft trouwens herinnerd aan de hoorzitting die in januari werd gehouden over de moeilijkheden met de Fyra tussen Brussel en Nederland, samen met de bevoegde commissies van de nationale bevoegde parlementen. Ons Beneluxparlement zal trouwens morgen, in aanwezigheid van de beleidsmensen van de Nederlandse en Belgische Spoorwegen, de stand van zaken in dat dossier schetsen. Het Beneluxparlement heeft trouwens zeer snel gereageerd op de problemen in verband met het paardenvlees, dat als “zuiver rundsvlees”. op de markt werd gebracht

Er bleek een rechtstreeks verband te bestaan, meer bepaald tussen producenten hier in het Groothertogdom en Nederland. Dat probleem heeft onze publieke opinie beroerd.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de Benelux kan trots terugblinken op verwzenlijkingen die er niet zouden geweest zijn zonder dit unieke regionale samenwerkingsverband.

Dit belet ons niet om op constructieve wijze de Benelux-samenwerking te evalueren en bouwstenen aan te reiken voor de toekomst. Elke instelling moet zich aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen en met het nieuwe Beneluxverdrag hebben we alvast een rechtskader dat garanties biedt voor een beloftevolle toekomst van de Benelux in Europa.

Ik denk dat ik hiermee het kader heb geschatst voor verdere discussie tijdens dit themadebat. De bevindingen

Benelux peut demander des précisions aux trois gouvernements et développer des pistes de réflexion.

Effectivement, le Parlement n'est évidemment pas en première ligne et la responsabilité sur ce plan-là, revient évidemment avant tout aux trois gouvernements et ce n'est effectivement ni au Secrétariat général ni au Parlement d'assumer cette responsabilité.

On peut dire la même chose à propos de longues négociations en vue de la formation d'un gouvernement ou de fréquents changements de gouvernement.

Par ailleurs, notre Parlement Benelux peut définir des pistes de réflexion à propos de la nécessité d'une plus grande flexibilité et la nécessité de se concentrer sur les tâches actuelles c.-à-d. les tâches qui touchent nos concitoyens au quotidien.

En tant que Parlement Benelux, nous nous efforçons en tout cas de réagir de la manière la plus flexible et la plus rapide possible. Le Président Oberweis a d'ailleurs rappelé l'audition organisée en janvier à propos des avatars du train Fyra entre Bruxelles et les Pays-Bas avec des commissions compétentes des parlements nationaux concernés. Un dossier sur lequel d'ailleurs notre Parlement Benelux refera le point dès demain en présence des responsables des Chemins de fer néerlandais et belges. Nous avons, également, à l'occasion de problèmes liés à la viande chevaline baptisée “pur bœuf”, retenu l'attention du Parlement Benelux dans des conditions particulièrement rapides.

On a vu qu'il y avait des rapports directs, notamment entre des producteurs d'ici au Grand-Duché de Luxembourg et les Pays-Bas. Ce problème a ému nos opinions publiques.

Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, j'en terminerai en vous affirmant que je crois qu'il est indiscutable que le Benelux peut s'enorgueillir de réalisations qui n'auraient pu exister sans cette structure de collaboration régionale unique en Europe.

Cela ne nous empêche pas de soumettre la coopération Benelux à une évaluation constructive et permanente ni de proposer des fondements pour l'avenir. Toute institution doit s'adapter à des développements nouveaux et le récent Traité Benelux nous fournit le cadre juridique garantissant au Benelux un avenir prometteur au sein de l'Union européenne.

Je pense ainsi avoir esquissé les contours de la discussion à venir dans le cadre de ce débat d'actualité. Les

die tijdens dit debat naar voor worden geschoven, kunnen dan verder worden uitgediept door de bevoegde commissies en het voorwerp uitmaken van een aanbeveling.

Ik dank u voor uw aandacht en kijk uit naar de uiteenzetting van de heer Asselborn en naar een vruchtbare gedachtewisseling waarbij de doelstellingen en de krachtlijnen voor het komende jaar zullen worden uiteengezet.

Dit zal de meerwaarde van onze samenwerking mooi in de verf kunnen zetten.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Hartelijk dank, mijnheer Draps, voor uw krachtige toespraak. Ik geef nu het woord aan de heer Asselborn.

De heer Asselborn (L) F.- Mijnheer de voorzitter, excellenties, geachte collega's parlementsleden, ik verontschuldig mij omdat ik niet aan uw dialoog kan deelnemen. Maar ik zal mijn toespraak beginnen met een commentaar bij het betoog van de heer Draps die, in mijn ogen, een zeer positieve en zeer interessante uiteenzetting over de werking van de Benelux heeft gehouden.

Ik ben minister van Buitenlandse Zaken sinds 2004. Sinds 2005 komen de ministers van Buitenlandse Zaken opnieuw gereeld bijeen te Brussel voor elke Raad van Ministers en ook voor de Raad Algemene Zaken.

Ik kan u verzekeren dat ik die vergaderingen niet zou willen missen, zelfs al zijn er soms twee liberalen en een socialist aanwezig. Dat heeft minder belang, we zijn daar niet om een partij te vertegenwoordigen, maar om drie landen van een unie te vertegenwoordigen die tijdens de oorlog en niet na de oorlog werd opgericht. We hebben dus de verantwoordelijkheid de weg te blijven bewandelen van degenen die de Benelux en de Europese Unie hebben opgebouwd.

2013 is voor Luxemburg een zeer belangrijk jaar wat het buitenlands beleid betreft. U weet dat wij werden verkozen als niet-permanente vertegenwoordiger voor twee jaar in de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties. Luxemburg neemt in 2013 ook het voorzitterschap waar van het Comité van ministers van de Benelux.

Ik kan u zeggen dat dat tijd heeft gekost. We zijn in 2007 op het niveau van de ministers gestart en in 2008 hebben we gezegd: we moeten op tijd klaar zijn. En we waren op tijd klaar, al lag dat niet voor de hand. In Luxemburg is er een parlement, in Nederland zijn er twee en in België

constats qui seront faits pourront ensuite être approfondis par les commissions compétentes et faire l'objet d'une recommandation.

Je vous remercie de votre attention et c'est avec la plus grande attention que j'écouterai l'exposé de M. Asselborn et l'échange fructueux qui s'en suivra certainement.

Ce sera une manière de bien mettre en évidence la plus-value que représente notre coopération.

M. Oberweis, président (L) F.- Un grand merci monsieur Draps pour votre discours très étayé. Maintenant, je cède la parole à M. Asselborn.

M. Asselborn (L) F.- Monsieur le président, excellences, chers collègues parlementaires, je vous prie de m'excuser de ne pas pouvoir participer à votre dialogue. Mais je vais faire ce discours tout en commentant les interventions de M. Draps qui a fait un exposé, à mon avis, très positif et très intéressant sur le fonctionnement du Benelux.

Je suis ministre des Affaires étrangères depuis 2004. Depuis 2005, on a repris les réunions régulières au niveau des ministres des Affaires étrangères à Bruxelles pour chaque Conseil des Ministres et aussi pour le Conseil des Affaires générales.

Je vous assure, je ne voudrais pas m'en passer même s'il y a parfois deux libéraux et un socialiste. Peu importe, on n'est pas là en tant que représentant de parti mais on est là en tant que représentant de trois pays d'une union née pendant la guerre et pas après la guerre. Cela nous responsabilise de continuer sur la voie de ceux qui ont construit le Benelux et aussi l'Union européenne.

En 2013, nous avons vécu au Luxembourg une année très importante en ce qui concerne la politique étrangère. Vous savez que nous avons été élus en tant que représentant non permanent pour deux ans au Conseil de sécurité des Nations Unies. Le Luxembourg assume en effet tout au long de cette année 2013 la responsabilité de présider le Comité de ministres Benelux.

Je peux vous dire que cela a pris du temps. On a commencé en 2007 au niveau des ministres, en 2008, on a toujours déclaré: il faut que l'on arrive à temps. On est arrivé à temps, ce n'était pas évident. Au Luxembourg il y a un Parlement, aux Pays-Bas il y en a deux, mais en

zijn er verscheidene parlementen. Al die etappes werden afgelegd en ik denk dat we fier kunnen zijn op wat werd verwezenlijkt.

De uitdagingen voor ons voorzitterschap in de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties zijn een bewijs van de uitstekende betrekkingen met onze Belgische en Nederlandse partners. Dat is een voorwaarde voor een goede Beneluxsamenwerking, zowel op het niveau van de respectieve regeringen als met mijn twee huidige collega's, de heren Didier Reynders en Frans Timmermans.

De beslissing van de Nederlandse regering en van de Belgische regering om voor 2013 en 2014 Belgische en Nederlandse diplomaten af te vaardigen in onze teams te Luxemburg en ook te New York gedurende de duur van ons mandaat van niet-permanent lid van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties, is een recente bevestiging van die goede verstandhouding.

Ik neem de gelegenheid te baat om hulde te brengen aan de inzet van mijn Belgische collega, minister Didier Reynders, en aan zijn team voor het waardevolle werk dat zij in 2012 hebben verricht.

Ik ben hier om te spreken over de meerwaarde van de Beneluxsamenwerking en de samenwerking tussen het Comité van ministers en de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad, die over het algemeen Beneluxparlement wordt genoemd. Het Parlement is een belangrijke instelling die enkele jaren voor de eigenlijke Benelux Economische Unie werd opgericht en waarvan de rol in het nieuw verdrag werd bevestigd.

Verleden jaar heeft het Belgisch voorzitterschap veel gewerkt aan de herziening van de overeenkomst van 1955 tot instelling van het Beneluxparlement. Die herziening is noodzakelijk om de Overeenkomst van 1955 aan het nieuw Beneluxverdrag aan te passen. Het gaat erom in een nieuwe basisovereenkomst te voorzien die in overeenstemming zal zijn met de doelstellingen van de Benelux Unie, maar die uiteraard geen afbreuk zal doen aan de huidige bevoegdheden van het Beneluxparlement.

Ik ben verheugd dat onlangs een stand van zaken aan het Permanent Comité van het Beneluxparlement werd voorgesteld. Het is inderdaad noodzakelijk dat we met u in contact blijven in dat dossier dat u zo na aan het hart ligt en waarvoor u al zoveel werk hebt verricht. Het is mijn bedoeling, en ik twijfel er niet aan dat u dezelfde bedoelingen hebt, de Overeenkomst tot herziening van de Overeenkomst van 1955 tot instelling van het Beneluxparlement tegen het einde van het jaar te laten ondertekenen.

Belgique il y en a plusieurs. On a passé toutes ces étapes et je pense que l'on peut être fier de ce que l'on a accompli.

Les défis que représentent pour nous la présidence du Conseil de sécurité des Nations Unies témoignent d'excellentes relations avec nos partenaires belges et néerlandais, condition préalable à une bonne coopération Benelux, ceci tant au niveau des gouvernements respectifs qu'avec mes deux collègues actuels Didier Reynders et Frans Timmermans.

Cette entente s'est encore manifestée récemment avec la décision des gouvernements belge et néerlandais de détacher pour 2013 et 2014 des diplomates belge et néerlandais à nos équipes au Luxembourg et aussi à New-York pendant notre mandat de membre non permanent au Conseil de sécurité des Nations Unies.

Je saisir l'occasion de saluer l'engagement de mon collègue belge, le ministre Didier Reynders, et de son équipe pour leur travail précieux tout au long de 2012.

Je suis ici pour parler de la plus-value de la coopération Benelux et de la coopération entre le Comité de ministres et le Conseil interparlementaire Benelux, généralement appelé Parlement Benelux. Le Parlement est une institution importante qui a précédé l'institution de l'Union économique Benelux proprement dite de quelques années et qui a vu son rôle confirmé dans le nouveau traité.

L'année dernière, la présidence belge a beaucoup travaillé sur le chantier que constitue la révision de la convention de 1955 instituant le Parlement Benelux. Cette révision est devenue nécessaire pour adapter la Convention de 1955 au nouveau Traité Benelux. Il s'agit ici de créer une nouvelle base conventionnelle qui sera harmonisée avec les objectifs de l'Union Benelux mais qui ne portera bien évidemment pas préjudice aux compétences actuelles du Parlement Benelux.

Je me félicite du fait qu'un état des lieux ait été présenté récemment au Comité permanent du Parlement Benelux. Il est en effet indispensable de garder le contact avec vous dans ce dossier qui vous tient à cœur et pour lequel vous avez déjà accompli un travail considérable. Mon ambition est, et je ne doute pas que vous la partagez avec moi, de procéder à la signature de la Convention portant la révision de celle de 1955 instituant le Parlement Benelux d'ici la fin de l'année.

U weet dat het voorzitterschap van het Beneluxparlement voor twee jaar, 2013 en 2014, door Luxemburg wordt waargenomen terwijl het voorzitterschap van het Comité van ministers, krachtens het nieuw Beneluxverdrag, een jaar duurt.

Ik heb vernomen dat u hebt gesproken over een mogelijke synchronisatie in 2013. Ik weet dat een meerderheid onder u van oordeel is dat de voorzitter van het Beneluxparlement beter gedurende twee jaar de besprekingen kan leiden; dat komt de continuïteit ten goede en is ook ingegeven door organisatorische redenen gelet op het feit dat het aantal plenaire zittingen beperkt is tot drie in het land dat het voorzitterschap waarneemt.

Ik respecteer deze keuze, te meer daar, afgezien van de aanwezigheid van de ministers op de plenaire zittingen, de werkzaamheden van het Comité van ministers en van het Beneluxparlement soms een verschillend traject kunnen volgen.

In afwachting zullen we trachten zoveel mogelijk samen te werken en onze werkzaamheden met u te coördineren. Zo hebben we al uitgemaakt welke Luxemburgse ministers aanwezig zullen zijn op de plenaire zittingen van dit jaar. Naast de bespreking van vandaag, zal de heer Roman Schneider (minister van Landbouw) morgen, zaterdag 16 maart, aanwezig zijn om over de kwestie van het frauduleus paardenvlees te spreken.

De bespreking zal gevuld worden door de ministers Nicolas Schmit (minister van Arbeid, Werkgelegenheid en Immigratie), Claude Wiseler (minister van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur), Jean-Marie Halsdorf (minister van Binnenlandse Zaken) die beschikbaar zullen zijn om met u op de plenaire zittingen tot het einde van het jaar van gedachten te wisselen.

Met betrekking tot de herziening van het Protocol tot wijziging van het verdrag van 1965 betreffende de instelling en het statuut van een Benelux-Gerechtshof wens ik u allen te danken voor het vertrouwen dat u stelt in mijn land als toekomstige gastheer van het Benelux-Gerechtshof.

Ik wens te herinneren aan de debatten van eind februari die het de Luxemburgse parlementsleden mogelijk hebben gemaakt het wetsontwerp met betrekking tot het Protocol tot wijziging van het Verdrag van 1965 te bekraftigen. Hiermee wordt het bewijs geleverd dat de Luxemburgers zich inzetten om de zaken te doen opschieten.

Nu zou ik het over het meerjarenprogramma 2013-2016 van de Benelux willen hebben. Het is het resultaat van een brede publieke consultatie die door het Secretariaat-generaal van de Benelux werd georganiseerd. Ik neem de

La Présidence du Parlement Benelux est actuellement exercée, comme vous le savez, pendant deux années, 2013 et 2014, par le Luxembourg, alors qu'à la suite du nouveau Traité Benelux, la Présidence du Comité de ministres l'est pour une durée d'un an.

Je suis informé que vous avez discuté d'une possible synchronisation en cette année 2013. Je sais qu'une majorité de vous estime que le Président du Parlement Benelux peut mieux, sur une durée de deux ans, conduire les débats, dans un souci de continuité, pour des raisons organisationnelles et eu égard au fait que le nombre de sessions plénaires est limité à trois dans le pays qui exerce la Présidence.

Je respecte ce choix d'autant plus qu'en dehors de la présence de ministres lors de la séance plénière, les travaux du Comité de ministres et du Parlement Benelux peuvent suivre parfois des trajectoires distinctes.

En attendant, nous essaierons de collaborer et de coordonner nos travaux au maximum avec vous. C'est ainsi que nous avons déjà clairement établi quels ministres luxembourgeois seront présents lors des séances plénaires de l'année en cours. Outre la discussion aujourd'hui, le ministre Romain Schneider (ministre de l'Agriculture) sera présent demain, samedi 16 mars, pour s'entretenir du problème de la viande de cheval frauduleuse.

La discussion sera suivie par les ministres Nicolas Schmit (ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration), Claude Wiseler (ministre du Développement durable et des Infrastructures), Jean-Marie Halsdorf (ministre de l'Intérieur) qui seront disponibles pour débattre avec vous durant les prochaines sessions plénaires d'ici la fin de l'année.

Au sujet de la révision du Protocole modifiant le traité de 1965 relatif à l'institution et au statut d'une Cour de Justice du Benelux, je souhaite vous remercier tous de la confiance témoignée à mon pays en tant que futur hôte de la Cour de Justice Benelux.

Je voudrais rappeler les débats de fin février, permettant aux parlementaires luxembourgeois de ratifier le projet de loi du Protocole modifiant le traité de 1965. Cela montre l'engagement côté luxembourgeois pour faire avancer les choses

Je souhaite en venir au programme de travail plurianuel 2013-2016 du Benelux. C'est le résultat d'une large consultation publique menée par le Secrétariat général du Benelux. Je profite de l'occasion pour remercier le Secré-

gelegenheid te baat om de Secretaris-generaal, de heer van Laarhoven, alsook zijn twee adjuncten, de heren Willems en De Muyser en het hele team voor hun werk dat voor dit dossier onontbeerlijk is, te danken. Ik hoop dat wij die vruchtbare samenwerking waaraan wij veel belang hechten, zullen kunnen voortzetten.

Ik kan er nog aan toevoegen dat sommigen van oordeel zijn dat de Luxemburgse voorzitterschappen in hun opdracht zullen slagen omdat mijn land de rol die het Secretariaat in een internationale organisatie kan spelen, beter kent en respecteert. Vervolgens zou ik de belangrijke coördinatierol willen beklemtonen die het Secretariaat-generaal speelt in het kader van de coördinatie van de activiteiten tussen het Beneluxparlement en het Comité van ministers.

Maar laten we het hebben over ons meerjarenprogramma dat het voorwerp is geweest van een ruime publieke consultatie en dat, na besprekingen tussen de vertegenwoordigers van de Beneluxlanden, werd afgerond.

In dat programma wordt de verankering van de Benelux Unie in Europa beklemtoond: de drie regeringen van de Benelux geven te kennen dat ze samen een voortrekkersrol in de Europese integratie willen blijven spelen.

We willen ook de grensoverschrijdende samenwerking tussen onze drie landen efficiënter maken. We kunnen het zo stellen dat al de ervaring die de Beneluxlanden in hun respectieve grensgebieden hebben opgedaan, het Beneluxoverleg ten goede zal komen: wat Nederland, bijvoorbeeld, in zijn grensgebieden doet kan tijdens de besprekking worden benut, net zoals de Luxemburgse ervaring met Lotharingen of Saarland.

Om het belang van de samenwerking tussen de Beneluxlanden en Noordrijn-Westfalen te beklemtonen, heb ik het initiatief genomen, ook op verzoek van mijn collega's-ministers van Buitenlandse Zaken, mevrouw Hannelore Kraft, minister-president van Noordrijn-Westfalen uit te nodigen voor een discussie in aanwezigheid van ons drie, ministers van Buitenlandse Zaken, en naar ik hoop ook van het Secretariaat, over een nauwere samenwerking van haar regio met de Beneluxlanden.

We hadden afgesproken voor 23 april, maar de NATO, die een nog belangrijkere instelling dan de Benelux is, kreeg die dag de voorrang. We zullen het zeer snel eens worden over een nieuwe datum.

We willen, wat onze doelstellingen betreft, realistisch en pragmatisch blijven. Tegelijkertijd willen we flexibel zijn en openstaan voor nieuwe uitdagingen. Het meerja-

taire général M. van Laarhoven, sans oublier ses deux adjoints, MM. Willems et De Muyser et toute l'équipe, de leur travail, indispensable sur ce dossier. J'espère que nous pourrons poursuivre cette coopération fructueuse à laquelle nous attachons une grande importance.

Laissez-moi ajouter que d'aucuns disent que les Présidences luxembourgeoises réussiront car mon pays connaît et respecte au mieux le rôle que peut jouer le Secrétariat dans une organisation internationale. Je voudrais enfin insister sur le rôle important de coordination du Secrétariat général dans le cadre de la coordination des activités entre le Parlement Benelux et le Comité de ministres.

Revenons à notre programme pluriannuel, soumis à une large consultation publique et finalisé dans des discussions entre les représentants des pays du Benelux.

Ce programme souligne l'ancrage de l'Union Benelux en Europe et marque la volonté des trois gouvernements du Benelux de vouloir continuer à jouer ensemble un rôle moteur en matière d'intégration européenne.

Nous souhaitons également rendre plus efficace la coopération transfrontalière entre nos trois pays. Disons que la concertation Benelux bénéficie de toute l'expérience des pays qui le composent dans leurs régions frontalières respectives: ainsi ce que les Pays-Bas font dans leurs régions frontalières alimente le débat comme l'expérience luxembourgeoise avec la Lorraine ou la Sarre le fait.

Afin de souligner l'importance de la coopération entre les pays du Benelux et la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, j'ai pris l'initiative et aussi sur demande de mes collègues-ministres des Affaires étrangères, d'inviter Mme Hannelore Kraft, ministre-présidente de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie pour discuter en présence de nous trois, ministres des Affaires étrangères et j'espère aussi du Secrétariat, de l'intensification de la coopération de sa région avec les pays du Benelux.

On avait fixé le 23 avril et malheureusement l'OTAN qui est une organisation encore plus importante que le Benelux, a eu la primauté de cette date. Nous allons nous mettre d'accord très vite pour une autre date.

Nous voulons rester réaliste et pragmatique dans nos objectifs tout en restant flexible et ouvert à de nouveaux défis. Le programme pluriannuel se décline en sept grands

renprogramma behelst zeven grote actieterreinen: energie, leefmilieu en ruimte, sociale cohesie, economie en kennis, mobiliteit, veiligheid en fraudepreventie.

Kortom, het meerjarenprogramma is een strategisch document dat meer concreet wordt vertaald in jaarprogramma's, zoals het jaarplan 2013 dat we ook op het Comité van ministers van eind december te Brussel hebben besproken.

Ik ben het eens met u, mijnheer Draps, dat de tijd op de vergaderingen van het Comité van ministers soms dringt en dat we soms niet alle details kunnen behandelen. Maar we hebben vertrouwen in het Secretariaat dat alles zeer goed voorbereidt zodat we alles tamelijk vlug kunnen goedkeuren. Ik heb uw standpunt begrepen.

U hebt gelijk, als ministers van Buitenlandse Zaken moeten we ons om belangrijke aangelegenheden, maar ook meer meerdiepgaande kwesties van de Benelux bekommeren. Laten we ons best doen in de toekomst.

Tijdens ons voorzitterschap zal speciale aandacht uitgaan naar het dossier van de consulaire samenwerking. De heer Timmermans is, zodra hij in Nederland minister was geworden, naar Luxemburg en Brussel gekomen en we hebben alle drie in die zin geijverd.

In dat verband werd door de drie protocollen zeer belangrijk werk verricht en ik vind dat we dat dossier moeten steunen want het gaat hier om een dossier dat de burger aanbelangt.

Het is een gebied waar de Benelux een stevige reputatie heeft opgebouwd en waar hij zijn samenwerking ten aanzien van derde landen op het gebied van het visumbeleid en de overname-akkoorden hoopt te versterken voor zover de Europese Unie niet over een mandaat beschikt om ten aanzien van die landen te onderhandelen.

Wat de consulaire samenwerking betreft, moeten we helaas vaststellen dat we op het niveau van de Europese Unie, die ten dienste van de burgers staat, niet het nodige hebben kunnen doen. Een groot aantal landen heeft nog niet de nodige energie gevonden om de consulaten, Europese ambassades die door de burger van de Europese Unie worden betaald, te laten werken als ambassade zodat de mensen die hun paspoort, hun geldbeurs of andere zaken hebben verloren, worden geholpen.

Vooral het aspect consulaire bescherming ten voordele van onze burgers ligt ons na aan het hart. We willen top zijn zodat onze landgenoten die in het buitenland in

domaines d'actions: l'Energie, l'Environnement et le Terroir, la Cohésion sociale, l'Economie et la Connaissance, la Mobilité, la Sécurité et la Prévention des fraudes.

Bref, le programme pluriannuel est un document stratégique qui est traduit de manière plus concrète dans les programmes annuels, comme le plan annuel 2013 que nous avons également discuté et adopté lors du Comité de ministres fin décembre à Bruxelles.

Je dois convenir avec vous, monsieur Draps, que lors des réunions du Comité de ministres Benelux parfois le temps presse et parfois nous n'entrons pas dans tous les détails du sujet mais nous faisons confiance au Secrétariat car tout est très bien préparé et que nous pouvons donner notre aval assez rapidement. J'ai compris votre point de vue.

Vous avez raison, comme ministres des Affaires étrangères nous devons nous occuper de matières importantes mais aussi des matières plus en profondeur du Benelux, faisons de notre mieux à l'avenir.

Un dossier retiendra une importance particulière durant notre Présidence. Il s'agit de la coopération consulaire, et M. Timmermans, dès qu'il a été élu ministre aux Pays-Bas, est venu au Luxembourg et à Bruxelles et nous avons tous les trois œuvré en ce sens.

A ce sujet, de très importants travaux ont été effectuées par les trois protocoles et je pense qu'il faut soutenir ce dossier parce que c'est un dossier qui concerne le citoyen.

C'est un domaine où le Benelux s'est forgé une solide réputation et où il compte intensifier sa coopération vis-à-vis de pays tiers en matière de politique de visas et d'accords de réadmission pour autant que l'Union Européenne ne dispose pas de mandat de négociation à l'égard de ces pays.

Malheureusement, en ce qui concerne la coopération consulaire, il faut constater qu'au niveau de l'Union européenne, qui est au service du citoyen, nous n'avons pas su faire le pas nécessaire car un grand pays n'a pas encore trouvé la bonne carburation afin que les consulats, ambassades européennes, rétribués par le citoyen de l'Union européenne, puissent fonctionner en tant qu'ambassade afin d'aider les gens qui ont perdu leur passeport, leur porte-monnaie ou autre chose.

C'est surtout le volet protection consulaire au bénéfice de nos citoyens qui nous tient à cœur, nous voulons être à la pointe de manière à ce que nos compatriotes en détresse

moeilijkheden verkeren een passende consulaire bijstand kunnen genieten.

Die samenwerking heeft echt belangstelling gewekt in de Baltische landen die zich bij deze besprekking hebben aangesloten. Er werd een werkgroep bestaande uit ambtenaren uit de zes landen opgericht die geregeld bijeenkomt.

Ik kom net terug van Tallinn in Estland waar we dat punt opnieuw hebben besproken. De Beneluxlanden en de Baltische landen dringen erop aan dat, op consulair niveau, Estland in Australië bevoegd zou zijn voor de consulaire zaken van de Baltische landen en de Beneluxlanden.

Een van de punten die ook werd besproken is het ontwerp van richtlijn van de Raad betreffende de consulaire bescherming van de burgers van de Europese Unie die niet in het buitenland zijn vertegenwoordigd. We nemen ons voor namens de Baltische landen en de Beneluxlanden een gezamenlijk standpunt in te nemen.

U weet ongetwijfeld dat de ministers van Buitenlandse Zaken van de zes landen in hun gezamenlijke verklaring van 10 december jongstleden hebben verwezen naar de besprekkingen over de richtlijn.

Ons voorzitterschap voorziet ook, in samenwerking met het Secretariaat van de Benelux, in een overleg op geregelde tijdstippen over de voorstellen van richtlijnen van de Europese Unie, zowel stroomopwaarts als stroomafwaarts. Het is natuurlijk de bedoeling tot gezamenlijke standpunten te komen op een ogenblik dat, zo nodig, een andere richting moet worden ingeslagen.

Andere dossiers waarvoor we tijdens ons voorzitterschap aandacht zullen hebben, zijn de samenwerking op energiegebied, meer bepaald de voorzieningszekerheid met bijvoorbeeld de integratie van de gas- en elektriciteitsnetwerken, ook in het perspectief van een stijgend aandeel van hernieuwbare energie in het energiegebruik.

De Benelux, en ruimer ook Duitsland en Frankrijk, is voor Luxemburg het ideale forum om de markten op elkaar aan te sluiten. Dat is de reden waarom de Luxemburgse minister van Economie zich voorneemt op dat gebied vooruitgang te boeken.

De pers in onze drie landen heeft daar veel aandacht aan besteed en dat is de reden waarom ik wil beklemtonen dat wij de idee van de Benelux Unie steunen om de grensoverschrijdende telecomtarieven op een grondige wijze te ontleden met als doel het realiseren van een gezamenlijke telecomzone zonder roamingtarieven in België, Nederland en Luxemburg.

à l'étranger puissent recourir à une assistance consulaire appropriée.

Cette coopération a suscité un réel intérêt auprès des Pays baltes qui se sont associés à cette discussion. Cela a pris la forme d'un groupe de travail, entre les six pays au niveau des fonctionnaires, qui se réunit de manière régulière.

Je reviens de Tallinn en Estonie, et nous avons à nouveau évoqué ce point-là. On insiste entre pays beneluxiens et pays baltes pour qu'au niveau consulaire l'Estonie puisse être compétente en Australie pour les Affaires consulaires des pays baltes et des pays du Benelux.

Parmi les sujets de discussion figure également le projet de Directive du Conseil relative à la protection consulaire des citoyens de l'Union européenne à l'étranger non représentés. Nous envisagerons de présenter une position commune Benelux-pays baltes.

Vous n'êtes pas sans savoir que les ministres des Affaires étrangères des six pays se sont référés aux discussions en cours concernant la Directive lors de leur déclaration commune du 10 décembre dernier.

Notre Présidence prévoit également, en coopération avec le Secrétariat du Benelux, une concertation régulière en amont et en aval des propositions de directives de l'Union européenne. Le but est bien sûr d'arriver à des positions communes au moment où on peut encore changer, si c'est nécessaire, la direction des choses.

D'autres dossiers qui retiendront l'attention durant notre Présidence concernent la coopération en matière énergétique, notamment, la sécurité d'approvisionnement au premier plan, avec, par exemple, l'intégration des réseaux de gaz et d'électricité, y compris dans la perspective d'un recours accru aux énergies renouvelables dans le mix énergétique.

Le Benelux, et par extension l'Allemagne et la France, est, pour le Luxembourg, le forum idéal pour réaliser la connexion des marchés. C'est la raison pour laquelle le Ministre luxembourgeois de l'Economie prévoit d'accomplir des progrès en la matière.

On en a parlé beaucoup dans la presse dans nos trois pays, pour cette raison, je souhaite préciser que nous soutenons l'idée de l'Union Benelux de réaliser une analyse approfondie des tarifs télécoms transfrontaliers avec l'objectif de créer une zone télécoms commune sans tarifs d'itinérance en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg.

Het dossier is dan ook een typisch voorbeeld van de rol van proeftuin die de Benelux Unie in Europa speelt. We kunnen als voorbeeld dienen door een katalysatorfunctie te vervullen voor de ontwikkeling van het telecombeleid en de telecommarkt in de Europese Unie. We weten dat het niet gemakkelijk zal zijn, maar we wensen die kans te benutten.

Mobiliteit is, zoals de heer Draps al heeft gezegd, een ander onderwerp dat steeds ter tafel komt wanneer we het over de Beneluxsamenwerking hebben. Ik wil een specifiek aspect van de mobiliteitsproblematiek belichten, namelijk het grensoverschrijdend vervoer over korte afstand.

U weet dat elke ochtend 150 000 Belgische, Franse en Duitse grensarbeiders in Luxemburg komen werken. Onze wegen zitten overvol en we weten dat er onvoldoende openbaar vervoer is tussen Luxemburg en Frankrijk, België en Duitsland. Ik zal daar niet langer blijven bij stilstaan maar het gaat hier om een zeer belangrijke kwestie.

In dezelfde gedachtegang vind ik het essentieel dat de werknemers worden aangemoedigd en ingelicht over de wijze waarop ze aan de andere kant van de grens kunnen werken. Dat is in elk geval van vitaal belang voor ons. Noordrijn-Westfalen, Nederland en België werken aan een portaal over de grensarbeid.

Wij achten een uitbreiding tot Luxemburg meer dan ooit belangrijk want dat kan de arbeidsmobiliteit verhogen en de werknemers ertoe aanzetten in buurlanden te gaan werken zodat de bedrijven over meer gespecialiseerde werkkrachten kunnen beschikken.

Nog een woord over de criminaliteit, als u mij toestaat. De organisatie door het Beneluxparlement van een conferentie over cybercriminaliteit verheugt ons. In dat verband kan ik u mededelen dat ik dinsdag een bezoek heb gebracht aan het NATO Cooperative Cyber Defence Centre of Excellence, het Excellentiecentrum voor cyberbescherming te Tallinn in Estland.

Naar aanleiding van de zware cyberaanval waarvan de banken, de regering, de ministeries, de media, de politie en de spoeddiensten in Estland drie weken het slachtoffer waren, heeft de Estlandse regering beslist dat centrum op te richten dat tot doel heeft de samenwerking en het bundelen van de capaciteit en van de inlichtingen tussen de NATO-landen op het gebied van de cybersicuriteit in de hand te werken.

Op het centrum werken deskundigen uit verscheidene lidstaten van de NATO. Luxemburg heeft de wens geuit lid

Par conséquent, le dossier se présente comme un projet typique dans le cadre de l'Union Benelux en tant que laboratoire de l'Europe. Nous avons l'opportunité de servir d'exemple en jouant un rôle de catalyseur pour le développement de la politique en matière de télécoms et du marché des télécoms au sein de l'Union européenne. Nous savons que ce ne sera pas facile mais nous souhaitons saisir cette opportunité.

La mobilité, M. Draps l'avait dit, est un autre sujet qui ne cesse de revenir sur la table lorsqu'on parle de coopération Benelux. Je souhaite évoquer un aspect particulier de la problématique de la mobilité, notamment les transports transfrontaliers à courte distance.

Vous savez que le Luxembourg accueille chaque matin 150 000 frontaliers belges, français et allemands. Nos routes sont bouchées et nous savons qu'il y a un manque de transports publics entre le Luxembourg et la France, la Belgique et l'Allemagne. Je ne vais pas m'y attarder mais c'est un point très important.

Dans le même ordre d'idées, je pense qu'il est essentiel que les travailleurs soient encouragés et informés de la façon dont ils peuvent travailler de l'autre côté de la frontière. En tout cas c'est même vital pour nous. Un portail sur le travail frontalier est en développement entre la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, les Pays-Bas et la Belgique.

Nous pensons que l'extension au Luxembourg est plus que jamais importante car cela peut accroître la mobilité du travail et inciter les travailleurs à venir travailler dans les pays voisins de sorte que les entreprises bénéficieront d'une offre accrue de spécialistes.

Encore un mot sur la criminalité, si vous le permettez. Nous nous félicitons de l'organisation par le Parlement Benelux de la conférence sur la criminalité informatique. Dans ce contexte, je voudrais mentionner que ce mardi, j'ai pu visiter l'OTAN Cooperative Cyber Defence Centre of Excellence – Centre d'excellence pour la cybersécurité en coopération à Tallin en Estonie.

Suite à la cyberattaque de grande envergure qui en 2007 a visé pendant trois semaines les banques, le gouvernement, les ministères, les médias, la police et les services d'urgence en Estonie, le gouvernement estonien a décidé de créer ce centre dont la mission est de stimuler la coopération et la mise en commun des capacités et des informations entre les pays de l'OTAN dans le domaine de la cybersécurité.

Le centre est composé d'experts de plusieurs pays membres de l'OTAN. Le Luxembourg a exprimé son

te worden van het centrum en er een nationale deskundige af te vaardigen. Ik ben er zeker van dat Nederland al lid is en ik ben er nagenoeg zeker van dat België nog geen lid is, maar zoals Luxemburg toenadering zoekt tot het centrum.

Nog een woord over het Comité van ministers. We trachten een topontmoeting te beleggen. De Europese Raden werken perfect, net zoals de Raden Algemene Zaken en Buitenlandse Zaken. Natuurlijk zijn we het niet altijd eens, de coalities bestaan uit verschillende partijen, maar dat is de dynamiek van een democratie.

Wat Nederland betreft, hebben de andere twee landen die een andere mening waren toegedaan nooit in een of andere zin druk uitgeoefend. Natuurlijk waren we tevreden dat op een bepaald ogenblik één lijn kon worden uitgezet. Hetzelfde kan gezegd worden over hoe het vredesproces in het Midden Oosten wordt beoordeeld, er zijn andere gevoeligheden, maar ik denk dat we trachten vooruitgang te boeken en tot gezamenlijke standpunten te komen.

Ik denk al het nodige te hebben gezegd over de samenwerking met de Baltische landen.

Tot slot wens ik als minister van Buitenlandse Zaken te spreken over de politieke actualiteit en vooral over Syrië. Het gaat hier niet om de Benelux, maar om een kwestie die ook voor onze drie landen belangrijk is.

U weet dat de voorbije nacht in de Veiligheidsraad een sprankeltje hoop was, de hoop dat met betrekking tot alles wat er buiten Syrië gebeurt de nodige energie zou worden opgebracht. Het brutaal geweld in Libanon werd veroordeeld. De Veiligheidsraad heeft met betrekking tot Syrië nog geen instemming bereikt. In Syrië zijn er tot op heden 70 000 doden gevallen, 1 miljoen mensen is op de vlucht en 4 miljoen van de 21 miljoen Syriërs heeft nood aan internationale bescherming.

De uitleg van het regime is onaanvaardbaar: het bombardeert zijn eigen bevolking met raketten en bommen met clustermunitie, het lijkt al het leed in zijn land niet te zien omdat het zich vastklampt aan de macht waarover het nog beschikt.

De Europese Unie is niet de hoofdrolspeler. De hoofdrolspeler die de sleutels in handen heeft, is de Veiligheidsraad. Voor het ogenblik functioneert de Veiligheidsraad helaas niet omdat de Arabische Liga verdeeld is, zelfs de landen aan de Golf zijn het niet eens, de toestand wordt op zeer uiteenlopende wijze beoordeeld.

intérêt de devenir membre de ce centre, et d'y détacher un expert national. Je suis certain que les Pays-Bas sont déjà membre et presque certain les belges ne le sont pas encore mais que la Belgique, comme le Luxembourg sont en train de se rapprocher de ce centre.

Encore un mot sur le Comité de ministres. Nous essaierons d'organiser un sommet. En ce qui concerne les Conseils européens, ils fonctionnent parfaitement ainsi que les Conseils des Affaires étrangères et les Conseils des Affaires générales. Evidemment, on n'est pas toujours du même avis, il y a différents partis dans les coalitions, c'est la dynamique de la démocratie.

En ce qui concerne les Pays-Bas, jamais les autres deux pays qui avaient un avis différent n'ont fait pression dans une direction. Indubitablement, on était content de pouvoir fixer, à un certain moment, une ligne uniforme. Même chose pour l'appréciation du processus de paix au Moyen-Orient, il y a des sensibilités différentes mais je pense aussi que l'on essaie d'avancer et d'avoir des positions communes.

Je pense que j'ai dit tout ce qu'il fallait sur cette coopération avec les pays baltes.

Pour terminer, vous comprenez qu'en tant que ministre des Affaires étrangères, je souhaite parler de l'actualité politique et surtout de la Syrie. Il ne s'agit pas du Benelux mais ce point est également important pour nos trois pays.

Vous savez qu'au Conseil de sécurité, il y avait une petite lueur d'espoir la nuit dernière, l'espoir de trouver une solution à propos de tout ce qui se passe en dehors de la Syrie. Ils ont condamné les dépassements de brutalité produits au Liban. Au niveau du Conseil de sécurité, on n'est pas encore à une position commune en ce qui concerne la Syrie. Pour l'instant la Syrie c'est 70 000 morts, 1 million de réfugiés, c'est 4 millions de personnes des 21 millions Syriens, qui ont besoin de la protection internationale.

C'est un régime où les explications sont inacceptables car il bombarde avec des missiles, des bombes à sous-munition sa propre population, il semble ignorer tout quant au malheur dans leur pays dans l'intention de s'accrocher à ce pouvoir dont il dispose encore.

L'Union européenne n'est pas l'acteur principal. L'acteur principal, l'instrument clé c'est le Conseil de sécurité. Malheureusement, il ne fonctionne pas pour l'instant encore car la ligue n'est pas unie. La ligue arabe est divisée, même les pays du Golfe sont divisés, il y a de fortes divergences en ce qui concerne l'appréciation.

De Europese Unie heeft een embargo opgelegd, wat een merkwaardige sanctie is. Indien de Verenigde Naties een zelfde sanctie zouden opleggen, zou elke oorlog in Syrië onmogelijk worden want er zouden geen wapens meer zijn. Dat is helaas niet het geval. Syrië wordt bewapend, de regimes een beetje ook, natuurlijk vanuit Arabische landen die oppositie voeren.

Drie weken geleden werd te Brussel op een belangrijke vergadering van de ministers van Buitenlandse Zaken, die meer dan 3uur 30 minuten heeft geduurde, beslist het wapenembargo, met uitzondering van niet dodelijke wapens en de technische bijstand, te verlengen.

U weet dat Groot-Brittannië en Frankrijk beweren niet langer te kunnen aanvaarden dat de oppositie niet over de nodige wapens beschikt. Bijgevolg zou het embargo moeten worden opgeheven en zouden er wapens aan de oppositie moeten worden geleverd. Dat is natuurlijk een moeilijke beslissing. Er is een probleem wanneer tijdens een debat, twee landen, twee van de drie grote landen van de Europese Unie zeggen “als de Europese Unie niets onderneemt, als de Europese Unie haar standpunt niet herziet, zullen we bilateraal optreden”.

Dat is zeer gevaarlijk voor de cohesie van het Europees buitenlands beleid. Het komt er in de eerste plaats op aan dergelijke verklaringen te voorkomen. Ik denk dat Frankrijk en Groot-Brittannië soevereine landen zijn, maar ook landen die in het kader van het verdrag van Lissabon moeten trachten opnieuw over het probleem te spreken en een oplossing, een andere beslissing moeten trachten te vinden.

Ik nodig u uit te lezen wat Amnesty International heeft geschreven over de houding van de oppositie, van bepaalde groepen van de oppositie. Stel u even voor dat mensen zonder enige vorm van proces met Europese wapens worden geëxecuteerd. Tevens hebben ze nood aan zware wapens om zich tegen de aanvallen van vliegtuigen te verdedigen en die wapens kunnen in de handen vallen van de salafisten. Tot wat een discussies zou dat in Europa niet leiden!

Ik zeg dat omdat, wat het beleid betreft, de Europese Unie en de Benelux steeds van een zekere solidariteit zijn uitgegaan. Ik hoop dat hier geen nieuwe ontwikkeling is ingezet en dat aan de solidariteit ten aanzien van de standpunten die worden ingenomen, geen afbreuk zal worden gedaan. Het standpunt over het embargo werd door de 27 landen, ook door Frankrijk en Groot-Brittannië, goedgekeurd. We moeten ons aan dat akkoord houden! Als een andere beslissing moet worden genomen, moeten we rond de tafel gaan zitten en onderhandelen. Gevaarlijke verklaringen zoals die van gisteren en vandaag worden best vermeden.

Au niveau de l'Union européenne, nous avons établi un embargo, des sanctions remarquables. Si les Nations Unies avaient ces sanctions-là, aucune guerre ne pourrait se produire en Syrie car il n'y aurait plus d'armes. Malheureusement, ce n'est pas le cas. La Syrie est approvisionnée en armes, les régimes un peu aussi, évidemment à partir de pays arabes de l'opposition.

Il y a trois semaines, on a décidé à Bruxelles au cours d'une réunion importante des ministres des Affaires étrangères, après un débat de plus de 3 h 30 de continuer l'embargo sur les armes avec deux exceptions, à savoir les armes non létale et l'assistance technique.

Vous savez, la Grande Bretagne et la France prétendent qu'ils ne peuvent plus accepter que les gens de l'opposition ne disposent pas d'armes nécessaires. En conséquence, on devrait lever l'embargo sur les armes et les mettre à disposition de l'opposition. C'est évidemment une décision difficile. Le problème c'est que si nous sommes confrontés à un débat où deux pays, deux parmi les trois grands de l'Union européenne disent si l'Union européenne ne progresse pas, si l'Union européenne ne change pas sa position, nous y allons bilatéralement.

Si tel est le cas, c'est très dangereux pour la cohésion de la politique étrangère européenne et il faut avant tout éviter de telles paroles. Je pense que la France et la Grande Bretagne sont des pays souverains mais sont aussi des pays qui dans le traité de Lisbonne doivent chercher à rediscuter du problème pour trouver une autre solution avec des arguments bien fournis, que l'on prenne une autre décision.

Mais je veux justement vous inviter à lire ce qu'Amnesty International a écrit au sujet du comportement de l'opposition, de certaines fractions de l'opposition. Imaginez un instant que, par des armes européennes, des gens soient exécutés sans aucun procès. De plus, ils ont besoin d'armes lourdes pour combattre des avions, armes qui pourraient tomber dans les mains des salafistes. Imaginez les discussions en Europe!

Je le dis ici parce que, en matière de politique, l'Union européenne comme le Benelux, nous nous sommes basés sur une certaine solidarité. J'espère que cela ne sera pas un nouveau développement, un signal de désolidarisation des positions qui seront prises. Cette position expliquée sur l'embargo a été prise à 27 avec l'accord de la France et la Grande Bretagne. Respectons cet accord! Si une autre décision doit être prise, que l'on se mette autour d'une table pour négocier. Evitons les déclarations dangereuses telles celles d'hier et d'aujourd'hui.

Ik moet hier afronden. Mijn vliegtuig zal niet wachten. Gelieve mij te verontschuldigen. Als ik het had geweten hadden we wat vroeger kunnen beginnen. Mijnheer de voorzitter, ik wend me tot u. Misschien zal ik de volgende keer over een uur meer beschikken om de werking van de Benelux te bespreken. Dank u zeer.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik dank u voor uw toespraak. Ik hoop dat u tijdens uw volgend bezoek vrede in Syrië zal kunnen aankondigen.

Dankzij de degelijke toespraak, die een duidelijk kader heeft geschetst, van de heer Draps, hebben verscheidene collega's de wens geuit aan dit debat deel te nemen en ik zal beginnen met de heer Philippe Collard, liberale fractieleider. Mijnheer Collard, u hebt het woord.

De heer Collard (B) F.- Dank u, voorzitter. Na de uitvoerige en zeer leerrijke uiteenzetting van onze collega Willem Draps en na de magistrale uiteenzetting van de heer Asselborn wens ik namens de liberale fractie een aantal bedenkingen te geven bij dit debat.

Vooreerst wensen wij Luxemburg te feliciteren met het Voorzitterschap van zowel het Comité van Ministers als het Parlement.

Tijdens de laatste plenaire zitting in Den Haag hebben wij de prioriteiten vernomen van het Luxemburgse voorzitterschap. Wij hebben vooral onthouden dat minister Asselborn meer politieke sturing wil geven aan de Beneluxsamenwerking en naast het Comité van Ministers (samengesteld uit de ministers van Buitenlandse Zaken) ook vakministers aanmoedigt om samen te komen.

Wij weten dat minister Asselborn een ‘believer’ is van de Beneluxsamenwerking en ondertussen ook de ancien is binnen het Comité van Ministers. Daarnaast hebben wij als parlementsleden ook het geluk een dynamisch en visionair Luxemburgs voorzitter te hebben voor dit Parlement.

Het is binnen de context van het ambitieuze dubbele Luxemburgse voorzitterschap dat wij dit debat over de meerwaarde van de Benelux voeren.

Ondertussen is het nieuwe Benelux Unie Verdrag iets meer dan één jaar in werking. Het is nogal snel om echt te kunnen evalueren. Wel hebben wij ondertussen kennis kunnen nemen van het Meerjarig Werkprogramma 2013-2016. Zoals u allen weet heeft het Beneluxparlement dit ambitieus plan enthousiast onthaald. Vooral de clustering

Je dois terminer car l'avion de va pas m'attendre et je vous prie de m'excuser. Si j'avais su on aurait pu commencer un peu plus tôt. Monsieur le président, je me remets à vous et peut-être la prochaine fois disposerai-je d'une heure de plus afin de débattre du fonctionnement du Benelux. Merci beaucoup.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci pour votre discours. J'espère que lors de votre prochaine visite, vous nous annoncerez la paix en Syrie.

Grace au discours bien rédigé, avec un cadre bien fixé par M. Draps, plusieurs collègues ont manifesté le vœu de participer à ce débat et je commencerai par M. Philippe Collard, chef de groupe libéral. Monsieur Collard, je vous cède la parole

M. Collard (B) F.- Merci, monsieur le Président. Après l'introduction particulièrement exhaustive et très didactique de notre collègue Willem Draps, après l'exposé magistral de M. Asselborn, je voudrais, au nom du groupe libéral, formuler quelques réflexions à l'occasion de ce débat.

Tout d'abord, nous tenons à féliciter le Luxembourg pour sa présidence du Comité de ministres et du Parlement.

Au cours de la dernière séance plénière de La Haye, nous avons pu prendre connaissance des priorités de la présidence luxembourgeoise. Nous avons surtout retenu que le ministre Asselborn souhaite donner une orientation plus politique à la coopération Benelux et qu'il souhaite aussi que les ministres des différents départements se réunissent, indépendamment du Comité de ministres composé, pour rappel, des ministres des Affaires étrangères.

Nous savons également que le ministre Asselborn, qui nous fait l'honneur de sa présence, est un adepte de la coopération Benelux. Par ailleurs, nous avons également la chance d'avoir un président luxembourgeois dynamique et visionnaire à la tête de notre Parlement.

C'est dans ce contexte de la double présidence ambitieuse du Luxembourg que nous inscrivons ce débat sur la plus-value du Benelux.

Dans l'intervalle, le nouveau Traité de l'Union Benelux est entré en vigueur depuis un peu plus d'un an. Il est encore trop tôt pour procéder à une évaluation, certes, mais nous avons toutefois déjà pu prendre connaissance du plan d'action pluriannuel 2013-2016. Vous n'êtes pas sans savoir que le Parlement Benelux a accueilli ce plan

rond 7 thema's zoals mobiliteit, energie, fraude of veiligheid geven meer focus.

Het antwoord op de vraag naar de meerwaarde van de Benelux is voor de liberale groep duidelijk. Zeker nu Europa verzwakt is en zich eerder intergouvernementeel dan supranationaal opstelt.

Wij zien drie assen voor meerwaarde:

1. Benelux blijft een interessant laboratorium voor grensoverschrijdende samenwerking.

De historische, economische en culturele banden tussen onze landen, maar ook de verschillen maken van de Benelux een omgeving om nieuwe ideeën te lanceren en uit te voeren. Om een beroemd citaat te parafraseren: “*If you can make it here, you can make it everywhere*”.

Er zijn vele voorbeelden te noemen van Beneluxprojecten die Europese successen werden.

2. Europa is te groot voor concrete operationele projecten.

Met 27 (en binnenkort 28) landen is de Europese Unie een uniek project dat veiligheid en stabiliteit in Europa mogelijk maakt en garandeert. De slagkracht van de Europese Gemeenschappen met 6 of 9 lidstaten is onderussen geschiedenis. Concrete projecten kunnen beter op kleinere schaal aangepakt worden.

Straks spreken we in dit Parlement bijvoorbeeld over het ‘groene reisblad’. Erg concreet maar onmogelijk om heden op Europees vlak te realiseren. Het initiatief van het Comité van Ministers om een aantal Europese richtlijnen samen op Beneluxvlak om te zetten in nationale wetgeving is een erg pragmatische en doeltreffende aanpak. We stellen immers vast dat het elk op eigen initiatief omzetten van richtlijnen weer nieuwe barrières creëert tussen landen...

3. Het budgettaire voordeel

Samenwerken levert ook schaalvoordelen en kostenbesparingen op. In deze budgettair moeilijke tijden biedt dit opportuniteiten. De defensiesamenwerking is deels het gevolg van de budgettaire krapte. Het samenwerken op vlak van logistiek en materiaal biedt kansen voor meer efficiëntie. In het Jaarplan 2013 lazen we ook over de projecten om een webportaal grensarbeid te creëren of om de weginspecties op zwaar vervoer samen te organiseren. Deze projecten krijgen nu kansen omdat ze voor de

ambitieux avec enthousiasme. L'intérêt pour ces thèmes, tels que la mobilité, l'énergie, la fraude ou la sécurité, renforcent l'attention qu'on lui porte.

La réponse à la question sur la plus-value du Benelux est évidente pour le groupe libéral. Certainement en cette période où l'Europe est affaiblie et adopte une attitude plus intergouvernementale que supranationale.

Nous distinguons trois axes à l'appui de la plus-value:

1. le Benelux reste un laboratoire intéressant en matière de coopération transfrontalière.

Les liens historiques, économiques et culturels entre nos pays, mais aussi les différences font du Benelux un endroit idéal pour lancer et exécuter de nouvelles idées. Pour paraphraser une célèbre citation: “*If you can make it here, you can make it everywhere*” (si vous pouvez le réaliser ici, vous pouvez le réaliser partout).

On peut citer de nombreux exemples de projets réalisés au sein du Benelux qui sont devenus des succès européens.

2. l'Europe est trop vaste pour des projets concrets et opérationnels.

L'Union européenne, constituée de 27 et bientôt de 28 pays, est un projet unique qui permet et garantit la sécurité et la stabilité en Europe. La force de frappe des Communautés européennes, qui comptait 6 ou 9 États membres, a marqué l'histoire. Il est plus facile de traiter les projets concrets sur une petite échelle.

Nous allons bientôt traiter au Parlement de la “feuille de route verte”, par exemple. Il s'agit d'un projet très concret, mais impossible à réaliser actuellement sur le plan européen. L'initiative prise par le Comité de ministres de transposer une série de directives européennes en législation nationale dans les pays du Benelux est une approche très pragmatique et efficace. En effet, nous constatons que la transposition de directives à l'initiative de chaque pays individuel crée de nouvelles barrières entre les pays.

3. L'avantage budgétaire.

Coopérer génère aussi des avantages d'échelle et des économies de coûts. Cela crée des opportunités en ces temps difficiles sur le plan budgétaire. La coopération dans le domaine de la défense est en partie la conséquence de cette période de “disette” budgétaire. Coopérer dans le domaine de la logistique et du matériel renforce l'efficacité. Le plan annuel 2013 propose aussi des projets en vue de créer un portail sur le travail frontalier ou d'organiser ensemble les inspections routières du trafic

landen op termijn tot meer efficiëntie en kostenbesparing zullen leiden.

Dit is een opsomming van voordelen van de operationele samenwerking.

Maar ook politiek kunnen we “samen sterk” zijn. Ooit was West-Europa het centrum van de wereld. En binnen dit centrum waren onze drie landen elk belangrijk. Nu zit het centrum van de wereld ergens tussen de Verenigde Staten en Azië. Zelfs de Europese Unie heeft zijn plaats in dit nieuwe mondiale evenwicht nog niet gevonden. Laat ons onze eigen positie dan ook goed inschatten en niet overschatten.

We hebben echter ook troeven: de Benelux is reeds tientallen jaren een sterk merk dat op Europees en wereldvlak erkend wordt. Door onze krachten te bundelen klinkt onze stem luider. De Beneluxmemoranda zijn op diplomatiek vlak invloedrijke papers. En het werkt ook concreet: in de contactgroep Libië was er een Beneluxstoel samen met de grote geallieerde landen. Het Luxemburgse lidmaatschap van de Veiligheidsraad (waarvoor onze felicitaties, minister Asselborn) dat op 1 januari ingegaan is, biedt ook voordelen en invloed aan de andere Beneluxpartners.

In een snel veranderende en onzekere internationale context is Benelux belangrijk en noodzakelijk. We moeten echter alert zijn en niet op onze lauweren rusten. De discussie in Nederland over de Benelux is daarom een opportuniteit om ons scherp te houden. Instellingen zijn er niet om zichzelf te overleven maar om de burger en de ondernemingen te dienen. Daarom moeten we de focus scherp houden en de Benelux daar inzetten waar het een meerwaarde heeft voor onze drie landen.

Benelux is geen doel op zich. Het is een instrument om onze samenlevingen beter te maken, grenzen op te heffen en een Europese droom waar te maken.

Als liberale groep kijken we positief naar de toekomst van de Benelux. Minister Asselborn, wij wensen u verder een dynamisch en succesvol voorzitterschap van de Benelux Unie toe.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Na de heer Collard te hebben gehoord namens de liberale fractie, geef ik nu het woord aan de heer Postema, voorzitter van de Nederlandse delegatie.

de poids lourds. Ces projets pourront être concrétisés, car ils entraîneront à terme une plus grande efficacité et une réduction des coûts pour les pays.

Ceci est une énumération des avantages de la coopération sur le plan opérationnel.

Mais sur le plan politique, nous pouvons aussi être “forts ensemble”. Dans le passé, l’Europe occidentale a été le centre du monde et chacun de nos trois pays était important dans ce centre. A présent, le centre du monde se situe quelque part entre les États-Unis et la Chine. Même l’Union européenne n’a pas trouvé sa place dans ce nouvel équilibre mondial. Essayons donc d’évaluer correctement notre position, sans la surévaluer.

Toutefois, nous avons aussi des atouts: le Benelux constitue déjà depuis plusieurs dizaines d’années une marque solide reconnue en Europe et dans le monde. En regroupant nos forces, notre voix se fait mieux entendre. Les mémoranda du Benelux sont des documents qui exercent une influence réelle sur le plan diplomatique. Ils ont également un effet concret: le groupe de contact sur la Libye comptait aussi un représentant du Benelux à côté des grands pays alliés. L’appartenance du Luxembourg au Conseil de sécurité depuis le 1^{er} janvier (pour laquelle nous félicitons le ministre Asselborn), nous apporte des avantages et permet d’exercer une influence sur les autres partenaires du Benelux.

Dans ce contexte international incertain et qui évolue rapidement, le Benelux est important et indispensable. Toutefois, nous devons faire preuve de vigilance et ne pas nous reposer sur nos lauriers. C’est pourquoi, le débat que les Pays-Bas consacrent au Benelux constitue une opportunité pour rester vigilant. Les institutions n’existent pas pour se survivre à elles-mêmes, mais pour servir le citoyen et les entreprises. C’est pourquoi nous devons rester particulièrement attentifs et se servir du Benelux dans les domaines où il représente une plus-value pour nos trois pays.

Le Benelux n'est pas un but en soi. C'est un instrument permettant d'améliorer nos sociétés, de supprimer les frontières et de réaliser un rêve européen.

Le groupe libéral regarde l'avenir du Benelux de manière positive et je souhaite une présidence dynamique et réussie de l'Union Benelux pour nos amis luxembourgeois. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Ayant entendu M. Collard du parti libéral, je cède maintenant la parole à M. Postema, chef de la délégation des Pays-Bas.

De heer Postema (NL) N.- Dank u wel, mijnheer de voorzitter.

De heren Draps en Collard hebben zich reeds namens hun fracties inhoudelijk uitgesproken over het thema van dit agendapunt, de meerwaarde van de Beneluxsamenwerking en de samenwerking met het Comité van Ministers.

Namens de Nederlandse delegatie zou ik dit graag procedureel willen aanpakken.

In de eerste plaats is er reeds gerefereerd aan de studie die in Nederland werd verricht in opdracht van de minister van Buitenlandse Zaken over een evaluatie van de Beneluxsamenwerking vanuit Nederlands perspectief.

Deze studie is recent verschenen en er is ook al een eerste kabinetsreactie op geschreven.

Het debat over deze studie zal uiteraard primair door het Nederlandse parlement worden gevoerd. Dat is ook zo voorzien. Er is een algemeen overleg gepland op 4 april en daarop zal de Nederlandse Tweede Kamer over deze studie spreken.

Uiteraard is de uitkomst hiervan ook relevant voor de Nederlandse deelnemers aan het Beneluxparlement. Ik ga ervan uit dat die uitkomst te gelegener tijd met de collega's hier zal worden gedeeld.

In de tweede plaats is er ook al gerefereerd, in ieder geval zopas door minister Asselborn, aan het ontwerp-verdrag over de Benelux Interparlementaire Assemblee. De minister was hierover zeer positief. Ik kan melden dat dit echter niet overal zo is en zeker niet bij verschillende leden van de Nederlandse delegatie.

De leden van het Beneluxparlement moeten met dit verdrag werken. We moeten hier uitvoering aan geven. Dan is het natuurlijk van belang dat de wijze waarop aan dat verdrag vorm is gegeven, aansluit bij de inhoudelijke ambities van de Beneluxsamenwerking.

Ook dat zal een punt van discussie zijn dat in ieder geval in het Nederlandse parlement zal worden gevoerd. Het lijkt mij dan ook logisch dat de uitkomsten hiervan te gelegener tijd in dit Beneluxparlement worden gedeeld. Dank u wel, mijnheer de voorzitter

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u voor uw toespraak, mijnheer Postema. Ik geef nu het woord aan de heer Michel Lebrun, die de heer Jef Van den Bergh, voorzitter van de christelijke fractie, vervangt.

M. Postema (NL) N.- Merci, monsieur le président.

MM. Draps et Collard se sont déjà prononcés au nom de leur groupe sur le fond à propos de ce point de l'ordre du jour, de la plus-value de la coopération Benelux et de la coopération avec le Comité de Ministres.

Au nom du groupe néerlandais, je souhaiterais aborder la question sous l'angle de la procédure.

En premier lieu, il a déjà été fait référence à l'étude qui a été réalisée aux Pays-Bas à la demande du ministre des Affaires étrangères concernant une évaluation de la coopération Benelux du point de vue des Pays-Bas.

Cette étude a été publiée récemment et il y a déjà eu une première réaction écrite du cabinet.

Le débat sur cette étude sera bien entendu mené en premier lieu par le parlement néerlandais, ce qui est du reste prévu. Une concertation générale est prévue le 4 avril et la Deuxième Chambre néerlandaise se penchera ensuite sur l'étude.

Le résultat de ce débat sera bien entendu important également pour les membres néerlandais du Parlement Benelux. Je considère que ce résultat sera discuté ici avec les collègues.

En second lieu, il a également été fait référence, et le ministre Asselborn vient en tout cas de le faire, au projet de traité relatif à l'Assemblée interparlementaire Benelux. Le ministre s'est exprimé à ce sujet en termes très positifs. Je puis vous dire qu'il n'en va pas ainsi partout, en particulier parmi certains membres de la délégation néerlandaise.

Les membres du Parlement Benelux doivent travailler avec ce traité. Nous devons l'exécuter. Il est dès lors important que la manière dont il est donné forme à ce traité soit conforme aux ambitions qui ont trait au contenu de la coopération Benelux.

Ce sera également un élément du débat qui se déroulera en tout état de cause au Parlement néerlandais. Il me paraît dès lors logique que le résultat de ce débat soit discuté en temps opportun au Parlement Benelux. Je vous remercie, Monsieur le Président.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci pour votre intervention, monsieur Postema. Maintenant, je donne la parole à M. Michel Lebrun, qui remplace M. Jef Van den Bergh, chef du groupe chrétien.

De heer Lebrun (B) F.- Dank u wel, voorzitter. Ik wens in de eerste plaats het Groothertogdom Luxemburg waar ons parlement de komende twee jaar te gast is, te danken en inzonderheid onze voorzitter, Marcel Oberweis, wiens inzet voor het Beneluxparlement, zowel in commissie als in plenumvergadering bekend is, te feliciteren.

Mijnheer de voorzitter, indien u mij toestaat zou ik met een treurige vaststelling willen beginnen. Ik betreur dat het Luxemburgs voorzitterschap vandaag start met een verslag over de werking van zen politieke unie dat is opgesteld door een bestuur.

Mijnheer de voorzitter, een inhuldigingsvergadering beginnen met een “moordend” verslag lijkt mij een tactloosheid te zijn die ik niet kan aanvaarden.

Ik vind inderdaad dat de betrokkenheid van de ministers van Buitenlandse Zaken bij de Europese Unie, zowel in België, als in het Groothertogdom Luxemburg, natuurlijk samen met hun Nederlandse collega, een andere inhuldigingsvergadering verdient.

Ik vind dat het noch de plaats noch het ogenblik was om dat gegeven aan te kaarten nog vooraleer het parlementair debat in Nederland en vervolgens in onze assemblee, meer bepaald in de commissie Buitenlandse Vraagstukken, die me de aangewezen plaats lijkt, is gevoerd.

Sta me toe te zeggen dat ik dat een tactloze, onaantrekkelijke houding vind en ik kan namens mijn fractie zeggen dat ik dat betreur.

Dit gezegd zijnde, denk ik dat onze landen – en u hebt eraan herinnerd – een gedeelde herkomst hebben. We zijn alle drie lid van een Europese Unie waarvan we, laten we het woord niet schuwen, medestichters zijn.

Nu Europa in het herstel een tweede adem zoekt, kunnen we ook een belangrijke rol spelen en er mede voor zorgen dat de Europese Unie opnieuw aansluiting kan vinden met het beleid dat we willen voeren.

Bij de oprichting van de Unie hebben we een belangrijke rol gespeeld. Vandaag moeten we in een Unie met 27 landen, en morgen met 28 landen, die rol blijven spelen.

Het Comité van ministers speelt ontzegelijk een belangrijke rol voor 27 miljoen inwoners, de heer Asselborn, minister van Buitenlandse Zaken heeft ons in dit verband duidelijke voorbeelden gegeven.

M. Lebrun (B) F.- Merci, monsieur le Président. Je voudrais d'abord remercier le Grand-Duché de Luxembourg qui nous accueille pour ces deux ans de session parlementaire et en particulier féliciter notre président, Marcel Oberweis, dont on connaît l'implication dans le Parlement Benelux, tant au niveau des commissions qu'au niveau des séances plénières.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je vais commencer par un regret. Je regretté que la présidence luxembourgeoise débute aujourd’hui sur un rapport rédigé par une administration sur le fonctionnement d'une union politique.

Il me semble, monsieur le président, que commencer une séance inaugurale par un rapport, appelons le “assassin”, est une inélégance que je n'admet pas.

Je pense en effet que l'implication des ministres des Affaires étrangères dans l'Union européenne, tant au niveau de la Belgique qu'au niveau du Grand-Duché de Luxembourg, accompagnée bien sûr du ministre néerlandais, méritait une autre approche en séance inaugurale.

Je pense que ce n'était ni le lieu, ni le moment d'exposer cet élément avant que le débat parlementaire n'ait eu lieu d'abord aux Pays-Bas et ensuite à l'intérieur de notre parlement, notamment au sein de la commission des Relations extérieures qui me semblait le lieu approprié.

Permettez-moi de dire que c'est une inélégance que je n'admet pas et au nom de mon groupe, je peux dire que je le regrette.

Ceci dit, je pense que nos pays, et vous l'avez rappelé, ont une origine partagée. Nous sommes tous les trois membres d'une Union européenne, dont nous avons été pays-fondateurs, n'hésitons pas à employer le terme.

Aujourd'hui, alors que l'Europe se cherche un deuxième souffle dans la relance, il me paraît que nous pouvons aussi avoir un rôle important pour permettre à l'Union européenne de rejoindre une politique que nous voulons mener.

Nous avons joué un rôle important pour la création de l'Union. Nous devons, aujourd'hui dans une Union à 27, demain à 28, continuer à jouer ce rôle.

Incontestablement, le Comité de ministres – M. Asselborn, ministre des Affaires étrangères nous a donné des exemples en la matière – joue un rôle important pour 27 millions d'habitants.

Het speelt een belangrijke rol omdat in een Europese Unie die op zoek is naar zichzelf, met enorm veel verdiensten maar ook leed, die zichzelf zoekt tussen de groten, de middelgrooten en de kleintjes, die op zoek is naar een unie, de Benelux een model blijft.

De Benelux blijft een model. De Noordse Raad, de Baltische Assemblee en de Visegradijlanden zijn daar het bewijs van.

Onze Benelux heeft het beleid uitgezet dat we samen willen voeren. Die beleidslijnen staan in het nieuw verdrag. Ze werden aan onze parlementen voorgelegd. Ze werden door onze parlementen, België telt er zeven, bekrachtigd. Men kan dus niet beweren dat het democratisch debat niet werd gevoerd.

Ons parlement moet een steun en een aanmoediging zijn voor het beleid dat onze Staten samen willen voeren.

Mijnheer de voorzitter, ik twijfel er niet aan dat onder uw impuls ons parlement ten volle rekening zal houden met de bepalingen van het nieuw Beneluxverdrag.

Het is mijn wens dat uw voorzitterschap en het voorzitterschap van minister Asselborn speerpunten zouden zijn die aantonen dat de leemtes waarvan gewag wordt gemaakt in het auditverslag kunnen worden aangevuld en verbeterd zodat een optimale samenwerking mogelijk is.

Mijnheer de voorzitter, indien de Benelux niet bestond, zou hij moeten worden uitgevonden. Ik nodig u uit van ons parlement een assemblée te maken die het al te pessimistisch verslag dat ons werd voorgelegd, van antwoordt dient.

Nu andere landen van de Unie ons model willen overnemen, zou het spijtig zijn indien wij dit model waarin we geloven, zouden laten varen.

Mijnheer de voorzitter, ik zal besluiten met wat minister Asselborn op het einde gezegd heeft. Wat Syrië betreft, heeft de Europese Unie een organisme in het leven geroepen dat enorm veel middelen op het niveau van het bestuur opsloopt.

Een dienst externe betrekkingen die een eenduidig beeld van de Europese Unie zou moeten uitstralen. En wat zien we vandaag? De Unie heeft een beslissing genomen en twee landen, waarschijnlijk onder invloed van de wapenlobbies, hanteren een andere logica.

Il joue un rôle important parce qu'aujourd'hui, à travers une Union européenne qui se cherche, avec énormément de mérites mais aussi de peines, qui se cherche entre les grands, les moyens et les petits, qui se cherche une union, le Benelux continue à rester un modèle.

Le Benelux reste un modèle. Nous en avons des exemples: le Conseil nordique, l'Assemblée balte, les pays de Visegrád.

Notre Benelux a tracé les politiques que nous voulons mener ensemble. Ces politiques figurent dans le nouveau traité. Elles ont été soumises à nos parlements. Elles ont été ratifiées par nos parlements et, en Belgique, nous en avons sept. On ne peut donc pas dire que le débat démocratique n'a pas eu lieu.

Notre parlement a un rôle à la fois de soutien et d'aiguillon pour les politiques que nos États ont voulu mener ensemble.

Monsieur le président, sous votre impulsion, je ne doute pas que les termes du nouveau traité Benelux seront entièrement pris en compte par notre parlement.

Je souhaite à votre présidence et à la présidence du ministre Asselborn, d'être des fers de lance, pour montrer que les lacunes citées dans le rapport d'audit pourraient être rencontrées et corrigées afin de permettre une coopération la plus complète possible.

Monsieur le président, si le Benelux n'existe pas, il faudrait l'inventer. Je vous invite à faire de notre parlement une assemblée qui s'oppose à ce rapport trop pessimiste qui nous a été présenté.

Au moment où d'autres pays de l'Union veulent adopter notre modèle, il serait dommage que nous nous écartions de ce modèle auquel nous croyons.

Monsieur le président, je terminerai par la dernière intervention du ministre Asselborn. Au niveau de la Syrie, l'Union européenne a créé un organisme qui mobilise énormément de moyens au niveau de l'administration.

Un service de relations extérieures qui devait présenter une image unique de l'Union européenne. Et aujourd'hui, que voyons-nous? Par rapport à une décision de l'Union, deux pays, sans doute sous la pression des lobbies 'armement', s'écartent de cette logique.

Is het niet hoog tijd dat kleine en middelgrote landen de handen in elkaar slaan om samen hetgeen waarvoor ze staan ingang te doen vinden, met andere woorden een Europese Unie die naam waardig en geen overwicht van de nationale Staten? Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Lebrun, voor uw toespraak die in het begin een beetje droevig klonk. U hebt ook gezegd dat indien de Benelux niet bestond, hij zou moeten worden uitgevonden. Dat is een balsem op onze ziel.

U hebt gelijk. Onder het Luxemburgs voorzitterschap moeten we een inspanning doen. De twee komende jaren zullen jaren zijn tijdens welke ons Beneluxparlement zijn middelen zal vinden en in de door u geschatste richting zal werken.

De twee komende jaar moeten we werk maken van het meerjarenplan. Ik verzoek nu de onderscheiden commissievoorzitters de doelstellingen van hun commissie voor te stellen. Ik geef het woord aan de heer Draps.

De heer Draps (B) F.- Dank, voorzitter. Ik zal natuurlijk gematigd en objectief trachten te blijven. De commissie Financiën en Mobiliteit heeft de jongste tijd een dossier opgevolgd dat tamelijk verontrustende vormen aanneemt, namelijk de onafgebroken daling van de kwaliteit van de spoorverbindingen tussen de drie lidstaten van de Benelux, die trouwens diverse oorzaken heeft.

De verbinding met Nederland, en inzonderheid de belangrijkste lijn Brussel-Antwerpen-Amsterdam, heeft met problemen te kampen die niet aan de infrastructuur, maar aan het rollend materieel en de exploitatie zijn te wijten.

Voor de verbinding Brussel-Luxemburg gaat het vooral om een probleem van infrastructuur en van grensoverschrijdende bediening waarop de heer Asselborn heeft gealludeerd. De drie betrokken spoorwegmaatschappijen leggen hier kennelijk niet genoeg wilskracht aan de dag.

We hebben dan ook het initiatief genomen de betrokken besturen schriftelijk te ondervragen. De inlichtingen die onze commissie kreeg waren immers eerder tegenstrijdig.

Ik kan u zeggen dat met betrekking tot een verbetering op korte termijn van de verbinding tussen Brussel, Luxemburg en Straatsburg, de drie zetels van de Europese Unie, en verder naar Basel, de inlichtingen die we onlangs van de federale Zwitserse spoorwegen hebben gekregen, helaas veel duidelijker en, naar mijn mening, objectiever zijn dat de beloften die ons op politiek niveau of in brieven vol goede intenties, maar zonder enige concrete impact, werden gedaan.

N'est-il pas temps que des pays petits et moyens s'unissent pour faire ensemble prévaloir ce à quoi nous croyons, c'est-à-dire une Union européenne digne de ce nom et non pas la prédominance des états nationaux. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Lebrun, pour votre discours qui était un peu triste au début. Vous avez aussi dit que, si le Benelux n'existe pas, il faudrait l'inventer. C'est du baume pour les différentes âmes parmi nous.

Vous avez bien raison. Sous cette présidence luxembourgeoise, nous devons faire un effort. Les deux années à venir seront des années dans lesquelles notre parlement Benelux trouvera ses moyens et oeuvrera dans la direction que vous avez citée.

Dans les deux ans à venir, nous devons prendre en charge le plan pluriannuel. Je demande maintenant aux différents présidents de commission de présenter les objectifs de leurs commissions. Je donne la parole à M. Draps.

M. Draps (B) F.- Merci, monsieur le président. J'essayerai de rester évidemment mesuré et objectif. La commission Finances et Mobilité a d'abord assuré ce dernier temps le suivi d'un dossier qui devient assez préoccupant, notamment la constante baisse de qualité des relations ferroviaires entre les trois états membres du Benelux, pour des raisons d'ailleurs différentes.

Avec les Pays-Bas et la ligne principale Bruxelles-Anvers-Amsterdam, ce n'est pas un problème d'infrastructure, mais bien un problème de matériel roulant et d'exploitation.

Pour les liaisons entre Bruxelles et Luxembourg, c'est avant tout un problème d'infrastructure et de dessertes transfrontalières auxquelles M. Asselborn faisait allusion. C'est incontestablement un manque de volonté de la part des trois groupes des chemins de fer concernés.

Nous avons donc pris l'initiative d'interroger par voie écrite les administrations concernées, parce que les informations qui parvenaient à notre commission étaient assez contradictoires.

Je tiens à dire que, malheureusement, en ce qui concerne l'amélioration à bref délai des liaisons entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg, les trois sièges de l'Union européenne, et au-delà vers Bâle, les nouvelles que nous avons reçues très récemment des chemins de fer fédéraux suisses sont beaucoup plus limpides et à mon avis objectives que les promesses qui sont faites sur le plan politique ou dans des lettres pleines de bonnes intentions mais qui ne révèlent rien de concret.

De Zwitserse spoorwegen hebben klaar en duidelijk gezegd dat zij, gelet op het feit dat België niet van plan is zijn infrastructuur te verbeteren, zich zonder meer terugtrekken uit het project dat de invoering van kantelbaktreinen tussen Basel en Brussel beoogde. De Zwitserse spoorwegen hebben op een zeer expliciete wijze geantwoord. Er bestaat geen enkele hoop dat de verbinding op korte termijn zal worden verbeterd, want zij gaan ervan uit dat de voorwaarden niet zijn vervuld om tussen Basel en Brussel kantelbaktreinen in te zetten.

Ik weet dat dit onderwerp ook de heer Bettel interesseert die de lijst van de stopplaatsen als een litanie kan opsommen. Ik heb het vanochtend zelf meegeemaakt, ik ben met de trein naar Brussel gekomen. Die slechte verbinding is dus de eerste zorg van de commissie.

De grote sociale en fiscale fraude is de tweede zorg van de commissie. In dat verband hebben we op 20 april 2012, in samenwerking met de Baltische Assemblee en de Noordse Raad, in Den Haag een conferentie gehouden.

We hebben ons een beter idee kunnen vormen van de resultaten die het Eurofisc-netwerk, meer bepaald wat de btw-carrousels betreft, hebben geboekt. De aanbevelingen die we hebben goedgekeurd en de respons van de betrokken besturen zijn eens te meer een bewijs van de goede werking en de meerwaarde van de Beneluxsamenwerking.

Tot besluit twee andere dossiers.

Er is in de eerste plaats de kwestie van de wegbevrizing. Nederland had enkele jaren geleden een voorsprong genomen in dat dossier en hierbij blijkt gegeven van veel wilskracht. Jarenlang hebben ze veel kredieten uitgetrokken om te studeren hoe de wegbevrizing in Nederland kon worden ingevoerd.

De nieuwe regering die is aangetreden heeft zonder meer van die voorgenomen invoering afgezien.

In België, dat lange tijd af te rekenen had met coördinatiemoeilijkheden aangezien het hier om een aangelegenheid gaat waarvoor uitsluitend de Gewesten bevoegd zijn, werd een interregionaal akkoord bereikt. Vanaf 2018 komt er een stelsel dat in elk geval op de vrachtwagens van toepassing zal zijn. We komen daarop terug want dat punt staat natuurlijk op de agenda van onze plenaire vergadering.

Een andere werf die in deze commissie moet worden aangepakt - minister heer Asselborn heeft er ook allusie op gemaakt - is die van een eengemaakte Benelux telecomzone zodat het probleem van de roaming echt kan worden opgelost.

Les chemins de fer suisses ont clairement dit qu'ils avaient décidé, devant le manque de volonté ou de réalisation quant à l'amélioration des infrastructures en Belgique, purement et simplement, de se retirer du projet d'introduction de trains pendulaires entre Bâle et Bruxelles. Les chemins de fer suisses ont répondu d'une manière très explicite qu'il n'y avait aucun espoir à bref délai d'amélioration des liaisons, parce qu'ils considèrent que les conditions ne sont pas remplies pour introduire des trains pendulaires entre Bâle et Bruxelles.

Je sais que ce sujet intéresse également M. Bettel, qui nous égrène comme une litanie la liste des gares. J'ai vécu moi-même cette expérience en venant ce matin de Bruxelles en train. La régression de ces liaisons est donc le premier sujet de préoccupation de la commission.

Le deuxième sujet de préoccupation est la grande fraude fiscale et sociale, pour lequel nous avions organisé une conférence à la Haye, le 20 avril 2012, en collaboration avec l'Assemblée balte et le Conseil nordique.

Nous avons à cet égard pu mieux connaître les résultats engrangés par le réseau Eurofisc, notamment en matière de carrousel TVA. Indiscutablement, les recommandations que nous avons votées et les retours qui nous viennent des administrations concernées démontrent une fois de plus le bon fonctionnement et la plus-value de la collaboration Benelux.

J'en terminerai par deux autres dossiers.

C'est d'abord le problème du péage routier. Il y a quelques années, les Pays-Bas avaient pris de l'avance de ce dossier et démontré une grande volonté. Ils ont effectivement consacré, pendant de très longues années, d'importants crédits à faire des études pour examiner comment introduire le péage routier au Pays-Bas.

Puis, à l'occasion d'un changement de gouvernement, il y a eu un renoncement pur et simple.

La Belgique, qui avait longtemps été confronté aux difficultés de coordination liées au fait que cette compétence est aujourd'hui strictement régionale, vient de déboucher sur un accord interrégional. Un système sera en tout cas opérationnel pour les poids lourds dès 2018. Nous y reviendrons puisque ce point est évidemment à l'ordre du jour de notre séance plénière.

Un autre chantier qu'il faudrait initier dans cette commission - le ministre Asselborn y a fait allusion aussi - concerne la création d'une zone Télécom Benelux unifiée pour régler effectivement les problèmes de roaming.

Gelet op de faciliteiten met betrekking tot het verkeer, de vestiging en het groot aantal pendelaars dat in een Staat werkt maar in een andere Staat verblijft, is dat probleem voor onze drie Staten nog moeilijk aanvaardbaar.

Ik denk dat met betrekking tot de telecommunicatie alles erop wijst dat een akkoord moet worden bereikt zodat op het niveau van onze drie landen een en dezelfde telecomzone tot stand wordt gebracht. Het ligt voor de hand dat we ook op dat gebied in Europees verband een voortrekkersrol hebben te spelen. Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Draps. Mevrouw Tilmans vraagt het woord.

Mevrouw Tilmans (B) F.- Dank u wel, voorzitter. Wat de lijn 162 Brussel-Luxemburg-Zurich en andere bijkomende, meer plaatselijke lijnen in de provincie Luxemburg betreft, hebben we een Luxemburgs gemeenschappelijk front, met andere woorden van de provincie Luxemburg, opgericht.

We hebben een onderhoud gevraagd, enerzijds, met federaal minister Labille en, anderzijds met gewestminister Henry. We hebben minister Labille ontmoet, minister Henry heeft nog niet geantwoord.

Minister Labille, die in de provincie Luxemburg is geboren, kent de problematiek van die lijn goed. Hij weet heel goed dat het de enige lijn is zonder express trein.

Zelfs al is hij vastbesloten dat dossier op gang te trekken en van deze lijn 162 een prioriteit te maken, dan nog rijst de vraag of hij over de nodige middelen zal beschikken. Ik weet het niet. Hij heeft er zich in elk geval formeel toe verbonden deze lijn, waaraan hij gehecht is, te volgen en hij vindt het abnormaal dat deze lijn de enige in België is zonder een hogesnelheidstrein. Er is dus hoop.

Ik kan er nog aan toevoegen dat het uitgebreid Luxemburgs front besloten heeft dat, indien in het dossier geen schot komt, een oproep zal worden gericht aan onze collega's uit het Groothertogdom Luxemburg, alsook uit Luik om in een gemeenschappelijk front met de trein naar Brussel te trekken en aldus hun ongenoegen te tonen. Er moet iets ondernomen worden opdat die lijn 162 eindelijk als een internationale lijn zou worden erkend.

Kortom, misschien een sprankeltje hoop of misschien eeuwige beloftes. De toekomst zal het uitwijzen. Dank u.

Entre nos trois États, ce problème devient difficilement acceptable, vu les facilités de circulation d'établissement, et le nombre de navetteurs qui travaillent dans un état et résident dans l'autre.

Je crois qu'au niveau des télécommunication, tout indique qu'il faudra trouver un accord pour pouvoir former, à l'échelle de nos trois pays, une seule et même zone télécom. Il me paraît tellement évident que nous avons là encore un rôle d'avant-garde à jouer au niveau européen. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Draps. Mme Tilmans demande la parole.

Mme Tilmans (B) F.- Merci, monsieur le président. En ce qui concerne la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg-Zurich, et d'autres lignes complémentaires plus locales en province de Luxembourg, nous avons mis en œuvre un front commun luxembourgeois, c'est-à-dire de la province de Luxembourg.

Nous avons demandé deux entretiens, l'un auprès du ministre fédéral Labille, l'autre auprès du ministre régional Henry. Nous avons rencontré le ministre Labille, le ministre Henry n'a pas encore répondu.

Le ministre Labille est né en province de Luxembourg et connaît bien la problématique de cette ligne. Il est parfaitement conscient que c'est la seule ligne qui ne possède pas de train express.

Même s'il a la réelle volonté de bousculer ce dossier et de faire une priorité de cette ligne 162, la question se pose s'il en aura les moyens. Il s'est en tout cas engagé formellement à suivre cette ligne à laquelle il tient beaucoup et il trouve tout comme nous qu'il est anormal que cette ligne soit le seul axe en Belgique sans un train à grande vitesse. Il y a donc de l'espoir.

Complémentairement à cela, le front luxembourgeois élargi a décidé que, si le dossier ne bouge pas, de faire appel aux collègues du Grand-Duché de Luxembourg, ainsi qu'aux Liégeois, pour monter à Bruxelles en front commun dans un train et de montrer ainsi leur mécontentement. Il est nécessaire de faire quelque chose pour que cette ligne 162 soit enfin reconnue comme ligne internationale.

Donc, peut-être un peu d'espoir ou peut-être une éternelle promesse. L'avenir nous le dira. Merci.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mevrouw Tilmans. Ik verwijst naar China waar in vier jaar 2000 km werd aangelegd. De heer Bettel vraagt het woord.

De heer Bettel (L) F.- Ik zal u de lijst van de stations tussen Brussel en Luxemburg besparen, voorzitter.

Wat mevrouw Tilmans zegt is zeer interessant, maar het is nu al tien of vijftien jaar dat men ons daarmee tracht te paaien. Ik ben al 14 jaar parlementslid, waarvan 10 jaar in het Beneluxparlement en al 10 jaar hoor ik dat de regeringen iets doen. Al tien jaar hoor ik dat nauwelijks een kwartier zal worden gewonnen.

Verleden week nam ik de express trein naar Brussel. De trein had 2 uur 30 minuten vertraging door de aanwezigheid van everzwijnen op het spoor.

De regeringen herhalen steeds maar dat ze de kwestie bespreken, ik ben het beu. Het lijkt me wenselijk, voorzitter, dat onze respectieve parlementen moties goedkeuren. We moeten de regeringen verzoeken ons binnen een bepaalde termijn concrete voorstellen te doen.

Na zo vele jaren gedraagt het Beneluxparlement zich als een hond die blaft maar niet bijt, een hond die zijn tanden niet laat zien. Ik denk dat wanneer onze respectieve parlementen moties zouden goedkeuren, het dossier zou opschieten.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Wat denkt u van het voorstel van mevrouw Tilmans om onder de Luxemburgers een gemeenschappelijk front op te richten?

De heer Bettel (L) F.- Mijnheer de voorzitter, ik hou niet van het woord "front". Ik spreek liever van een gemeenschappelijk team.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- De heer Defossé vraagt het woord.

De heer Defossé (B) F.- Mijnheer de voorzitter, ervaring is een goede leerschool. Persoonlijk kan ik getuigen dat vijftig jaar geleden, toen ik in het kader van mijn dienstplicht van Aarlen naar Brussel spoerde, de trein sneller was. Vanochtend heb ik er van Brussel tot hier 2 uur 40 minuten over gedaan. 50 jaar geleden duurde het traject minder lang.

De heer Bettel (L) F.- Mijnheer de voorzitter, ik wens eraan toe te voegen dat het aspect prijzen moet worden besproken. Het is niet normaal dat aan de grens de prijs

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, Madame Tilmans. Je pense aux Chinois qui ont construit 2 000 km en quatre ans. M. Bettel demande la parole.

M. Bettel (L) F.- Je vais vous éviter, monsieur le président, l'énumération des gares entre Bruxelles et Luxembourg.

Ce que Mme Tilmans nous a dit est très intéressant, mais cela fait dix ou quinze ans qu'on nous console ainsi. Je suis parlementaire depuis 14 ans, dont 10 au Parlement Benelux et cela fait 10 ans qu'on dit que les gouvernements sont en train d'agir. Cela fait dix ans que je sens qu'on gagnera à peine un quart d'heure.

La semaine dernière, en prenant le train express pour Bruxelles, des sangliers se trouvaient sur la voie. Le train a pris un retard de 2 heures 30.

J'en ai un peu ras-le-bol d'entendre les gouvernements dire qu'ils sont en train d'en discuter. Je pense qu'il serait opportun, monsieur le président, de faire des motions dans nos parlements respectifs. Il faut inviter les gouvernements à nous présenter quelque chose de concret dans un délai déterminé.

Le Parlement Benelux, après tant d'années, se comporte comme un chien. Il aboie, mais il ne mord pas; c'est un chien sans dents. Je pense qu'il faut vraiment faire avancer ce dossier, en approuvant des motions dans nos parlements respectifs.

M. Oberweis, président (L) F.- Que pensez-vous de la suggestion de Mme Tilmans de former un front commun, entre luxembourgeois?

M. Bettel (L) F.- Monsieur le président, je n'aime pas trop le mot "front". Je préfère former une équipe commune.

M. Oberweis, président (L) F.- Monsieur Defossé demande la parole.

M. Defossé (B) F.- Monsieur le président, "l'expérience n'est pas un peigne pour chauves". J'ai personnellement l'expérience que le train était plus rapide il y a 50 ans, quand je rentrais à Bruxelles lors de mon service militaire à Arlon. Ce matin, de Bruxelles jusqu'ici, ce voyage a duré 2.40 heures. Il y a 50 ans, il était plus rapide.

M. Bettel, président (L) F.- Monsieur le président, je voulais rajouter aussi qu'il faudrait discuter de l'aspect du prix. Il n'est pas normal que le prix est multiplié par trois

wordt verdrievoudigd. De reis Luxemburg-Strepenich kost 10 euro voor tien minuten trein. Een ticket Aarlen-Brussel kost 20 euro voor 2 uur. Als grensoverschrijdende assemblee moeten we ook over de grensoverschrijdende tarieven spreken. Dat punt moet worden geagendeerd.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Bettel. Dit onderwerp ligt ons na aan het hart. Mevrouw Tilmans heeft het woord.

Mevrouw Tilmans (B) F.- Ik vraag het woord na wat de heer Bettel heeft gezegd. Ik heb de minister verleden week over deze kwestie ondervraagd. Ik hoopte een positief antwoord te krijgen. Maar helaas is dat niet het geval.

De minister is van oordeel dat het om tarieven gaat die niet aan elkaar zijn gekoppeld. Dat lijkt me compleet voorbijgestreefd. Nu een grote markt wordt gevormd die de grensoverschrijdende mobiliteit stimuleert, zou toch op zijn minst een interessant grensoverschrijdend tarief moeten worden aangemoedigd. Vandaag is dat niet geval, althans in België niet. De NMBS lijkt daaraan niet te willen meewerken, ik vind dat zeer betreurenswaardig.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mevrouw Tilmans. We zetten de bespreking verder in commissie. Het woord is aan de heer Angel.

De heer Angel (L) F.- Voorzitter, ik zal spreken voor de heer Senesael, voorzitter van de commissie Duurzame Ontwikkeling / persoongebonden aangelegenheden, die verhinderd is. Hij heeft me gevraagd u mee te delen welke onderwerpen zijn commissie gedurende het jaar 2013 wil behandelen.

De komende maanden zouden we meer aandacht willen besteden aan het schandaal van het paardenvlees. We zouden ons ook willen buigen over het Europees witboek met betrekking tot de pensioenen en eventuele andere witboeken of andere initiatieven van de Europese Commissie willen analyseren.

We weten allemaal dat sinds het verdrag van Lissabon de nationale parlementen een nieuwe rol te spelen hebben betreffende de controle op alles wat op Europees niveau gebeurt. Onze drie landen hebben een groter gewicht wanneer ze gezamenlijk optreden.

Onze voorzitter heeft ook voorgesteld dat wij ons zouden buigen over de grensoverschrijdende problemen op het gebied van het onderwijs, meer bepaald de gelijkwaardigheid van de diploma's. Hoe kunnen de middelbare of hogere studies in een ander land worden voortgezet? Hoe kan men in een ander land een opleiding volgen, hoe kan men zich in onze drie landen als zelfstandige vestigen en er werken?

dès qu'on passe une frontière. Le voyage Luxembourg-Sterpenich coûte 10 euros pour 10 minutes de train. Le billet d'Arlon à Bruxelles coûtera 20 euros pour 2 heures. Il faudrait discuter aussi des tarifs transfrontaliers. En tant qu'assemblée transfrontalière, il faut mettre ce point à l'ordre du jour.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Bettel, c'est un sujet qui nous tient à cœur. La parole est à Mme Tilmans.

Mme Tilmans (B) F.- J'interviens par rapport à l'intervention de M. Bettel. J'ai justement interrogé le ministre la semaine passée concernant ce sujet là. J'espérais une réponse positive. Malheureusement ce n'est pas le cas.

Le ministre estime que ce sont des tarifs juxtaposés. Je trouve que cette réflexion est tout-à-fait dépassée. A partir du moment où nous créons un grand marché unique stimulant la mobilité transfrontalière, on devrait à tout le moins promouvoir un tarif transfrontalier intéressant. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, en tout cas pour la Belgique. Il paraît que la SNCB n'est pas prête à faire ce travail et je le regrette amèrement.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, madame Tilmans. On reprendra la discussion en commission. La parole est à M. Angel.

M. Angel (L) F.- Monsieur le président, je parlerai au nom de M. Senesael, président de la commission du Développement durable /matières personnalisables, qui est excusé. Il m'a prié de vous indiquer en quelques mots ce que sa commission entend faire dans l'année 2013.

Dans les prochains mois, on aimerait se pencher davantage sur le scandale de la viande de cheval. On aimerait en outre nous pencher sur le livre blanc européen sur les retraites et analyser les éventuels autres livres blancs ou d'autres initiatives qui nous parviennent de la Commission européenne, de les analyser.

Nous savons tous que depuis le Traité de Lisbonne, les parlements nationaux jouent un nouveau rôle en matière de contrôle de tout ce qui se passe au niveau européen. Si nos trois pays se mettent ensemble, nos avis ont plus de poids.

En outre, notre président nous a proposé de nous pencher sur les problèmes transfrontaliers en matière d'enseignement, c'est-à-dire l'équivalence des diplômes; comment poursuivre ses études secondaires ou supérieures dans un autre pays, comment suivre une formation dans un autre pays et travailler ou s'installer comme indépendant dans un de nos trois pays?

Dat zijn de onderwerpen die onze voorzitter behandeld wenst te zien. Ik hoop dat die werkzaamheden in aanbevelingen in de plenaire vergadering zullen uitmonden.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Angel. Het woord is nu aan de heer Taverne, voorzitter van de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking.

De heer Taverne (NL) N.- Dank u wel, voorzitter.

Ik zal mij niet mengen in de discussie over het treinverkeer, want het heeft mij vandaag, per auto, 6 uur gekost om van Amsterdam naar hier te komen. Werd het weer alsmaar mooier. Ik dank u voor de gastvrijheid in uw parlement. Ik denk te kunnen spreken voor alle leden van de Nederlandse delegatie als ik zeg dat wij het zeer waarderen dat u de Nederlandse vlag heeft opgehangen. Dit alles om ons een goed gevoel te geven. Dank daarvoor.

Het toont, eigenlijk de achterliggende gedachte aan, niet alleen hoe nauw we binnen deze drie landen samenwerken, maar ook nog eens de bijzondere historische band die Nederland en Luxemburg hebben. De portretten en de kleuren in die portretten in uw parlementsgebouw benadrukken dat nog eens.

Voorzitter, ik wil graag verslag uitbrengen over wat de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking heeft besproken en besloten ten aanzien van de onderwerpen waarop deze commissie zich graag wil richten dit lopende jaar.

Ik zou eigenlijk willen aansluiten bij mijn liberale collega en uw burgemeester Xavier Bettel, toen hij opriep om zo praktisch en concreet mogelijk te worden. Daarvoor bestaan er verschillende methoden, maar ik denk dat het wel van groot belang is om het draagvlak van wat de Benelux kan doen en ook doet te versterken en te waarborgen.

De commissie Grensoverschrijdende Samenwerking, de moeder aller commissies van het Beneluxparlement zou ik toch denken, heeft iets heel praktisch aangevat, namelijk de afschaffing van het groene reisblad. Dat is een wat archaisch formulier dat moet worden ingevuld door busbedrijven die passagiers over de grens brengen.

Er zijn ongetwijfeld betere methoden om het doel dat dit formulier dient, te bereiken. We hebben er een aantal weken geleden bij een voorbereidende besprekking in Brussel een korte hoorzitting over gehouden met een aantal belanghebbenden. We hebben hierbij vastgesteld

Ce sont les questions que le président suggère de traiter. J'espère que ces travaux aboutiront ici à des recommandations en séance plénière.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Angel. La parole est maintenant à M. Taverne, président de la commission Coopération transfrontalière.

M. Taverne (NL) N.- Merci, monsieur le président.

Je ne vais pas m'immiscer dans le débat sur le trafic ferroviaire car il m'a fallu aujourd'hui 6 heures pour venir d'Amsterdam en voiture. La météo n'a fait que s'améliorer. Je vous remercie de l'accueil que nous a réservé votre parlement. Je crois pouvoir vous dire au nom de tous les membres de la délégation néerlandaise que nous apprécions le fait que vous ayez déployé le drapeau néerlandais. Tout cela pour que nous faire plaisir. Soyez-en remercié.

Cela illustre en fait le sentiment qui préside à nos relations, non seulement l'étroite coopération entre nos trois pays mais aussi le lien historique particulier qui unit les Pays-Bas et le Luxembourg. Les portraits qui ornent les bâtiments de votre parlement et leurs couleurs en sont un témoignage supplémentaire.

Monsieur le Président, permettez-moi de faire rapport sur les discussions et les décisions de la commission de la Coopération transfrontalière concernant les sujets dont celle-ci entend s'occuper cette année.

Je voudrais en fait rejoindre dans ses propos mon collègue libéral et bourgmestre de Luxembourg, M. Xavier Bettel, qui a appelé à une approche aussi pratique et concrète que possible. Il existe pour cela plusieurs méthodes mais je pense qu'il est important de renforcer et de garantir le fondement sur la base duquel le Benelux peut travailler, et travaille du reste.

La commission de la Coopération transfrontalière, la mère de toutes les commissions du Parlement Benelux dirais-je, s'est attaquée à un dossier très pratique, celui de la suppression de la feuille de route verte. Il s'agit d'un formulaire quelque peu archaïque que doivent remplir les sociétés d'autobus qui transportent des voyageurs au-delà de la frontière.

Il existe indéniablement de meilleures méthodes pour atteindre l'objectif de ce formulaire. Nous avons organisé à ce sujet, voici quelques semaines à Bruxelles, une brève audition avec un certain nombre d'acteurs concernés. Nous avons constaté à cette occasion qu'il reste à répondre

dat er nog een aantal vragen moeten worden beantwoord vooraleer het afschaffen van dit bureaucratische overblijfsel kan plaatsvinden.

Daartoe hebben we het secretariaat-generaal van de Benelux Unie gevraagd om medio april een nadere stand te geven van de mogelijkheden om van dit papier af te komen. Ik zie daar ook naar uit.

Dat zou overigens betekenen dat de mogelijke afschaffing die gepland is in het najaar, zou worden vervroegd. Ik denk dat het belangrijk is om zo iets onpraktisch als het groene reisblad zo snel mogelijk van tafel te krijgen.

Andere onderwerpen die aan bod zijn gekomen en die ook door een aantal andere collega's hier zijn genoemd, betreffen het wegnemen van belemmeringen in de grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van telecom.

Niet alleen in het treinverkeer worden er merkwaardige onverklaarbaar hoge tarieven gerekend op het moment dat de grens wordt overschreden; ook bij de telecomtarieven is dit het geval.

Grensoverschrijdende arbeid is al eerder genoemd als één van de cruciale terreinen waarop we toch echt stappen zouden moeten zetten. De minister van Buitenlandse Zaken, de heer Asselborn, haalde het goede voorbeeld aan van Luxemburg, dat veel ervaring heeft met grensoverschrijdend verkeer van werknemers uit verschillende hoeken.

Het treinverkeer vergemakkelijken, waarvan mijn collega, de heer Defossé, een warm pleitbezorger is en de tarieven eenduidiger en vooral lager maken bij het overschrijden van de grens, is een ander onderwerp dat overigens niet alleen op het terrein van de grensoverschrijdende samenwerking speelt, maar natuurlijk ook op dat van infrastructuur.

Het op één na laatste onderwerp, dat niet zozeer speelt bij de andere commissies, is het grensoverschrijdend verkeer van scholieren en studenten, met name in het grensgebied van België en Nederland waar dit veel voorkomt. Ik denk dat het voor verbetering vatbaar is.

Tot slot zijn er nog de grensoverschrijdende bewegingen in de gezondheidszorg. Ook daar hebben wij, in ieder geval vanuit Nederland, veel ervaring mee, niet alleen naar Duitsland, maar ook naar België toe. Ik denk dat we ons moeten buigen over dat onderwerp om te zien of daar verbeteringen aan te brengen zijn.

à un certain nombre de questions avant de pouvoir procéder à la suppression de ce vestige bureaucratique.

C'est pourquoi nous avons demandé au Secrétariat Général de l'Union Benelux de nous fournir pour la mi-avril un état plus précis des possibilités que nous avons de nous débarrasser de ce document. Je l'attends non sans impatience.

Cela signifierait d'ailleurs que la suppression éventuelle, prévue pour l'automne, intervientrait plus tôt. Je crois qu'il est important de supprimer un outil aussi peu pratique que la feuille de route verte.

Parmi les autres sujets traités, que certains collègues ont évoqués ici, il y a la levée des entraves à la coopération transfrontalière en matière de télécommunications.

Car les tarifs inexplicablement élevés pratiqués au moment où l'on traverse la frontière ne concernent pas que les chemins de fer mais s'étendent aussi aux télécommunications.

On a déjà cité aussi le travail transfrontalier comme l'un des domaines essentiels dans lesquels il conviendrait tout de même véritablement que nous prenions des mesures. Le ministre des Affaires étrangères, M. Asselborn, a cité l'excellent exemple du Luxembourg qui possède une longue expérience de la circulation transfrontalière de travailleurs d'origines très diverses.

Faciliter le trafic ferroviaire – M. Defossé en est un très chaud partisan – et simplifier et surtout réduire les tarifs à la traversée de la frontière, voilà un autre sujet qui ne se limite pas à la coopération transfrontalière mais qui concerne bien entendu aussi l'infrastructure.

L'avant dernier sujet, qui ne concerne guère les autres commissions, est le transport transfrontaliers d'écoliers et d'étudiants, une réalité fréquente dans la région frontalière belgo-néerlandaise. Je crois que des améliorations pourraient être apportées dans ce dossier.

Enfin, il reste les mouvements transfrontaliers dans le domaine des soins de santé. Nous en avons également une grande expérience, du moins aux Pays-Bas, en ce qui concerne l'Allemagne mais aussi la Belgique. Je crois que nous devons nous pencher sur ce dossier pour voir si des améliorations sont envisageables.

Ik zie ernaar uit om daar samen met de collega's aan te werken. Dat is het voor wat deze commissie betreft. Dank u wel.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Taverne, voor uw betoog.

Ik nodig mevrouw de Caluwé, voorzitter van de commissie Justitie en Binnenlandse Zaken, ons de doelstellingen van haar commissie mee te delen. Ik ben erg geïnteresseerd in de conferentie over cybercriminaliteit.

Mevrouw de Caluwé (NL) N.- Dank u, voorzitter.

Het is heel mooi om hier in deze zaal te zijn, in dit gebouw. Als jonge scholier liep ik hier iedere zaterdag langs op weg naar mijn pianolessen in het "conservatoire", een heel oud gebouw. Iedere zaterdag liep ik langs het paleis en langs de Chambre des Députés, maar ik ben er nooit binnen geweest. Nu zie ik eindelijk de binnenkant.

De commissie Justitie en Binnenlandse Zaken heeft een drietal thema's gekozen waarop ze zich dit jaar zal concentreren. Ik zal eindigen met de cybercriminaliteit, zoals u vroeg, mijnheer de voorzitter.

Het eerste wat we gaan doen is de migrantenstromen analyseren, namelijk de routes bekijken; via welke landen gaan die migrantenstromen en welke problemen veroorzaken deze stromen in onze landen? Dit thema zal ook in de plenaire vergadering van juni worden behandeld en daarom leek het ons aangewezen om het ook in de commissie te behandelen.

Een tweede thema is het optimaliseren van de operationele politiesamenwerking. Dat is tevens doelstelling 1 van het Actieplan Senningen voor 2013-2016. Voorzitter, in de commissie Justitie gaf u tevens aan dat de samenwerking tussen de politieagenten van de verschillende landen gedurende de afgelopen zomer heel goed is verlopen om aldus ondersteuning te bieden aan toeristen die grensoverschrijdend aan het reizen waren.

Het derde thema is de cybercriminaliteit. Daarover is op 26 april hier in Luxemburg een conferentie gepland. We zijn druk bezig met de voorbereiding ervan. We hebben ook heel lang gesproken over het exacte thema. Cybercriminaliteit, cyberdefense, het grijpt heel erg op elkaar in en het is een heel breed thema. Er zijn heel veel partijen bij betrokken en wij hebben besloten om ons te

Je suis impatient de pouvoir travailler sur ces dossiers avec les collègues. Voilà pour ce qui concerne cette commission. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Taverne, pour votre intervention.

J'invite Mme de Caluwé, présidente de la commission Justice et Affaires intérieures, à nous communiquer les objectifs de sa commission. La conférence sur la cybersécurité m'intéresse beaucoup.

Mme de Caluwé (NL) N.- Merci, monsieur le président.

Je suis très heureuse d'être ici, dans ce bâtiment et dans cette salle. Lorsque j'étais jeune écolière, j'avais l'habitude de passer par le Palais tous les samedis pour me rendre à ma leçon de piano au Conservatoire qui était un bâtiment très ancien. Chaque samedi, je passais par le palais et par la Chambre des Députés mais jamais je n'y étais entrée. Il m'est enfin donné d'en voir l'intérieur.

La commission de la Justice et des Affaires intérieures a choisi trois thèmes sur lesquels elle se propose de se concentrer cette année. Comme vous me l'avez demandé, Monsieur le Président, je terminerai par la cybercriminalité.

Nous allons commencer par analyser les flux migratoires, étudier les routes, les pays par lesquels passent ces flux et les problèmes qu'ils génèrent dans nos pays. Ce thème sera également traité lors de la session plénière de juin. C'est pourquoi il nous a semblé judicieux d'également en discuter en commission.

Le second thème concerne l'optimisation de la coopération policière opérationnelle. C'est également l'objectif 1 du Plan d'action Senningen 2013 – 2016. Monsieur le Président, la commission de la Justice et des Affaires intérieures a également indiqué que la coopération entre les agents de police des différents pays s'est très bien déroulée au cours de l'été dernier et que ces agents ont ainsi pu apporter leur aide aux touristes qui voyageaient au-delà des frontières.

Le troisième thème sera donc la cybercriminalité. Une conférence sur le sujet se déroulera ici, à Luxembourg, le 26 avril prochain. La préparation bat son plein. Nous avons longuement discuté du thème précis. Cybercriminalité, cybersécurité, tout cela est très connexe et le sujet est vaste. De nombreux acteurs sont concernés et nous avons décidé de nous concentrer sur la prise de conscience des

concentreren op de bewustwording van de gevaren van cybercriminaliteit, zowel voor burgers alsook voor bedrijven en overheden.

De collega's van Luxemburg, België en ikzelf hebben de taak op ons genomen om hiervoor elk één spreker te zoeken. We zullen deze conferentie dan verder invullen, maar we zullen vooral mensen zoeken die ons kunnen inlichten over die bewustwording. Hoe kunnen we die bewustwording verder vergroten en hoe kunnen we ervoor zorgen dat we een betere respons hebben?

Ter illustratie, vannacht hoorde ik op de radio dat er in Nederland kritiek was op banken omdat men vond dat deze niet voldoende voorbereid zouden zijn op cybercriminaliteit. Hoewel dit door de woordvoerder van de vereniging van banken werd bestreden, is het wel een heel erg actueel thema binnen Nederland en ook daarbuiten.

Daarom is dit ook een heel goed onderwerp voor onze agenda. U zult op een later tijdstip meer informatie krijgen over de exacte invulling van de conferentie. Dank u wel, voorzitter.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mevrouw de Caluwé. Als laatste spreker is het de beurt aan de heer Hendrickx, voorzitter van de commissie voor Buitenlandse Vraagstukken.

De heer Hendrickx (B) N.- Dank u, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de secretaris-generaal, heren adjunct-secretaris-generaal, collega's, net als de Nederlandse collega's breng ik graag verslag uit van mijn commissie, vanop mijn zitje hier in dit prachtige parlementsgebouw.

De commissie voor Buitenlandse Vraagstukken is ongeveer anderhalf jaar bezig, samen met de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking in gemeenschappelijke opstelling, in gemeenschappelijke slagorde, aan het onderwerp "samenwerking inzake defensie tussen de drie Beneluxlanden".

Wij zijn begonnen met een aantal hoorzittingen. Op 18 november 2011 hadden wij een hoorzitting met dr. Sven Biscop, directeur van het programma Europa in de wereld en van de Hoge Veiligheid- en Defensiestudies van het Egmont Instituut, Koninklijk Instituut voor Internationale Relaties.

Op 2 maart 2012 was er een hoorzitting met Commandeur Frank Sijtsma, dat is de souschef Internationale Militaire Samenwerking van het ministerie van Defensie van Nederland.

dangers de la cybercriminalité pour le citoyen mais aussi pour les entreprises et les pouvoirs publics.

Les collègues luxembourgeois et belges et moi-même nous sommes employés chacun à trouver un orateur. Nous allons compléter le programme de la conférence mais nous allons avant tout chercher des gens qui puissent nous informer au sujet de cette prise de conscience. Comment pouvons-nous continuer à l'aiguiser et faire en sorte d'obtenir une réponse plus adéquate?

En guise d'illustration, je voudrais dire que j'ai entendu ce matin à la radio que les banques étaient l'objet de nombreuses critiques de la part des Néerlandais parce qu'elles seraient insuffisamment préparées à la cybercriminalité. Si le porte-parole de l'association des banques a démenti ces critiques, le thème n'en reste pas moins très actuel aux Pays-Bas et ailleurs.

C'est pourquoi il s'agit-là d'un excellent sujet pour notre ordre du jour. Vous recevrez ultérieurement de plus amples informations sur le programme précis de la conférence. Je vous remercie, monsieur le président.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, madame de Caluwé. Le dernier orateur qui prendra la parole est le président de la commission des Problèmes extérieurs , M. Hendrickx.

M. Hendrickx (B) N.- Merci, monsieur le président. Monsieur le secrétaire général, monsieur le secrétaire général adjoint, chers collègues, je vais, à l'image de mes collègues néerlandais, vous faire rapport au sujet de ma commission depuis mon banc, dans cette magnifique enceinte parlementaire

La commission des Problèmes extérieurs travaille depuis environ un an et demi, de concert avec la commission de la Coopération transfrontalières, sur le sujet de la coopération en matière de défense entre les trois pays.

Nous avons commencé par un certain nombre d'auditions. Le 18 novembre 2011, une audition s'est tenue avec M. Sven Biscop, le directeur du programme "l'Europe dans le Monde" et des Hautes études de Sécurité et de Défense de l'Institut Egmont, l'Institut royal des Relations internationales.

Le 2 mars, il y a eu une audition avec le Commandeur Frank Sijtsma, le sous-chef de la Coopération militaire internationale du ministère néerlandais de la Défense.

Op 25 mei 2012 hadden wij een hoorzitting met de heer A.R. Korteweg, strategisch analist bij *The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS)* en met de heer Patrick Engelberg, directeur Defensie, de heer Patrick Fautsch, luitenant-kolonel en mevrouw Florence Ensch, gezantschapsraad bij het ministerie van Buitenlandse Zaken, directie Defensie van het Groothertogdom Luxemburg.

Op 26 oktober 2012 was er een hoorzitting met de heer Carl Gillis, Commandant Belgische Marine, over de “Operatie Atalanta”. Operatie Atalanta is een missie van de Europese Unie om de piraterij voor de Somalische kust te stoppen.

We hebben ook een aantal werkbezoeken gebracht. Op 26 november 2012 brachten we een gecombineerd werkbezoek aan de *Logistic Support Unit (LSU)* te Eygelshoven en de *NATO Allied Joint Force Command Head Quarters* in Brunssum, Nederland.

Op 7 december 2012 brachten we een werkbezoek aan de Admiraliteit Benelux (ABNL) te Den Helder.

We hebben nog een aantal werkzaamheden gepland alvorens wij willen komen tot een voorstel van aanbeveling, liefst tegen de plenaire zitting van eind dit jaar, in december.

We gaan nog dit voorjaar, waarschijnlijk op vrijdag 19 april 2013, een hoorzitting houden over samenwerkings-projecten van de Benelux *Defence Cooperation*.

Waarschijnlijk zullen we in juni 2013, of anders zal het na de zomer zijn, een werkbezoek doen aan de Mijnbestrijdingsschool Eguemin (marinekazerne Bootsman Jonsen) in Oostende en aan de Marinebasis Zeebrugge (onderhoud van de mijnenjagers).

Tot daar, zeer kort, mijnheer de voorzitter, onze geplande werkzaamheden.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u voor uw inbreng, mijnheer Hendrickx.

Na de commissievoorzitters te hebben gehoord, kan ik vaststellen dat we goed werk hebben verricht want dit agendapunt is nu afgehandeld.

Le 25 mai, nous avons eu une audition avec M. A.R. Korteweg, analyste stratégique au *The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS)*, et avec M. Patrick Engelberg, directeur Défense, M. Patrick Fautsch, lieutenant colonel, et Mme Florence Ensch, secrétaire de légation du ministère de la Défense, direction Défense, du Grand-Duché de Luxembourg.

Le 26 octobre s'est tenue une audition avec M. Carl Gillis, Commandant à la Marine belge, sur l'opération Atalante. Il s'agit d'une mission de l'Union européenne dont l'objectif est de mettre fin à la piraterie au large des côtes somaliennes.

Nous avons également effectué un certain nombre de visites de travail. Le 26 novembre 2012, nous avons effectué une visite combinée au *Logistic Support Unit (LSU)* à Eygelshoven et au *NATO Allied Joint Force Command Head Quarters* à Brunssum, aux Pays-Bas.

Le 7 décembre 2012, nous nous sommes rendus à l'Amirauté Benelux (ABNL), à Den Helder.

Nous avons encore prévu un certain nombre d'activités avant la rédaction d'une proposition de recommandation, de préférence en vue de la session plénière de la fin de l'année, en décembre.

Au cours du printemps, sans doute le vendredi 19 avril 2013, nous organiserons encore une audition au sujet des projets de coopération de la *Defence Cooperation Benelux*

Sans doute effectuerons-nous en juin 2013, ou alors après l'été, une visite de travail à l'école de déminage Eguemin (caserne de la marine Bootsman Jonsen) à Ostende et à la base de la marine de Zeebrugge (entretien des dragueurs de mines).

Voilà très brièvement, monsieur le président, le programme de nos travaux.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci monsieur Hendrickx pour votre exposé.

Les différents présidents ayant été entendus, ce point de notre ordre du jour est clôturé.

2. HET TRANS-EUROPESE VERVOERSNETWERK (TEN-T) EN DE GEVOLGEN ERVAN VOOR DE BENELUXLANDEN

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik ga dan naar het volgende agendapunt over het Trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden. Eens te meer geef ik het woord aan onze collega Willem Draps. In dit verband beschikken we ook over het document nr. 847/1

De heer Draps (B) F.- Ik zal kort zijn, mijnheer de voorzitter, en verwijzen naar het gedrukt verslag dat ik tijdens de vorige plenaire vergadering in Den Haag heb uitgebracht.

Aan dit verslag werd nu een voorstel van aanbeveling toegevoegd. U kunt dit nu lezen en ik veronderstel dat u het in handen hebt.

Dit voorstel van aanbeveling is erop gericht de investeringen voor de infrastructuur dermate te selecteren opdat maximaal beroep kan worden gedaan op de Europese medefinanciering, die ondertussen sterk verminderd is gelet op de budgetaire prioriteiten van de Commissie.

Zij strekt ertoe de samenwerking tussen de Beneluxlanden inzake de transportinfrastructuur te intensificeren met het oog op de verwezenlijking van het kernnetwerk en het uitgebreid transportnetwerk.

Tot slot, dient men erover te waken dat de transportinfrastructuur in de grensoverschrijdende gedeelten van de Beneluxlanden gesynchroniseerd worden.

Soms zijn zaken uitgevoerd aan de ene kant van de grens en niet aan de andere kant, wat natuurlijk de doeltreffendheid van een grensverbinding vernietigd.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Draps. Vraagt nog iemand het woord? Nee?

Ik stel voor tot de stemming over te gaan. Wie is akkoord? Zijn er tegenstemmen? Onthoudingen? Nee. De aanbeveling is dus aangenomen.

2. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANSEUROPÉENS (RTE-T) ET LEURS CONSÉQUENCES POUR LES PAYS DU BENELUX

M. Oberweis, président (L) F.- Je passe au point suivant de l'ordre du jour, à savoir les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et leurs conséquences pour les pays du Benelux. Notre cher collègue Willem Draps prendra la parole. Nous disposons du document 847/1.

M. Draps (B) F.- Je vais être très bref, monsieur le président, et me référer au rapport écrit que j'ai eu l'occasion de commenter lors de notre précédente session plénière à La Haye.

La seule chose qui a changé c'est que maintenant une proposition de recommandation est jointe à ce rapport, vous allez pouvoir la lire, et je suppose que vous la soumettrez au vote dès demain.

Cette proposition de recommandation vise effectivement à sélectionner les investissements à réaliser en matière d'infrastructure de manière à pouvoir bénéficier au maximum du cofinancement européen, qui entretemps s'est fort réduit vu les priorités budgétaires de la Commission.

Elle vise également à intensifier la coopération en vue notamment de la réalisation du réseau central et du réseau de transport global, donc les fameux corridors. Les dix corridors dont quatre concernent les pays du Benelux.

Et enfin, à veiller à la synchronisation des investissements en matière de transport pour toutes les liaisons transfrontalières.

Car parfois les choses sont faites d'un côté d'une frontière et non pas de l'autre, ce qui, évidemment, annihile l'efficacité d'une liaison transfrontalière. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Draps. Quelqu'un demande-t-il la parole? Non?

Je propose donc de voter. Qui est d'accord Il y a quelqu'un contre? Abstentions? Non. La recommandation est donc adoptée.

3. DE BTW-CARROUSELFRAUDE.- BEZOEK AAN DE BIJZONDERE BELASTINGINSPECTIE (BBI)

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dan gaan we over naar het volgende agendapunt, dat handelt over de btw-carrouselfraude. De heer Lebrun is rapporteur en we beschikken over het document nr. 850/1. Het woord is aan de heer Lebrun.

De heer Lebrun (B) F.- Het is niet de eerste keer, mijnheer de voorzitter, dat onze commissie de btw-carrouselfraude behandelt.

De Belgische Bijzondere Belastinginspectie boekt, wat het opsporen van de btw-carrouselfraude betreft, uitstekende resultaten.

De leden van de commissie Financiën en Mobiliteit hebben samen met de leden van de commissie Justitie en Binnenlandse Zaken die dienst bezocht.

We hebben vastgesteld dat men de georganiseerde economische en financiële delinquentie – misdrijven, financiële oplichting met een sociaal oogmerk, bedrieglijke bankbreuk – aanpakt.

De bijzondere belastinginspectie beschikt over een mobiele cel invordering die zich vooral toelegt op de grootschalige fraude, waarvan de btw-carrouselfraude slechts een klein onderdeel is.

Om u een idee te geven, kan ik u zeggen dat in weerwil van de opgelegde besparingen, 120 bijkomende medewerkers – juristen, economen enz. – aan die cel zullen worden toegevoegd. U zult over enkele ogenblikken vernemen welke besparingen op het gebied van belastingontvangsten die medewerkers zullen realiseren.

De Beneluxsamenwerking heeft altijd een voortrekkersfunctie gespeeld in de strijd tegen de btw-carrouselfraude en de Benelux kan in dat verband misschien nog dienst doen als proeftuin.

Er werd ons duidelijk gemaakt dat, in elk geval, de samenwerking en de interactie met andere diensten en andere landen ter zake natuurlijk essentieel is. Onder geen beding mag over het hoofd worden gezien dat in de strijd tegen de btw-carrouselfraude een vroegtijdige opsporing van cruciaal belang is om op de feiten vooruit te lopen en het financieel verlies te beperken.

3. LA FRAUDE CARROUSEL À LA TVA.- VISITE À L'INSPECTION SPÉCIALE DES IMPÔTS (ISI)

M. Oberweis, président (L) F.- Nous passons alors au point suivant de notre ordre du jour, qui concerne la fraude carrousel à la TVA. M. Lebrun est le rapporteur et nous disposons du document n° 850/1. La parole est à M. Lebrun.

M. Lebrun (B) F.- Monsieur le Président, ce n'est pas la première fois que notre commission s'occupe du carrousel TVA.

L'Inspection spéciale des impôts en Belgique est particulièrement performante en matière de détection des fraudes carrousels TVA.

En fait, nous avons à la fois effectué cette visite avec les membres de la commission des Finances et Mobilité et des membres de la commission de la Justice et des Affaires intérieures.

Nous avons pu constater que l'on s'attaquait à la délinquance économique et financière organisée en ce qui concerne l'infraction, à l'escroquerie financière à buts sociaux, à l'organisation d'insolvabilité.

L'Inspection spéciale des impôts dispose d'une cellule mobile de recouvrement qui se concentre essentiellement sur la lutte contre la fraude à grande échelle, dont la fraude carrousel à la TVA ne constitue qu'une petite partie.

Pour vous donner un ordre de grandeur, malgré les économies décidées, 120 collaborateurs supplémentaires juristes, économistes et autres seront adjoints à cette cellule. Vous constaterez d'ici quelques instants combien ces collaborateurs permettent des économies en matière de rentrées fiscales.

La coopération au sein du Benelux a toujours joué un rôle de pionnier en matière de lutte contre le carrousel TVA et le Benelux sera peut-être encore à ce sujet une sorte de laboratoire.

Il nous a été souligné, en tous les cas, que la coopération et l'interaction avec d'autres services et d'autres pays sont évidemment d'une importance capitale en la matière. En fait, ce qui est important de noter c'est que la détection précoce est cruciale dans la lutte contre la fraude du carrousel à la TVA pour anticiper les faits et limiter ainsi les pertes financières.

Voor België wordt het verlies grosso modo op 33 % van de btw-ontvangsten geraamd, terwijl in sommige andere lidstaten het verlies geleden door de carrousels 70 % van de btw-ontvangsten bedraagt.

Bijgevolg wordt een andere informatietechniek gehanteerd, meer bepaald de praktijk van wat de datamining wordt genoemd, een soort preventie op het gebied van de btw-fraude.

Een tijd geleden had men aandacht voor de problemen met gsms en de verkoop van gsms, vandaag is de criminale btw-fraude gericht op elementen die veel minder gevoelig, minder fysiek zijn.

Zo werd ons getoond hoe de markt van de koolstofuitstootrechten ontegenzeglijk tot btw-fraude leidt. Ik geef u twee cijfers.

Door de fraude met de koolstofuitstootrechten heeft België een verlies van 79 miljoen euro geleden omdat de fraude pas na een maand werd vastgesteld.

In Frankrijk, waar de fraude pas na achttien maanden werd ontdekt, bedroeg het verlies 3 miljard euro. Dat geeft u een idee van de omvang van die btw-fraude. Nu heeft de fraude zich uitgebreid tot de gas- en elektriciteitsmarkt waar het volume natuurlijk veel groter is.

In Europees verband wordt geleidelijk werk gemaakt van Eurofisc, de permanente overlegstructuur tussen de lidstaten op het gebied van de samenwerking in de strijd tegen de fraude.

De 27 lidstaten verklaren dat ze actief willen meewerken aan Eurofisc die natuurlijk gebruik kan maken van technieken zoals die welke vandaag in België worden gehanteerd, maar niet alle lidstaten zijn tot zulke verregaande acties bereid.

We hebben een zeer interessante gedachtewisseling gehad. We hebben ter plaatse kunnen zien dat de ambtenaren van de BBI bijzonder aandachtig zijn.

Dankzij de datamining, met andere woorden de classificatie van de eventuele fraudeurs, bleken op de 50 000 btw-verrichtingen 4 of 5 verrichtingen verdacht te zijn en de Bijzondere Belastinginspectie legt zich natuurlijk toe op die gevallen om fraude te voorkomen.

Het was een zeer interessant bezoek dat, naar mijn mening, zou moeten uitmonden in de toepassing van het stelsel dat vandaag in België wordt gehanteerd en dat kan

En ce qui concerne la Belgique on estime que la perte encourue était grosso modo de 33 % par rapport au produit de la TVA alors que dans certains États membres on était à une perte de 70 % du produit de la TVA suite au carrousel.

Par conséquent une nouvelle technique de l'information est utilisée, notamment la pratique de ce que l'on appelle le datamining c.-à-d. une sorte de prévention en matière de fraude à la TVA.

Si l'on examinait, il y a quelque temps, les problèmes notamment en matière de production de GSM et de vente de GSM, aujourd'hui, la fraude carrousel TVA s'organise de manière criminelle sur des éléments beaucoup moins sensibles, moins physiques.

Par exemple, il nous a été montré combien le marché des droits d'émission de carbone provoquait incontestablement des fraudes à la TVA. Je vous donne deux chiffres.

A cause de la fraude des droits d'émission de carbone, la Belgique a subi une perte de 79 millions d'euros parce que l'on a mis un mois à détecter la fraude.

En France où on a mis 18 mois, la perte s'élève à 3 milliards d'euros. Cela vous donne une idée de l'importance de ces fraudes TVA et cette fraude se déplace vers les marchés du gaz, de l'électricité où le volume du marché est évidemment beaucoup plus important.

Aujourd'hui se met en place progressivement au niveau de l'Europe l'Eurofisc, qui est la structure de concertation permanente entre les États membres en matière de coopération relative à la lutte contre la fraude.

Les 27 États membres déclarent vouloir apporter une coopération active à l'Eurofisc qui pourrait évidemment s'appuyer sur les techniques telles qu'elles sont aujourd'hui réalisées au niveau de la Belgique mais tous les États membres ne souhaitent pas pousser leur action aussi loin.

Nous avons eu un échange de vues particulièrement intéressant. Nous avons pu vérifier in situ combien les agents de l'ISI étaient particulièrement attentifs.

Par un système de datamining, c.-à-d. de classification des fraudeurs éventuels, sur 50 000 opérations de TVA, 4 ou 5 apparaissent comme étant suspectes et c'est évidemment sur ces 4 ou 5 opérations que l'Inspection spéciale des impôts concentre ses efforts et parvient ainsi à éviter les fraudes.

C'était une visite particulièrement intéressante qui devrait, me semble-t-il, déboucher sur l'application du système aujourd'hui organisé en Belgique et qui peut

worden uitgebreid tot de landen die nagenoeg even groot zijn als België. Ik dank u voor uw aandacht.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Lebrun. Als ik u goed heb begrepen, hebt u gezegd dat Frankrijk een verlies van 3 miljard euro heeft geleden.

4. DE SAMENWERKING INZAKE DEFENSIE TUSSEN DE DRIE BENELUXLANDEN

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- We gaan dan naar het volgende punt van onze agenda. Het woord is aan de heer Hendrickx.

De heer Hendrickx (B) N.- Ik heb daarnet een verslagje gegeven over de samenwerking inzake Defensie, dus ik denk niet dat ik daar op dit moment nog veel aan heb toe te voegen, tenzij u bepaalde inlichtingen wil over elk van die punten.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Andere collega's, de heren Collard en Angel, willen hier graag enkele woorden aan toevoegen. Mijnheer Collard, u hebt het woord.

De heer Collard (B) F.- Dank u, voorzitter, ik zal kort zijn. Ik had niet de gelegenheid om deel te nemen aan de werkbezoeken van de commissie Buitenlandse Vraagstukken.

Uit de werkbezoeken blijkt de grote bereidheid van zowel de politieke verantwoordelijken (ministers van Defensie) als van de militaire overheden om samen te werken in Beneluxverband.

Tot op heden kunnen we vooral leren van de ervaringen in de BENESAM – de marine-samenwerking in Den Helder. Hier was het mogelijk om een scheidingslijn te maken tussen de militaire en logistieke samenwerking.

Marineschepen worden samen onderhouden en opgetuigd door gemengde technische ploegen. Samen worden Benelux-oefeningen opgezet. Wanneer echter het schip betrokken wordt in een militaire operatie, wordt het opnieuw een Belgisch of een Nederlands schip vanaf het moment dat het van de wal wegvaart en naar het conflictgebied vaart.

Nu willen we meer. Er zijn budgettaire redenen die ons tot samenwerking dwingen. Maar er is ook de positieve benadering om samen te zorgen voor vrede en stabiliteit in de wereld. Uit de contacten met de militairen blijkt dat er een verregaande wil is tot samenwerking.

s'étendre dans des pays d'une importance à peu près équivalente à la Belgique. Je vous remercie de votre attention.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Lebrun. Si j'ai bien suivi votre discours, vous avez mentionné que la France a perdu 3 milliards d'euros.

4. LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA DÉFENSE ENTRE LES TROIS PAYS DU BENELUX

M. Oberweis, président (L) F.- Nous passons au point suivant de notre ordre du jour. La parole est à M. Hendrickx.

M. Hendrickx (B) N.- J'ai fait brièvement rapport il y a un instant sur la coopération en matière de défense et je ne pense pas avoir à ajouter grand-chose à ce stade, à moins que vous ne souhaitiez certaines précisions sur chacun des points.

M. Oberweis, président (L) F.- Il y a d'autres collègues, MM. Collard et Angel qui voudraient ajouter quelques mots. M. Collard, vous avez la parole.

M. Collard (B) F.- Merci, monsieur le président, je serai très bref. Je n'ai pas eu la chance de participer aux visites de travail organisées par ma commission des problèmes extérieurs.

Plusieurs collègues m'ont relaté qu'à la suite de ces visites de travail il est apparu que, tant les responsables politiques, ministres de la Défense, que les autorités militaires sont disposés à coopérer au sein du Benelux.

Jusqu'à présent, nous pouvions tirer des leçons des expériences réalisées au sein de BENESAM - la coopération entre les services de la marine à Den Helder.

Les bateaux de la marine, vous le savez, sont entretenus ensemble et armés par des équipes techniques mixtes. Les exercices Benelux sont organisés ensemble. Mais dès que le bateau est impliqué dans une opération militaire, il redevient un bateau belge ou néerlandais, dès qu'il quitte le quai et se rend vers la zone de conflit.

Nous voulons donc aller plus loin. Et pas uniquement pour des raisons budgétaires. Il existe par ailleurs aussi une approche positive qui consiste à défendre ensemble la paix et la stabilité dans le monde. En plus, il ressort des contacts avec les militaires une volonté réelle de coopérer.

Meer nog, er is groot enthousiasme. Wij hebben kunnen ervaren dat het een evenwichtsoefening is tussen samenwerking op operationeel en logistiek vlak enerzijds en het bewaren van de nationale soevereiniteit anderzijds.

Het moet immers mogelijk zijn dat elk van onze landen beslist om actief deel te nemen aan een buitenlandse missie, maar ook om niet deel te nemen.

Dit leidt tot interessante vragen over hoe eng of hoe breed soevereiniteit moet geïnterpreteerd worden.

Het lijkt ons dan ook nuttig om na de werkbezoeken een debat te hebben binnen dit parlement over de toepassing van de soevereiniteit en hierover een aanbeveling aan de regeringen te formuleren.

De heer Hendrickx sprak ook over een aanbeveling die tijdens de decembrervergadering 2013 of de lentezitting 2014 zou worden voorgesteld. Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Collard. Het woord is aan de heer Hendrickx.

De heer Hendrickx (B) N.- Misschien nog zeer kort, het is alleszins de bedoeling om na de hoorzitting die nog gepland is en na nog één of twee werkbezoeken, zeker en vast nog binnen de schoot van de verenigde commissies, te kunnen discussiëren over die aanbeveling, over onder meer de soevereiniteit.

In de commissievergadering is daar door de leden ook op aangedrongen. Dus, wat u nu vraagt, zal zeker gebeuren; dat is alleszins de intentie van de commissieleden.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer Angel.

De heer Angel (L) F.- Mijnheer de voorzitter, we zitten inderdaad in een overgangsfase.

In commissie wordt er veel gediscuteerd. Ik heb alle documenten kunnen lezen. Ik heb niet aan alle bezoeken kunnen deelnemen en ik heb niet alle commissievergaderingen bijgewoond, maar ik wens toch de kwaliteit van de verslagen in de verf te zetten en onze collega Marc Hendrickx, die als voorzitter van de commissie alles goed organiseert en de werkzaamheden goed structureert, te danken.

Als Luxemburgs parlementslid wens ik u te zeggen dat ik me verheug dat na de goedkeuring in april 2012 van de ministeriële Beneluxverklaring met betrekking tot een

Plus encore: l'enthousiasme est grand. Bien sûr, nous réalisons que c'est un véritable exercice d'équilibre entre la coopération opérationnelle et logistique, d'une part, et d'autre part, la sauvegarde de la souveraineté nationale.

Chacun des pays doit en effet pouvoir décider de prendre activement part ou non à une mission étrangère.

Cela mène à des questions intéressantes sur la matière dont il faut interpréter la souveraineté, dans un sens large ou étroit.

C'est pourquoi, il nous semble utile que les visites de travail soient suivies d'un débat au sein du Parlement sur l'application de la souveraineté et de formuler une recommandation à l'intention des gouvernements.

J'ai entendu M. Hendrickx parler d'une recommandation qui pourrait être proposée à la session de décembre 2013 ou du printemps de 2014. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Collard. La parole est à M. Hendrickx.

M. Hendrickx (B) N.- Très brièvement peut-être. Il est prévu en tout état de cause de pouvoir discuter dans le cadre des commissions jointes de cette recommandation et notamment de la souveraineté, après l'audition qui doit encore se dérouler et une ou deux visites de travail.

Les membres l'ont instamment souhaité en commission. Ce que vous demandez là se réalisera très certainement, c'est en tout cas l'intention des commissaires.

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. Angel.

M. Angel (L) F.- Monsieur le président, chers collègues, nous sommes effectivement dans une phase intermédiaire.

On discute beaucoup en commission, j'ai eu l'occasion de relire tous les documents. Je n'ai pas pu assister à toutes les visites et à toutes les réunions de commission mais je dois souligner la qualité des rapports fournis et je remercie notre collègue Marc Hendrickx de présider cette commission, de bien l'organiser et de bien en structurer les travaux.

Je voulais vous dire, en tant que parlementaire luxembourgeois, que je me réjouis qu'après l'adoption en avril 2012 de la déclaration ministérielle Benelux relative à une

nauwere samenwerking op het gebied van defensie, een nieuwe werkmethode werd ingevoerd. Tevens verheugt het mij dat de ministers van Defensie van de Benelux op 21 februari 2013 het herziene mandaat van het Comité van ministers van de Benelux, dat in 1987 in het kader van de militaire samenwerking was opgesteld, hebben ondertekend.

De samenwerking zal worden versterkt en verbeterd. Als voorbeeld kan de goede maritieme samenwerking tussen België en Nederland worden aangehaald. Voor ons Luxemburgers zouden al onze opdrachten zonder het Belgisch leger onmogelijk zijn en deze samenwerking is voor de Luxemburgers dan ook noodzakelijk.

Ten tweede, en dat is zeer belangrijk, zal deze versterkte samenwerking tussen onze drie landen perfect passen in de strategie van de NATO, de Smart Defence, de strategie van de Europese Unie, de zogenaamde *Smart Defence Pooling and Sharing*.

Ik ben ervan overtuigd dat indien de militaire samenwerking vooruitgang zal boeken in de Benelux, dat ook zal gebeuren in de Europese Unie en in de NATO. Eens te meer fungeert de Benelux hier als proeftuin.

Het is zaak dat we meer vernemen over wat onze legers doen en hoe de versterkte samenwerking verloopt. De werkzaamheden in commissie zijn dus voor ons leden zeer leerrijk en zeer belangrijk. Als verkozenen moeten we vaak antwoorden op de vragen die de burgers over de militaire begroting stellen.

De burgers staan vaak kritisch tegenover onze legers en we moeten hen uitleggen dat onze legers sinds de koude oorlog van gedaante zijn veranderd. Als verkozenen hebben wij ook de opdracht over veiligheids- en defensiekwesties te berichten en eraan te herinneren dat aan veiligheid een prijskaartje is verbonden.

We moeten onze kiezers inlichten over de nieuwe dreigingen en we moeten hen uitleggen dat onze legers instrumenten van het buitenlands beleid zijn geworden die niet langer tot taak hebben ons nationaal grondgebied te verdedigen.

We weten dat, in het licht van de economische en financiële crisis waarmee Europa op dit ogenblik te kampen heeft, de begrotingen beperkt zullen zijn.

De Beneluxsamenwerking, de *Pooling and Sharing*, de *Smart Defence* samenwerking worden steeds belangrijker

coopération renforcée dans le domaine de la défense, une nouvelle méthode de travail a été mise en place et je me réjouis que les ministres de la Défense du Benelux aient, le 21 février 2013, signé le mandat révisé du Comité de ministres Benelux qui avait été établi en 1987 dans le cadre de la coopération militaire.

Il faut souligner que cette coopération sera renforcée et améliorée. A titre d'exemple, on peut citer la bonne coopération maritime entre la Belgique et les Pays-Bas. Pour nous luxembourgeois, sans l'armée belge nous ne pourrions pas organiser toutes nos missions à l'étranger, donc cette coopération pour les luxembourgeois est indispensable.

Deuxièmement, ce qui est très important, cette coopération renforcée entre nos trois pays s'inscrit parfaitement dans la stratégie de l'OTAN, de la Smart Defense et de la stratégie de l'Union européenne qui s'appelle la *Smart Defense Pooling and Sharing*.

Je suis persuadé que si la coopération dans le domaine militaire fera des progrès au sein du Benelux, elle fera aussi des progrès au sein de l'Union européenne ainsi qu'au sein de l'OTAN. Voilà une fois encore comment, le Benelux peut affirmer sa vocation de laboratoire.

Il est important d'apprendre plus sur ce que font nos armées et comment fonctionnent ces coopérations renforcées. Ce qui veut dire que les travaux en commission sont très instructifs et très importants pour nous en tant que membre car que nous sommes souvent confrontés à des citoyens nous interrogeant en tant qu'élus sur le budget militaire.

Souvent ils ont une attitude critique vis-à-vis de nos armées et nous devons leur expliquer la transformation de nos armées depuis la fin de la Guerre Froide. Il est important aussi en tant qu'élus de communiquer sur les questions de sécurité et de défense et de rappeler que la sécurité n'est pas gratuite.

Nous devons informer nos électeurs sur les nouvelles menaces et nous devons leur expliquer que nos armées sont devenues des instruments de la politique étrangère et ne sont plus là pour défendre nos territoires nationaux.

Quant au budget, nous savons que, quand on est dans la période de crise économique et financière que nous connaissons en ce moment en Europe, les budgets sont réduits.

De ce fait, cette coopération Benelux, le *Pooling and Sharing* et cette coopération Smart Defense sont de plus

en we weten ook dat, om de steeds complexere dreigingen het hoofd te bieden, onze legers behoeft hebben aan geavanceerde technologieën die helaas veel geld kosten.

Al de inspanningen die worden gedaan om gezamenlijk materiaal aan te kopen, onze interoperabiliteit te verhogen, gaan in de goede zin en maken schaalbesparingen mogelijk.

Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik wens ook te herinneren aan een interessante kwestie die de Luxemburgse directeur voor defensie bij het ministerie van Buitenlandse Zaken, de heer Engelborg, op een van onze commissievergaderingen te Brussel heeft opgeworpen.

Hij wist ons te zeggen dat op tal van vergaderingen in de Europese Unie, in de NATO, wanneer over de *Smart Defence of the Pooling and Sharing* wordt gesproken, zeer snel twee hinderpalen worden blootgelegd die die initiatieven afremmen.

Enerzijds is er de soevereiniteit van de Staten die er tegen opzien te delen of essentiële elementen van hun defensie los te koppelen en, anderzijds, is er de noodzaak van een zeer hoge graad aan wederzijds vertrouwen tussen de partners die noodzakelijk is wanneer ze een deel van hun eigen defensie aan elkaar afstaan.

Hij beklemtoonde dat de Benelux een antwoord heeft voor die twee beperkingen aangezien de Benelux sinds zijn oprichting de drie lidstaten de kans heeft geboden werk te maken van dat vertrouwen dat op het gebied van defensie zo belangrijk is.

In de Benelux bestaat dat vertrouwen al 70 jaar en we zijn het gewoon middelen en capaciteit te delen, al was het aanvankelijk op andere gebieden. De Beneluxlanden zijn voorlopers geweest van de *Sharing and Pooling* en ik denk dat die ervaring op andere plaatsen zal kunnen worden benut.

Tot besluit kan ik stellen dat de versterkte samenwerking op het gebied van defensie de weg opent, ten eerste, voor een grotere integratie van de strijdkrachten van onze drie landen en, ten tweede, op termijn, voor een gezamenlijke medewerking aan operaties van de NATO of van de Europese Unie, dankzij gezamenlijke oefeningen en manœuvres waardoor onze interoperabiliteit zal toenemen.

Vandaag zitten we in het stadium van een tussentijds verslag en zoals de heer Hendrickx heeft aangekondigd zullen we daarop terugkomen. De komende maanden

en plus importants et nous savons aussi que pour faire face à de nouvelles menaces, de plus en plus complexes, nos armées ont besoin de technologies de pointe qui sont malheureusement très onéreuses.

Tous ces efforts pour réaliser des acquisitions communes de matériel, pour augmenter notre interopérabilité vont dans la bonne direction et nous permettent de faire des économies d'échelle.

Monsieur le président, chers collègues, j'aimerais aussi rappeler un point intéressant soulevé par le Directeur luxembourgeois de la défense au ministère des Affaires étrangères, M. Engelberg, lors d'une de nos réunions de commission à Bruxelles.

Il nous a dit que lors de nombreuses réunions au sein de l'Union européenne, au sein de l'OTAN, quand on discute de la *Smart Defense ou du Pooling and Sharing*, on arrive toujours très vite à identifier deux obstacles qui freinent ces initiatives.

D'un côté c'est le souci de la souveraineté des États qui rechignent à partager ou à se séparer d'éléments essentiels de leur défense et de l'autre côté la nécessité du degré très élevé de confiance mutuelle indispensable entre les partenaires pour leur confier une partie de sa propre défense.

Il a souligné que le Benelux offre une réponse à ces deux contraintes car depuis sa création il a permis à ses trois membres de cultiver cette confiance si importante dans ces questions de défense.

Au Benelux cette confiance existe depuis 70 ans et nous avons aussi l'habitude de la mise en commun de ressources et de capacités même si au départ cela se faisait dans d'autres domaines. Les pays du Benelux on fait avant l'heure de la mutualisation et du partage, traduction française du *Pooling and Sharing*, et cela va profiter je crois dans d'autres enceintes.

Permettez-moi de conclure et de résumer que la coopération renforcée dans le domaine de la Défense ouvre la voie premièrement à une intégration plus approfondie entre des forces armées de nos trois pays et deuxièmement, à terme, à une participation conjointe à des opérations de l'OTAN ou de l'Union européenne grâce à des entraînements et exercices en commun et elle va aussi accroître notre interopérabilité.

Aujourd'hui nous en sommes au stade d'un rapport intermédiaire, nous allons donc y revenir en commission, comme l'a annoncé M. Hendrickx, et nous pouvons nous

kunnen we ons buigen over concretere denksporen wat de samenwerking betreft, vooral op het gebied van de logistiek, het onderhoud, de opleiding en de aankoop van materiaal. Ik dank u, voorzitter, omdat u mij het woord hebt verleend en ik dank u allen voor uw aandacht.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Angel, voor uw betoog.

De heer Angel heeft het gehad over de dreigingen die ons boven het hoofd hangen en de heer Hendrickx heeft over Atalanta gesproken. Atalanta ligt in de Hoorn van Afrika en ik stel de jongste tijd vast dat er wat de drugs-handel betreft in de Golf van Guinea heel wat gebeurt: vanuit Zuid-Amerika worden via de Golf van Guinea drugs aangevoerd naar Sierra Leone, Guinea, enz.

Mijn vraag luidt als volgt: kan in uw commissie niet worden gesproken over die dreigingen die ons boven het hoofd hangen? Niet ten oosten maar ten westen van Afrika. Dat is een voorstel zonder meer voor uw commissie.

De heer Hendrickx (B) N.- Mijnheer de voorzitter, ik noteer deze suggestie en het voorstel dat u doet. Ik zal dat te berde brengen in onze commissie en ik neem aan dat daar voldoende steun voor zal zijn. Dan kunnen we daar ook op voortborduren.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Hendrickx.

5. DE PROBLEMATIEK VAN DE WEGBEPRIJZING IN BENELUXVERBAND

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer Draps die verslag zal uitbrengen over het volgende agendapunt.

De heer Draps (B) F.- Ik zal kort verslag uitbrengen, voorzitter. Dit onderwerp werd sterk vereenvoudigd aangezien de Benelux eerder een informatietribune voor de twee andere lidstaten is.

De problematiek van de wegbepricing belangt voor het ogenblik uitsluitend de drie Belgische Gewesten aan, die aangelegenheid is in België volledig geregionaliseerd.

We hebben een uiteenzetting gehoord waardoor we ons echt rekenschap hebben kunnen geven van de huidige verplichtingen vervat in de desbetreffende Europese

pencher, les mois prochains, sur les pistes plus concrètes de la coopération surtout dans le domaine de la logistique, de la maintenance, de la formation et de l'acquisition de matériel. Merci, monsieur le président de m'avoir accordé la parole et merci de votre attention.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Angel, pour votre intervention.

M. Angel a mentionné des menaces qui planent au-dessus de nous et M. Hendrickx a parlé d'Atalanta. Atalanta se trouve dans la Corne de l'Afrique et depuis un certain temps, je constate que, dans le Golfe de Guinée, pas mal de choses se déroulent en matière de drogues venant de l'Amérique du Sud et transitant par le Golfe de Guinée vers la Sierra Leone, la Guinée, etc...

Ma question est la suivante. Ne pourrait-on pas discuter au sein de votre commission de ces menaces qui planent au-dessus de nous? Non pas à l'est de l'Afrique mais à l'ouest de l'Afrique. C'est uniquement une proposition pour votre commission.

M. Hendrickx (B) N.- Je prends note de cette suggestion et de votre proposition, Monsieur le Président. J'en parlerai au sein de notre commission et j'imagine que le soutien nécessaire sera trouvé. Nous pourrons ensuite en discuter plus avant.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Hendrickx.

5. LA PROBLÉMATIQUE DU PÉAGE ROUTIER DANS LE CADRE DU BENELUX

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. Draps, qui nous fera rapport sur ce point de l'ordre du jour.

M. Draps (B) F.- Monsieur le président, je vais brièvement faire rapport. C'est un sujet qui s'est grandement simplifié vu que le Benelux est plutôt une tribune d'information pour les deux autres États membres.

En effet, la problématique du péage routier se résume actuellement uniquement aux trois régions belges puisque ces matières sont totalement régionalisées à l'échelle de la Belgique.

Nous avons pu entendre un exposé qui nous a permis effectivement de nous rendre compte quels étaient actuellement les impératifs des directives européennes

richtlijnen die onlangs werden herzien. Het is de bedoeling de externe kosten van de hinder toegebracht aan het leefmilieu door de gebruikers te laten dragen.

Men kan er inderdaad voor zorgen dat het principe “de vervuiler betaalt” ook op dit gebied wordt toegepast. Over het betrokken wegennet wordt er heel wat gediscussieerd.

Er is gebleken dat, toen Duitsland de wegbevruchting voor vrachtwagens invoerde, veel vrachtwagens uitwijken naar de autowegen in de Elzas in Frankrijk, langs de noord-zuid as aan weerszijden van de Rijn. Men moet inderdaad voorkomen dat het zwaar verkeer morgen de trans-Europese wegen en de autowegen inruilt voor meer secundaire wegen.

Een land moet inderdaad het wegennet waarvoor de wegbevruchting geldt, uitbreiden.

België heeft de Europese Commissie laten weten dat het een project heeft om gelijktijdig in zijn drie Gewesten een stelsel inzake wegbevruchting in te voeren dat met een aantal factoren, zoals de emissieklaasse van de betrokken voertuigen, rekening zal houden.

Voor het ogenblik gaat het enkel om voertuigen van meer dan 12 ton. Voertuigen met een kleinere tonnenmaat zouden niet worden belast, al laten de Europese richtlijnen dat toe. Ik zal niet terugkomen op de parameters die zullen gehanteerd, meer bepaald wat de uren waarop wordt gereden en de betrokken baanvakken betreft.

De heer Hedwig Van der Borght, die het Vlaamse Gewest vertegenwoordigde, herinnerde eraan dat de drie Gewesten de kwestie gelijktijdig hebben aangepakt: het principe van de intelligente mobiliteit en dus van een gedifferentieerde belasting van het wegverkeer werd in hun respectieve regeringsverklaringen opgenomen.

Het akkoord, dat de drie Gewesten hebben gesloten, bepaalt ook dat zij elkaar geen concurrentie op het gebied van de tarieven zullen aandoen.

Het ligt voor de hand dat meer bepaald het Vlaams Gewest, dat met Nederland een lange gemeenschappelijke grens heeft, er de voorkeur aan gaf samen met Nederland een stelsel in te voeren, maar de beslissing van de regeringen Rutte I en Rutte II om van dat project af te zien, heeft het Vlaams Gewest ertoe aangezet samen met de twee andere Belgische Gewesten in zee te gaan.

Het stelsel stoelt op een GNS-technologie. Tegelijkertijd zal in België het eurovignet worden opgeheven. Ik kan er

récemment révisés en la matière. Le but est de répercuter sur les utilisateurs les coûts externes afférents aux nuisances subies par l'environnement.

On veut effectivement faire en sorte que le principe pollueur/payeur soit également appliqué en la matière. Au niveau du réseau routier concerné, pas mal de débats existent.

On a constaté que, lorsque l'Allemagne a instauré son système de péage pour les poids lourds, qu'il y a eu un report important sur les autoroutes du côté franco-alsacien, le long de l'axe nord-sud de part et d'autre du Rhin et il faut éviter effectivement que, demain, le trafic lourd quitte les réseaux transeuropéens, les autoroutes et emprunte des routes plus secondaires.

C'est effectivement un but aujourd'hui pour un pays d'élargir le réseau routier concerné par la taxe routière.

La Belgique a fait savoir à la Commission européenne qu'elle avait un projet pour instaurer simultanément dans ses trois régions un système de péage routier qui tiendra compte d'une série de facteurs, notamment la classe d'émission euro des véhicules concernés.

Pour l'instant les seuls véhicules concernés sont les véhicules de plus de 12 tonnes. Il n'est pas prévu, alors que c'est possible dans les directives européennes, de faire en sorte que des véhicules d'un tonnage inférieur soient pour l'instant taxés. Je ne reviendrai pas sur tous les paramètres qui vont entrer en ligne de compte, notamment quant aux heures de circulation et aux tronçons routiers parcourus.

M. Hedwig Van der Borght, qui représentait la région flamande en l'espèce, a rappelé effectivement qu'il y avait eu une approche simultanée des trois régions qui avait toutes repris le principe de mobilité intelligente et donc de taxation différenciée du trafic routier dans leur déclaration gouvernementale.

Il est également prévu dans l'accord entre les trois régions de ne pas se faire de concurrence au niveau des tarifs.

Il est évident que la région flamande notamment, qui a une longue frontière commune avec les Pays-Bas, eût préféré pouvoir instaurer un système de concert avec les Pays-Bas, mais le renoncement à ce projet par les gouvernements Rutte I et Rutte II, a fait en sorte que la région flamande a décidé plutôt de lier son sort dans ce dossier à celui des deux autres régions belges.

Le système est basé sur une technologie GNS et ira de pair avec l'abandon de l'eurovignette en Belgique. Je

nog aan toevoegen dat eerst technische test zullen worden uitgevoerd en dat er een haalbaarheidsstudie komt.

Er wordt voor het project 2 miljoen euro uitgetrokken. Het is immers de bedoeling een bestek op te stellen en de realisatie van het stelsel aan een privé operator toe te kennen.

De begroting nodig voor het realiseren van het stelsel wordt op 400 miljoen euro geraamd, wat veel is voor een land zoals België. Op het niveau van de drie Gewesten wordt in het kader van een technische werkgroep nagegaan hoe dankzij een privé financiering, ook van banken, het hele stelsel dat snel rendabel zou moeten zijn, kan worden gefinancierd.

De eventuele winst moet, zoals in de Europese richtlijn wordt gesteld, voor de verbetering van het wegennet worden aangewend.

Over het type wegen waar de heffing zal worden geheven lopen de meningen uiteen. Sommigen pleiten voor een groot net met een maximale reikwijdte dat zowel de autowegen, de rijkswegen en andere wegen bestrijkt, anderen willen zich beperken tot de hoofdwegen.

Die kwestie is dus nog niet beslecht. Zoals steeds wanneer dergelijke bepalingen worden toegepast, werd ook rekening gehouden met de zorg voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Het stelsel moet in dat verband waterdicht zijn.

Ik zou het nu willen hebben over de in het vooruitzicht gestelde definitieve architectuur van het stelsel dat in 2016 gelijktijdig in de drie Gewesten in werking moet treden.

Het gaat om een materie die technisch gezien tamelijk complex is. Het stelsel dat op dit ogenblik in Duitsland van kracht is, strookt niet met de Europese richtlijn en zal moeten worden aangepast. Andere initiatieven, die door landen zoals Tsjechië en Slowakije worden genomen, doen ook problemen rijzen, maar zijn het bestuderen waard indien men voor een soortgelijk stelsel zou opteren.

Onze collega Marc Angel vroeg naar een eventueel tijdpad voor een uitbreiding tot de privé voertuigen. Er werd ons geantwoord dat dat momenteel niet wordt overwogen, maar het stelsel dat morgen zal worden ingevoerd zou ook voor privé voertuigen kunnen worden gebruikt.

Voorzitter Oberweis uitte de vrees dat het verkeer naar de secundaire wegen zou uitwijken. Hij stelde

voudrais encore préciser que l'on réalisera d'abord de tests techniques et une étude de faisabilité.

Un crédit de plus de 2 millions d'euros est mobilisé car l'ambition est d'établir un cahier de charges et d'instaurer ce système en le concédant à un opérateur privé.

On évalue l'ensemble du budget nécessaire pour mettre en place ce système à 400 millions d'euros ce qui est beaucoup pour un pays de la taille de la Belgique et, on a également au niveau des trois régions, dans le cadre d'un groupe technique, vérifié les possibilités de financer, au travers d'un financement privé également bancaire, l'ensemble du système qui devrait évidemment être rapidement rentable.

Les bénéfices éventuels doivent être réinjectés dans l'amélioration des réseaux routiers comme le veut la directive européenne.

Alors il y a eu des divergences quant au type de route qui allait être concerné, certains plaidant pour un grand réseau d'une ampleur maximale couvrant à la fois les autoroutes, les routes nationales et d'autres routes, d'autres voulant effectivement se concentrer sur le réseau principal.

Cette question n'est donc pas tranchée. Comme toujours quand on applique ce genre de disposition, des préoccupations liées au respect de la vie privée ont également été prises en compte pour garantir évidemment le caractère tout à fait imperméable du système à cet égard.

J'en viens maintenant au projet d'architecture définitive du système qui est prévu pour entrer en service simultanément dans les trois régions en 2016.

C'est une matière assez techniquement complexe puisqu'il faut savoir que le système actuel qui est en vigueur en Allemagne n'est pas conforme à la directive européenne et va devoir évoluer et que d'autres initiatives prises par les pays comme la Tchéquie ou la Slovaquie posent également d'autres problèmes mais sont intéressantes à observer si l'on s'apprête à évoluer vers ce type de taxation.

Notre collègue Marc Angel, s'est enquis effectivement d'un calendrier éventuel d'extension aux véhicules particuliers. Ce n'est actuellement pas envisagé nous a-t-on fait remarquer mais le système serait techniquement prévu pour demain pour également enregistrer les déplacements des véhicules particuliers.

M. le président Oberweis a émis la crainte d'un report effectif sur le réseau secondaire et s'est interrogé

inzonderheid een vraag over een speciale heffing voor de voertuigen met een grote tonnenmaat, met andere woorden de voertuigen van meer dan 60 ton.

Op die laatste vraag werd ons geantwoord dat voertuigen van meer dan 60 ton niet op het Belgisch wegennet zijn toegelaten. Wat het uitwijken naar secundaire wegen betreft, zou er een uitbreiding komen om dat te voorkomen.

Onze collega Jef Van den Bergh vroeg dat, wanneer Nederland geen soortgelijke heffing invoert, men ervoor zou zorgen dat meer bepaald het vrachtverkeer niet van Antwerpen naar Rotterdam uitwijkt.

Op het Europees continent is het vervoer naar Rotterdam langs de weg natuurlijk interessant indien die belasting niet wordt geheven. De heer Van der Borgh wees erop dat studies hebben aangetoond dat dat risico, gelet op de gehanteerde tarifering, miniem is.

In dat verband moet men voorkomen dat de verschillende tariferingen die worden gehanteerd tot een concurrentieslag tussen de Gewesten leiden. Het Duits stelsel zal trouwens ook evolueren in de richting van het stelsel toegepast in België.

Tot zover, voorzitter, een samenvatting van de besprekingen over dit ontwerp in onze commissie die natuurlijk allesbehalve afgerond zijn. Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Draps. Wat het verkeer van vrachtwagens in Europa betreft, gaat het vooral om de lege vrachtwagens die op onze wegen rijden. Dit stelsel zal de grote bedrijven er misschien toe aanzetten geen lege vrachtwagens te laten rijden, zo kan de uitstoot van broeikasgassen door vrachtwagens worden beperkt.

Het stelsel zou de grote bedrijven er ook toe kunnen aanzetten de zware vrachtwagens per spoor in Europa te vervoeren.

Europa beschikt immers over een dicht spoorwegnet. Ik zie hier een interessant onderwerp voor onze commissie: zij zou zich kunnen afvragen hoe te Bettembourg dat stelsel tussen Luxemburg en Spanje, het zuiden van Frankrijk of het noorden van Europa, het verkeer van vrachtwagens zou kunnen worden opgevangen.

Dat is een onderwerp voor een volgende besprekking in onze plenaire vergadering. Dank u wel. De heer Lebrun heeft het woord.

également quant à la taxation spécifique qui frapperait les véhicules de gros tonnages c'est-à-dire les véhicules de plus de 60 tonnes.

Concernant cette dernière préoccupation, on nous a répondu que les véhicules de plus de 60 tonnes sont tout bonnement interdits sur le réseau routier belge. Concernant le report sur le réseau secondaire, il y aurait bien une extension prévue afin d'éviter tout déplacement de trafic.

Notre collègue Jef Van den Bergh a souhaité que l'on soit attentif au fait que, si les Pays-Bas n'appliquent pas ce type de taxation, il n'y ait pas un déplacement, notamment du transfert de fret d'Anvers vers Rotterdam.

L'avantage d'arriver à Rotterdam avec un transport routier vers l'intérieur du continent européen serait évidemment d'échapper à ce type de taxation. M. Van der Borgh a effectivement signalé que des études avaient été faites et permettraient vu la tarification appliquée, de considérer ce risque comme étant mineur.

Sur ce point, il faut veiller à ce que les différentes politiques tarifaires mises en œuvre n'aient pas pour effet que les régions se fassent concurrence. Il est également rappelé que le système en Allemagne devrait évoluer dans le sens prévu comme modalité d'application en Belgique.

Voilà en substance sur quoi ont porté, monsieur le président, les débats de notre commission sur ce sujet qui sont évidemment loin d'être clos. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Draps. Le problème du trafic des poids lourds en Europe est la circulation à vide des camions, ce système invitera peut-être les grandes entreprises à remplir leur camion afin de ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre par les camions.

Ce système pourrait également inciter les grandes entreprises à mettre les gros camions sur chemins de fer afin de les acheminer en Europe.

En effet, en Europe le réseau de voies ferrées est dense et ce serait un sujet intéressant pour notre commission de s'interroger comment à Bettenbourg ce système entre le Luxembourg et l'Espagne, le midi de la France ou le nord de l'Europe pourrait acheminer le transit des poids lourds.

C'est un sujet pour une prochaine discussion au sein de notre plénière. Merci. M. Lebrun a la parole.

De heer Lebrun (B) *F.-* Ik sluit me natuurlijk aan bij het zeer volledig verslag van de heer Draps.

Er is een element dat niet aan onze aandacht mag ontsnappen: wanneer in de Benelux wordt nagedacht over de architectuur van het project dat in België ten uitvoer zal worden gelegd is het zo dat het om een open architectuur gaat, met andere woorden de andere landen van de Benelux, die misschien politiek nog niet volledig klaar zijn om het principe van de vervuiler betaalt op alle voertuigen toe te passen, zullen tot het stelsel kunnen toetreden.

Het stelsel is allesbehalve gesloten, in tegenstelling tot, bijvoorbeeld, het stelsel met betrekking tot Duitsland en Zwitserland. Daar zijn de stelsels onverenigbaar zodat een zekere cohesie ter zake onmogelijk is.

Maar het gaat hier om België. Het is voor de drie Ge- westen al niet gemakkelijk om een akkoord te sluiten. Maar we zijn vastbesloten dat stelsel op te zetten. En ik herhaal dat het om een open stelsel gaat dat de andere landen de mogelijkheid biedt eenzelfde logica te hanteren. Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) *F.-* Op de conferentie van Rio in 1992 werd duidelijk gesteld dat in dat geval globaal moet worden gedacht en plaatselijk moet worden gehandeld.

Op plaatselijk, regionaal, Beneluxniveau zouden de regeringen de besprekingen kunnen opstarten en de commissie moet daar werk van maken.

De heer Draps (B) *F.-* Het lijkt me niet meer dan normaal dat in een Beneluxassemblee wordt beklemtoond dat die open architectuur natuurlijk onze partners niet uitsluit.

De heer Oberweis, voorzitter (L) *F.-* Zijn er andere collega's die het woord vragen? Nee.

6. DE AFSCHAFFING VAN HET GROENE REISBLAD

De heer Oberweis, voorzitter (L) *F.-* Ik geef nu het woord aan de heer Taverne voor het tussentijds verslag over de afschaffing van het groene reisblad.

De heer Taverne (NL) *N.-* Dank u wel, voorzitter.

Ik was misschien iets te enthousiast toen u mij de eerste keer het woord gaf. Ik vertelde toen dadelijk wat bij ons

M. Lebrun (B) *F.-* Je me rallie évidemment au rapport tout à fait complet de M. Draps.

Il y a un élément sur lequel il faut insister: dans le cas de la réflexion du Benelux l'architecture qui sera mise en place en Belgique est ce que l'on appelle une architecture ouverte, c'est-à-dire qu'elle permettra aux autres pays du Benelux, qui ne sont pas encore prêts politiquement à assumer cette responsabilité du principe pollueur/payeur pour l'ensemble des véhicules, à s'inscrire dans le système.

Le système est loin d'être un système fermé au contraire de ce que l'on connaît par exemple dans le système embarqué entre l'Allemagne et la Suisse. Là, les systèmes embarqués sont incompatibles les uns avec les autres et ne permettent pas d'avoir une certaine cohésion en la matière.

Nous sommes au niveau de la Belgique, ce n'est déjà pas facile d'être d'accord entre les trois régions, nous sommes tout à fait enclins à organiser ce système et je le répète ce sera un système ouvert pour permettre aux autres pays de s'inscrire dans cette logique. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) *F.-* La conférence de 1992 à Rio qui a bien dit qu'il faut penser globalement et agir localement dans ce cas.

Au niveau local, régional, beneluxien on pourrait entamer la discussion entre les gouvernements et pour la commission c'est un travail à faire.

M. Draps (B) *F.-* Cela me paraissait tout à fait évident dans une assemblée beneluxienne de souligner que cette architecture ouverte n'exclut évidemment pas nos partenaires.

M. Oberweis, président (L) *F.-* D'autres collègues veulent-ils prendre la parole? Non.

6. LA SUPPRESSION DE LA FEUILLE DE ROUTE VERTE

M. Oberweis, président (L) *F.-* Je passe la parole maintenant à M. Taverne concernant le rapport intermédiaire relatif à la suppression de la feuille de route verte.

M. Taverne (NL) *N.-* Merci, monsieur le président.

J'ai peut-être fait preuve d'un trop grand enthousiasme lorsque vous m'avez donné la parole la première fois. Je

in de commissie Grensoverschrijdende Samenwerking hoog op de agenda staat.

In het kort, ik kan het niet voldoende benadrukken, het groene reisblad is een zeer praktische belemmering waarbij de Benelux kan helpen om die weg te nemen, wat niet alleen goed is voor de transporteurs en de busvervoerders in onze drie landen, maar wat ook de Benelux kan helpen om op een heel praktisch punt te laten zien hoe dienstbaar de instelling kan zijn.

Ik stel voor dat we daarmee met gezwinde spoed verdergaan in commissie. Ik hoop bij een volgende gelegenheid reeds te kunnen rapporteren dat deze belemmering is weggenomen. Daarvoor moet nog iets meer werk worden gedaan, maar ik heb er alle vertrouwen in. Dank u wel.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Taverne.

7. 5TH MEETING OF THE GUAM PARLIAMENTARY ASSEMBLY (Baku, 19 en 20 december 2012)

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer Hendrickx, die verslag geeft over de vergadering van de GUAM.

De heer Hendrickx (B) N.- Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, op 19 en 20 december 2012 had ik het genoegen om in Bakoe, de hoofdstad van Azerbeidzjan, de vijfde zitting van de Parlementaire Vergadering van de GUAM mee te maken, samen met toenmalig voorzitter, Jack Biskop, en onze collega, mevrouw Dominique Tilmans.

De GUAM is een regionaal samenwerkingsverband die vier landen uit Oost-Europa en de Kaukasus verenigt: Georgië, Oekraïne, Azerbeidzjan en Moldavië.

Onze delegatie van het Benelux Parlement was door de Voorzitter van de GUAM assemblee, de heer *Elton Mammadov*, op deze bijeenkomst uitgenodigd als waarnemer, net zoals andere regionale samenwerkingsverbanden als de Baltische Assemblee, de parlementen van de Visegrad-groep, het Zuidoost-Europese parlementaire samenwerkingsverband en de Parlementaire Vergadering van de Turkse Staten.

Aan de vooravond hebben wij een prebriefing gekregen van onze ambassadeurs ter plaatse van zowel Nederland als België.

vous ai indiqué alors quels points figuraient en bonne place à l'ordre du jour de la commission de la Coopération transfrontalière.

En deux mots, et je ne pourrais trop insister, la feuille de route verte constitue une entrave pratique importante que le Benelux peut contribuer à faire disparaître. Ce serait une bonne chose pour les transporteurs par camion et par bus de nos trois pays mais aussi pour l'institution Benelux qui pourrait, dans un dossier à portée très pratique, montrer toute son utilité.

Je propose que les travaux soient poursuivis avec toute la diligence requise en commission. J'espère pouvoir vous annoncer à une prochaine occasion que cette entrave a été levée. Il reste du travail mais j'ai toute confiance. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Taverne.

7. 5TH MEETING OF THE GUAM PARLIAMENTARY ASSEMBLY (Bacou, 19 et 20 décembre 2012)

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. Hendrickx, pour son rapport sur la réunion du GUAM.

M. Hendrickx (B) N.- Monsieur le président, chers collègues, j'ai eu le plaisir, les 19 et 20 décembre 2012, d'assister à Bacou, la capitale de l'Azerbaïdjan, à la cinquième session de l'Assemblée parlementaire du GUAM, en compagnie du président de l'époque, M. Jack Biskop, et de notre collègue, Mme Tilmans.

Le GUAM est une structure de coopération régionale qui regroupe quatre pays d'Europe de l'est et du Caucase, la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie.

La délégation du Parlement Benelux avait été invitée en qualité d'observateur par le président de l'Assemblée du GUAM, M. Elton Mammadov, tout comme d'autres structures de coopération régionales telles l'Assemblée balte, les parlements du groupe de Visegrad, la structure de coopération parlementaire de l'Europe du Sud-Est et l'Association parlementaire des États turcs.

La veille, nous avons bénéficié d'un pré-briefing par les ambassadeurs néerlandais et belge sur place.

Onze delegatie werd op de zitting van deze GUAM-Assemblee ook ontvangen door de voorzitter en enkele collega's van het Parlement van Azerbeidzjan.

Het proces van Europese integratie in de GUAM-lidstaten en het nabuurschapsbeleid met de Europese Unie was één van de centrale thema's. De GUAM-assemblee hecht een groot belang aan het energiepotentieel van de regio en de mogelijkheden die dit schept voor samenwerking in multilateraal verband op domeinen zoals energieveiligheid, humanitaire, wetenschappelijke en technische bijstand.

De GUAM-assemblee wees ook op het belang van de versterking van de democratie en rechtstaat, de economische ontwikkeling en de stabiliteit in de regio en het versterken van de duurzame ontwikkeling door een dynamische economische groei en sociale cohesie. Concreet werd gewezen op de ontwikkeling van het toerisme, bijstand aan zakenlui die in de GUAM wensen te investeren en de ontwikkeling van een vrijhandelszone in de GUAM.

Tevens hecht de GUAM-assemblee belang aan de verdieping van de samenwerking met de interparlementaire assemblees die het had uitgenodigd. U herinnert zich dat ook zij al eens te gast waren bij ons.

Als we naar de samenstelling kijken van de lidstaten van de GUAM, zoals gezegd Georgië, Oekraïne, Azerbeidzjan en Moldavië, zien we dat het allen Staten zijn die te maken hebben met lang aanslepende conflicten. We kennen het conflict in Abchasië en Zuid-Ossetië in Georgië.

Azerbeidzjan zelf heeft een conflict met Armenië over de regio Nagorno Karabach, terwijl Moldavië een lang aanslepend conflict kent over Transnistrië. Deze geopolitieke conflicten kwamen regelmatig ter sprake en die liggen trouwens zeer gevoelig.

Het hoeft dan ook geen verwondering te wekken dat deze Staten in de GUAM een mechanisme wensen te zien voor afstemming van hun gemeenschappelijke buitenlands beleid.

De voormalige voorzitter van het Benelux Parlement, onze zeer gewaardeerde ex-collega Jack Biskop, gaf een toelichting over de samenstelling, bevoegdheden en verwezenlijkingen van ons Benelux Parlement en van onze Beneluxsamenwerking.

Hij legde de klemtoon op de grensoverschrijdende samenwerking op verschillende domeinen en de synergie die het Benelux Parlement ontwikkelt met de Noordse raad, de Baltische Assemblee en met de regio Noordrijn-Westfalen.

Notre délégation a également été reçue lors de l'assemblée du GUAM par le président du Parlement de l'Azerbaïdjan et quelques collègues.

Le processus d'intégration européenne dans les États du GUAM et la politique de voisinage avec l'Union européenne ont constitué un des thèmes centraux. L'assemblée du GUAM attache une grande importance au potentiel énergétique de la région et aux possibilités qui en résultent pour la coopération dans un contexte multilatéral dans des domaines comme la sécurité énergétique et l'assistance humanitaire, scientifique et technique.

L'assemblée du GUAM a souligné l'importance que revêtent le renforcement de la démocratie et de l'État de droit, le développement économique et la stabilité dans la région et le renforcement du développement durable par une croissance économique dynamique et la cohésion sociale. Concrètement, elle a souligné le développement du tourisme, l'appui apporté aux hommes d'affaires désireux d'investir dans les pays du GUAM et le déploiement d'une zone de libre échange dans le GUAM.

De même, le GUAM est très attaché à l'approfondissement de la coopération avec les assemblées interparlementaires qui avaient été invitées. Vous vous souviendrez qu'ils avaient également déjà été nos hôtes.

A l'examen de la composition des États membres du GUAM – la Géorgie, l'Ukraine, l'Azerbaïdjan et la Moldavie – l'on constate qu'il s'agit d'États confrontés à des conflits qui s'éternisent. Nous connaissons le conflit en Abkhazie et en Ossétie du Sud en Géorgie.

L'Azerbaïdjan est lui en conflit avec l'Arménie à propos de la région du Haut-Karabakh alors que la Moldavie est confrontée à un long conflit à propos de la Transnistrie. Ces problèmes géographiques ont été fréquemment abordés et sont par ailleurs très sensibles.

Rien d'étonnant dès lors que les États du GUAM souhaitent mettre en place un mécanisme qui leur permette d'harmoniser leur politique extérieure commune.

Le président du Parlement Benelux, notre très apprécié ancien collègue Jack Biskop, a fait un exposé sur les compétences et les réalisations de notre Parlement Benelux et de notre coopération Benelux.

Il a mis en exergue la coopération transfrontalière dans différents domaines et la synergie développée par le Parlement Benelux avec le Conseil nordique, l'Assemblée balte et la région de Rhénanie du Nord – Westphalie.

Jack Biskop wees erop dat de Baltische en Scandinavische landen lidstaten zijn van de Europese Unie en dat de raakpunten duidelijk zijn. Voor interstatelijke samenwerkingsverbanden buiten de Europese Unie, zoals GUAM, zijn er weliswaar raakpunten, doch in mindere mate.

Wij denken dat het opportuun is dat het Beneluxparlement steeds vanuit politieke of ambtelijke hoek ondersteuning kan geven aan het proces van grensoverschrijdende samenwerking en de verdere ontwikkeling van de GUAM-assemblee, bijvoorbeeld via workshops waarbij het Beneluxmodel wordt toegelicht, maar verder dan dat denken we dat het niet zou hoeven te gaan.

Onze collega, mevrouw Dominique Tilmans, die de regio van de Kaukasus zeer goed kent, heeft ook een uiteenzetting gegeven over de interparlementaire conferentie betreffende de ruimtevaart en over het platform dat zij in de Kaukasus mede gestalte geeft, waarbij vrouwen uit Azerbeidzjan, Armenië en Georgië zich gezamenlijk inzetten voor de vrede.

Ik denk dat het een interessant werkbezoek was, maar zoals gesteld, een verdere samenwerking is misschien niet aangewezen voor zover als gevraagd en gewenst door en vanuit de GUAM-Assemblee. We kunnen misschien wel blijven raad en ondersteuning geven aan dit samenwerkingsverband. Collega's, ik dank u voor uw aandacht.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Hendrickx. Wenst er iemand meer precieze inlichtingen?

Ik heb een vraag, mijnheer Hendrickx. Als ik het goed heb begrepen, vertegenwoordigt de GUAM wel degelijk Georgië, Oekraïne, Moldavië en Azerbeidzjan en is er in de Oekraïense instanties een groepering die min of meer naar Rusland neigt.

Werd dat punt besproken? U hebt het over Azerbeidzjan gehad dat over zeer veel aardgas beschikt. Als ik me goed herinner werd steeds gesproken over de Nabucco pipeline die dat aardgas naar Zuid-Europa moet brengen. Kwam dat onderwerp op de conferentie aan bod?

De heer Hendrickx (B) N.- Mijnheer de voorzitter, het is niet explicet aan bod gekomen.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- De heer Angel vraagt nog het woord.

M. Biskop a souligné l'appartenance des pays scandinaves et baltes à l'Union européenne et a indiqué que les points de convergence sont manifestes en l'espèce. S'il existe des points de convergence en vue de structures de coopération inter-étatiques en dehors de l'Union européenne, comme avec le GUAM, il apparaissent moins évidents.

Nous pensons qu'il est opportun que le Parlement Benelux puisse, sur le plan politique ou administratif, soutenir le processus de coopération transfrontalière et la poursuite du développement de l'assemblée du GUAM, par exemple par le biais d'ateliers avec présentation du modèle Benelux, mais nous ne pensons pas pouvoir aller au-delà

Notre collègue, Mme Tilmans, qui connaît très bien la région du Caucase, a également fait un exposé sur la conférence interparlementaire sur l'astronautique et sur la plate-forme qu'elle concourt à mettre en place dans le Caucase et dans le cadre de laquelle des femmes d'Azerbaïdjan, d'Arménie et de Géorgie oeuvrent ensemble à la paix.

Je crois que nous avons vécu une visite de travail intéressante mais, comme je l'ai dit, une coopération plus avant ne s'indique peut-être pas, du moins sous la forme souhaitée et demandée par l'assemblée du GUAM. Mais nous pourrions peut-être continuer à conseiller et à soutenir cette structure de coopération. Chers Collègues, je vous remercie de votre attention.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Hendrickx. Des collègues souhaitent-ils obtenir des informations plus précises?

J'ai une question, monsieur Hendrickx. Si j'ai bien compris, le GUAM représente bien la Géorgie, l'Ukraine, la Moldavie et l'Azerbaïdjan et d'après les instances ukrainiennes, c'est un groupement qui penche plus au moins vers la Russie.

N'a-t-on pas abordé ce point-là? Vous avez mentionné l'Azerbaïdjan, un pays qui regorge de gaz naturel. Si je me rappelle bien, on a toujours discuté du pipeline Nabucco qui devait acheminer vers l'Europe du sud ce gaz naturel A-t-on également abordé ce sujet-là lors de cette conférence?

M. Hendrickx (B) N.- Monsieur le président, il n'en a pas été explicitement question.

M. Oberweis, président (L) F.- M. Angel demande la parole.

De heer Angel (L) F.- Zeer kort, ik zou de heer Hendrickx willen danken.

Het lijkt me zeer belangrijk dat we contacten hebben met die landen die deel uitmaken van het nabuurschapsbeleid van de Europese Unie.

In twee van die landen zijn er nog altijd conflicten aan de gang. In Moldavië is er het probleem van Transnistrië. Dat conflict op minder dan 100 km van de grenzen van de Europese Unie mag ons niet onberoerd laten, evenmin als de aanhoudende problemen tussen Azerbeidzjan en Armenië. Dank u zeer.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, beste collega's.

8. ANTWOORD VAN HET COMITÉ VAN MINISTERS OP VROEGERE AANBEVELINGEN

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer van Laarhoven.

De heer van Laarhoven (N) F.- Ik wens enkel aan te stippen, voorzitter, dat sinds de jongste plenaire zitting van december 2012 vijf antwoorden werden neergelegd.

Het gaat om het antwoord op de aanbeveling over de grensoverschrijdende samenwerking en de synergie tussen het Beneluxparlement en de Gemeenschappen en de Gewesten en tussen het Beneluxparlement en andere grensoverschrijdende samenwerkingsstructuren. Het document nr. 833.

Het document nr. 834 gaat over de aanbevelingen met betrekking tot de nucleaire veiligheid.

(vervolg in het Nederlands)

Het document nr. 835 gaat over de aanbeveling over bossen en klimaat. Het document nr. 831 gaat over de aanbeveling over de windenergie en nr. 838 betreft de aanbeveling over het einde van het leven.

Ik zou u nu, mijnheer de voorzitter, nog twee andere antwoorden willen overhandigen. Het eerste is over de schriftelijk ingediende vraag van de heer Draps over het antwoord van het Comité van ministers over de aanbeveling over de spoorverbindingen. Dat is document nr. 817. Dan is er nog het antwoord op de aanbeveling over het afvalbeheer en dat is document nr. 823.

M. Angel (L) F.- Très brièvement j'aimerai remercier M. Hendrickx.

J'estime qu'il est très important que nous ayons des contacts avec ces pays-là car ils font partie de la politique de voisinage de l'Union européenne.

Dans deux de ces pays, il y a des conflits non résolus. En Moldavie le problème est la Transnistrie. C'est un conflit qui est à moins de 100 km des frontières de l'Union européenne donc cela devrait nous intéresser ainsi que les problèmes non résolus entre l'Azerbaïdjan et l'Arménie. Merci beaucoup.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, chers collègues.

8. RÉPONSE DU COMITÉ DE MINISTRES À DES RECOMMANDATIONS ANTÉRIEURES

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. van Laarhoven.

M. van Laarhoven (N) F.- Monsieur le président, je voudrais seulement mentionner que cinq réponses ont été déposées depuis la dernière session plénière de décembre 2012.

Cela concerne la réponse sur la recommandation à la coopération transfrontalière et aux synergies entre le Parlement Benelux et les Communautés et les Régions et entre le Parlement Benelux et d'autres structures de coopération transfrontalière. C'est le document n° 833.

Le document n° 834 concerne les recommandations relatives à la sécurité nucléaire.

(poursuivant en néerlandais)

Le document n° 835 a trait à la recommandation sur la forêt et le climat. Le document n° 831 concerne la recommandation sur l'énergie éolienne et le n° 838 la recommandation sur la fin de vie.

Monsieur le Président, je voudrais à présent encore vous remettre deux réponses. La première concerne la question écrite de M. Draps sur la réponse du Comité de Ministres à la recommandation relative aux liaisons ferroviaires. Il s'agit du document n° 817. Je suis par ailleurs aussi en possession de la réponse à la recommandation sur la gestion des déchets, le document n° 823.

Zo hebt u inmiddels weer zeven antwoorden op aanbevelingen. Dank u wel.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Geachte collega's, dames en heren, ik dank u voor dit eerste gedeelte van de eerste plenaire zitting in Luxemburg. Wij zetten deze vergadering morgen voort.

De vergadering is gesloten om 17.30 uur.

Vous aurez donc ainsi reçu sept réponses à des recommandations. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Chers collègues, mesdames, messieurs, je vous remercie pour la première partie de la première séance plénière au Luxembourg. Nous reprendrons la séance demain.

La séance est levée à 17 heures 30.

VERGADERING VAN ZATERDAG
16 MAART 2013

VOORZITTER: de heer Marcel Oberweis

De vergadering wordt om 10.00 uur geopend

Aanwezig zijn de dames en heren

Marc Angel,
Xavier Bettel,
Christophe Collignon,
Ingrid de Caluwé,
Willem Draps,
Ward Kennes,
Michel Lebrun,
Marcel Oberweis,
André Postema,
Tobias Reynaers,
Gilles Roth,
Joost Taverne,
Bart Tommelein,
Reinilde Van Moer,
Christian Veroustraete,

Henk Beckers,
Philippe Collard,
Patricia Creutz,
Jean-Claude Defossé,
Marc Hendrickx,
Christophe Lacroix,
Roger Negri,
Astrid Oosenbrug,
Nanneke Quik-Schuijt,
Jan Roegiers,
Louis Siquet,
Dominique Tilmans,
Jef Van den Bergh,
Sabine Vermeulen,
Veerle Wouters

Zijn eveneens aanwezig:

De heer Romain SCHNEIDER, minister van Landbouw, Luxemburg

Z.E. de heer Peter KOK, ambassadeur van Nederland in Luxemburg

Z.E. de heer Luc TEIRLINCK, ambassadeur van België in Luxemburg

De heer Jan VAN LAARHOVEN, secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Luc WILLEMS, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Alain DE MUYSER, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie

De heer Edmond SIMON, directeur-generaal van het Benelux Bureau voor de Intellectuele Eigendom

De heer Michel JADOT, directeur-generaal NMBS Europe, België

De heer Jan-Willem SIEBERS, directievoorzitter NS Hispeed, Nederland

SÉANCE DU SAMEDI
16 MARS 2013

PRÉSIDENT: M. Marcel Oberweis

La séance est ouverte à 10 heures

Sont présents: Mmes et MM.

Marc Angel,
Xavier Bettel,
Christophe Collignon,
Ingrid de Caluwé,
Willem Draps,
Ward Kennes,
Michel Lebrun,
Marcel Oberweis,
André Postema,
Tobias Reynaers,
Gilles Roth,
Joost Taverne,
Bart Tommelein,
Reinilde Van Moer,
Christian Veroustraete,

Henk Beckers,
Philippe Collard,
Patricia Creutz,
Jean-Claude Defossé,
Marc Hendrickx,
Christophe Lacroix,
Roger Negri,
Astrid Oosenbrug,
Nanneke Quik-Schuijt,
Jan Roegiers,
Louis Siquet,
Dominique Tilmans,
Jef Van den Bergh,
Sabine Vermeulen,
Veerle Wouters

Sont également présents:

M. Romain SCHNEIDER, ministre de l'Agriculture, Luxembourg

S.E. M. Peter KOK, ambassadeur des Pays-Bas au Luxembourg

S.E. M. Luc TEIRLINCK, ambassadeur de Belgique au Luxembourg

M. Jan VAN LAARHOVEN, secrétaire général de l'Union Benelux

M. Luc WILLEMS, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux

M. Alain DE MUYSER, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux

M. Edmond SIMON, directeur général de l'Office Benelux de la Propriété intellectuelle

M. Michel JADOT, directeur général SNCF Europe, Belgique

M. Jan-Willem SIEBERS, président de la direction NS Hispeed, Pays-Bas

1. DE ONRECHTMATIGE AANWEZIGHEID VAN PAARDENVLEES IN VERWERKTE PRODUCTEN

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik wens u allen welkom op deze tweede zittingsdag.

We begroeten vandaag de heer Roman Schneider, minister van Landbouw van het Groothertogdom Luxemburg, de heer Michel Jadot, directeur-generaal van de NMBS Europe en de heer Jan-Willem Siebers, voorzitter van de directie Hispeed Nederland.

Het eerste punt van deze ochtend is actueel, geachte collega's, namelijk de onrechtmatige aanwezigheid van paardenvlees in bereidingen.

Ik nodig de heer Michel Lebrun, die de heer Daniel Senesael en mevrouw Oosenburg, de voorzitters van de betrokken commissies vervangt, uit het actualiteitsdebat in te leiden.

De heer Lebrun (B) F.- Ik breng verslag uit van de vergadering die de commissie op 8 maart jongstleden heeft gehouden in aanwezigheid van de bevoegde autoriteiten van onze drie landen en die ging over de aanwezigheid van paardenvlees in diverse bereidingen.

In Nederland was het de Voedsel en Warenautoriteit die een onderzoek opstartte om de eventuele aanwezigheid van paardenvlees na te gaan: tal van bedrijven werden bezocht en er werden 287 stalen genomen in de vleesketen.

Twee stalen bleken positief te zijn. Onmiddellijk werd een gerechtelijk onderzoek opgestart.

Er bleek een link tussen de Beneluxlanden te bestaan, meer bepaald meteen tussen Nederland en Luxemburg in een positief geval. De Nederlandse autoriteiten hebben het Europees systeem voor tijdige waarschuwing inzake voedingswaren en diervoeding onmiddellijk ingelicht.

De Nederlandse autoriteiten beklemtoonden dat er geen gevaar was voor de gezondheid van de consument. Maar naar aanleiding van hun onderzoek hebben de Britse autoriteiten erop gewezen dat in bepaalde Britse slachthuizen, paarden die met fenylbutazon waren behandeld in de vleesketen werden opgenomen. Het gaat hier om een verboden geneesmiddel dat bij de mens problemen met het ruggenmerg en meer bepaald anemie kan veroorzaken. Geen enkel van de 164 genomen stalen was positief.

1. LA PRÉSENCE FRAUDULEUSE DE LA VIANDE DE CHEVAL DANS DES PRODUITS PRÉPARÉS

M. Oberweis, président (L) F.- Je souhaite à tous la bienvenue à cette deuxième journée de la session.

Nous pouvons accueillir aujourd'hui M. Romain Schneider, ministre de l'Agriculture du Grand-Duché de Luxembourg, M. Michel Jadot, directeur général de SNCB Europe, et M. Jan-Willem Siebers, président de la direction Hispeed Pays-Bas.

Le premier point de ce matin, chers collègues, porte sur un sujet d'actualité, c'est-à-dire la présence frauduleuse de la viande de cheval dans des produits préparés.

J'invite M. Michel Lebrun, en remplacement de M. Daniel Senesael et de Mme Oosenburg, présidents des commissions concernées, à introduire ce débat d'actualité.

M. Lebrun (B) F.- Je vous fais rapport du contenu de la commission qui s'est tenue le 8 mars dernier en présence des autorités responsables de nos trois pays à propos de la présence de viande de cheval à l'intérieur de préparations diverses.

D'abord, au niveau des Pays-Bas, c'est la "Voedsel en Warenautoriteit" qui a lancé une enquête pour contrôler cette présence éventuelle de viande de cheval; l'autorité avait rendu visite à de très nombreuses entreprises et avait pris 287 échantillons dans la chaîne de la viande.

Parmi les échantillons prélevés, deux avaient testé positivement. Des enquêtes judiciaires ont immédiatement été entamées.

Il y a eu une connexion entre les pays du Benelux, notamment immédiatement entre les Pays-Bas et le Luxembourg en ce qui concerne un des cas positifs. Et immédiatement, les autorités néerlandaises ont informé le Système européen d'alerte rapide sur les denrées alimentaires et les aliments pour animaux.

Les autorités néerlandaises ont insisté sur le fait qu'il n'y avait pas de danger pour la santé du consommateur. Mais, à l'occasion de leur enquête, les autorités britanniques ont mis en évidence que dans certains abattoirs anglais, des chevaux traités avec le phénylbutazone entraient dans la chaîne alimentaire. Il s'agit d'un médicament interdit, qui peut provoquer chez l'homme des problèmes de moelle osseuse et notamment des anémies. Sur les 164 échantillons prélevés, aucun n'était positif.

Het gaat hier dus wel degelijk om een economische fraude.

De regels met betrekking tot de veiligheid van de voedingswaren op de interne Europese markt zijn vastgelegd in Verordening 178/2002. Krachtens artikel 18 van die Verordening moet de traceerbaarheid van de voedingsmiddelen vastgesteld worden in alle stadia van de productie, de verwerking en de distributie.

Richtlijnen regelen ook de etikettering. Een nieuwe Europese verordening zal in 2014 in werking treden. De Nederlandse regelgeving met betrekking tot de etikettering is duidelijk, de etikettering mag de consument niet misleiden.

Natuurlijk is de bedrijfswereld in de eerste plaats aansprakelijk, zo werd benadrukt. Onze Nederlandse gesprekspartners wezen erop dat het probleem van het paardenvlees mogelijkwijze niet zozeer te wijten is aan leemtes in de regelgeving, maar eerder aan de economische noodwendigheden die de ondernemers het hoofd moeten bieden en dus natuurlijk steeds aan economische fraude.

De Nederlandse minister die bevoegd is voor Volksgezondheid kondigde aan dat hij de prioriteiten van de Voedsel en Warenautoriteit zou aanpassen. De autoriteit zal geregd moeten nagaan of de etikettering van het vlees en van de bereidingen strookt met de regelgeving. De minister neemt zich eveneens voor de Europese instanties ertoe aan te sporen genoemde regelgeving uit te werken.

Er werd een werkgroep opgericht met vertegenwoordigers van de openbare autoriteiten en van de voedingssector. De Nederlandse autoriteiten stellen voor een communautair register aan te leggen van personen die wegens frauduleuze praktijken met vlees zijn veroordeeld. Ze stellen ook een evaluatie door de Europese Unie voor van de huidige regels op het gebied van de identificatie en de registratie van paarden om de informatie over het paardenvlees te verbeteren.

Met betrekking tot het Groothertogdom zal ik het eerder kort houden, want ik denk dat de minister meer uitleg zal geven. Het Zweeds voedingsbedrijf *Findus*, dat zijn producten testte, kondigde begin februari 2013 aan dat het paardenvlees had gevonden in zijn lasagnes, eerst in het Verenigd Koninkrijk en in Frankrijk. Die lasagnes werden niet geproduceerd door *Findus* maar door een Frans toeleveringsbedrijf *Comigel* dat te Metz is gevestigd. De producten in kwestie waren afkomstig van een Luxemburgs dochterbedrijf, *Tavola*.

Il s'agit donc bien d'une fraude de type économique.

En fait, les règles appliquées à la sécurité des aliments qui circulent dans le marché intérieur européen sont fixées dans le Règlement 178/2002. Aux termes de l'article 18 de ce Règlement, la traçabilité des denrées alimentaires doit être établie à toutes les étapes de la production, de la transformation et de la distribution.

L'étiquetage, quant à lui, est réglé par des directives. Un nouveau règlement européen entrera en vigueur en 2014. La réglementation néerlandaise relative à l'étiquetage stipule clairement que le consommateur ne peut pas être trompé par l'étiquetage.

Il a été insisté sur le fait que la responsabilité primaire revient évidemment au monde des entreprises. Nos interlocuteurs néerlandais ont soulevé qu'il se pouvait que le problème concernant la viande de cheval ne soit pas tellement lié à des lacunes dans la réglementation, mais plutôt aux contraintes économiques auxquelles les entrepreneurs doivent faire face et donc toujours, évidemment, à la fraude économique.

Le ministre néerlandais qui est compétent pour la Santé publique, a annoncé qu'il allait réaménager les priorités de la *Voedsel en Waren Autoriteit*. L'autorité sera chargée de contrôler périodiquement si l'étiquetage de la viande et des produits préparés est conforme à la réglementation. Le ministre entend également exhorter les instances européennes à élaborer une réglementation citée ci-dessus.

Un groupe de travail a été créé regroupant les instances de l'autorité publique et du secteur de l'alimentation. Les autorités néerlandaises suggèrent la création d'un registre communautaire des personnes condamnées pour des pratiques frauduleuses relatives à la viande. Ils préconisent également une évaluation par l'Union européenne des règles actuelles concernant l'identification et l'enregistrement de chevaux en vue d'améliorer l'information relative à la viande équine.

Quant au Grand-Duché de Luxembourg, je serais relativement bref, parce que je pense que M. le Ministre nous donnera davantage d'explications. L'entreprise alimentaire suédoise *Findus*, qui a conduit des tests sur ses produits, a annoncé début février 2013 avoir trouvé de la viande équine dans ses lasagnes, d'abord au Royaume-Uni et en France. Ce n'est pas *Findus* qui a produit les lasagnes incriminées, mais un sous-traitant français ayant son siège à Metz, *Comigel*. Les produits en question provenaient d'une de ses filiales luxembourgeoises, *Tavola*.

De maatschappij *Tavola* werd op 4 februari door de Britse autoriteiten ingelicht. Ze heeft de Luxemburgse autoriteiten meteen op de hoogte gebracht. Het vlees bleek afkomstig te zijn van een Frans bedrijf. Alle producten werden geblokkeerd. De maatschappij *Comigel* heeft al haar klanten ingelicht over de potentiële besmetting en heeft gevraagd dat al haar bereide schotels uit de handel zouden worden genomen.

De Luxemburgse autoriteiten hebben al die inlichtingen in het Europees systeem voor tijdige waarschuwing ingebracht. Wat het vlees afkomstig van Frankrijk betreft, hebben de resultaten de aanwezigheid van paardenvlees bevestigd. Die resultaten waren in grote mate positief. Sommige stalen bleken zelfs geen rundvlees te bevatten. Voor de bereide schotels waren alle resultaten positief wat de aanwezigheid van paardenvlees betreft. Sporen van geneesmiddelen werden er niet gevonden.

In het Groothertogdom Luxemburg ressorteert de voedselveiligheid onder de minister van Gezondheid en de minister van Landbouw. De maatschappij *Tavola* is het voorwerp van een gerechtelijk onderzoek.

Inzake de traceerbaarheid van het vlees in de bereide schotels hebben de stelsels goed gewerkt.

Ook wat België betreft, hebben onze gesprekspartners ons meegedeeld dat het in hoofdzaak om een louter economische fraude gaat. U weet dat rundvlees veel duurder is dan paardenvlees en dat leidt natuurlijk tot een substantiële winst voor de fraudeur en oneerlijke concurrentie.

In België werden er een hele reeks tests uitgevoerd. Op het ogenblik van de hoorzitting waren 44 van de 153 stalen positief, maar dat betrof in de eerste plaats producten die al verdacht waren. Dat verklaart waarom het aantal positieve resultaten eerder hoog ligt.

Alle producten die paardenvlees bevatten werden in de kleinhandel gevonden. Alle producten waren afkomstig van een buitenlandse leverancier, behalve een enkel product dat een geïsoleerd geval bleek te zijn en het positief resultaat was te wijten aan een besmetting.

In België bestaat er geen verplichte zelfcontrole in de voedingssector en voor de bedrijven is er geen wettelijke verplichting de vastgestelde fraude te melden.

Welke conclusies kunnen wij uit dit alles trekken?

Er zijn vier conclusies.

La société *Tavola* a été informée par les autorités britanniques le 4 février. La société a tout de suite transférée les informations aux autorités luxembourgeoises. La viande s'est avérée en provenance d'une entreprise française. Tous les produits ont été bloqués. La société *Comigel* a informé tous ces clients de la contamination potentielle et a demandé le retrait de tous les plats cuisinés.

Les autorités du Luxembourg ont mis toutes ces informations dans le système européen d'alerte rapide. Quant à la viande en provenance de la France, les résultats ont confirmé la présence de viande de cheval. Les résultats étaient hautement positifs. Sur certains échantillons, il y avait même un résultat négatif quant à la présence de viande de bœuf. Aussi pour les plats cuisinés tous les résultats étaient positifs quant à la présence de viande de cheval. Aucune trace de médicaments n'a été relevée.

Au Grand-Duché de Luxembourg, la sécurité alimentaire est placée sous l'autorité du ministre de la Santé et du ministre de l'Agriculture. Une enquête judiciaire a été entamée à l'encontre de la société *Tavola*.

Les systèmes mis en place ont bien fonctionné quant au retraçage de la viande incorporée dans les plats cuisinés.

Quant à la Belgique, là aussi nos interlocuteurs ont signalé qu'il s'agissait essentiellement d'une fraude purement économique. Vous savez tous que la viande de bœuf est nettement plus chère que la viande de cheval et cela entraîne évidemment des gains substantiels pour le fraudeur et une concurrence déloyale à l'égard de ses concurrents.

Toute une série de tests ont été effectués au niveau de la Belgique. Au jour de l'audition, sur les 153 échantillons, 44 étaient positifs, mais cela visait en premier lieu des produits qui étaient déjà suspects, raison pour laquelle le taux de résultats positifs est assez élevé.

Tous les produits contenant de la viande de cheval ont été trouvés dans le commerce de détail. De plus, tous les produits étaient d'origine d'un fournisseur étranger, sauf un. Cependant, cette exception se présentait comme un cas isolé dont le test positif était dû à une contamination.

En Belgique, il n'existe pas d'autocontrôle obligatoire dans le secteur alimentaire et il n'y a pas d'obligation légale pour les entreprises de notifier les fraudes constatées.

Quelles sont les conclusions que nous avons pu tirer?

Elles sont quatre.

Ten eerste rijst de vraag of niet dient te worden voorzien in een eenvormig identificatie- en registratiestelsel van de paarden en de paardachtigen? Sommigen hebben zelfs voorgesteld dat een chip zou worden aangebracht zodat met behulp van een microprocessor de oorsprong van het vlees in alle gevallen kan worden getraceerd.

Tweede besluit, dienen de bedrijven niet te worden verplicht de publieke autoriteiten in te lichten wanneer ze een product wegens een probleem met de etikettering uit de handel nemen?

Ten derde, kunnen de drie Beneluxlanden geen eenvormige wetgeving met betrekking tot de etikettering uitwerken?

En ten slotte, dient het Europees systeem voor tijdige waarschuwing, dat werkt wanneer de voedselveiligheid in het gedrang is, niet tot economische fraude te worden uitgebreid?

Tot zover, voorzitter, de conclusies waartoe we voorlopig zijn gekomen. Ik dank u voor uw aandacht.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik dank u voor uw betoog, mijnheer Lebrun. Ik geef nu het woord aan de heer Roman Schneider voor zijn betoog over de fraude.

De heer Schneider (L) F.- Dank u, voorzitter. Dames en heren, ik denk dat de rapporteur de zaak van het paardenvlees, ook in Luxemburg, goed heeft samengevat.

Ik zou enkele punten willen benadrukken, maar het vooral willen hebben over de conclusies en de onderscheiden maatregelen en verbeteringen in de toekomst.

Ik denk dat Luxemburg vooral bij deze zaak is betrokken door toedoen van de maatschappij *Tavola* die in het Groothertogdom Luxemburg is gevestigd en die in een van haar bedrijven diepgevroren bereide schotels – ongeveer 20 000 ton – produceert.

De maatschappij *Tavola* maakt, zoals de rapporteur heeft aangegeven, deel uit van de groep *Comigel* die in Frankrijk te Metz is gevestigd en die de productie van *Tavola* in een twintigtal landen in de Europese Unie en zelfs daarbuiten op de markt brengt.

Dankzij de traceerbaarheid heeft het bedrijf de oorsprong van het vlees in de betrokken producten alsook de partijen schotels die de voorbije maanden met dat vlees waren geproduceerd, snel kunnen vaststellen.

Un, ne faut-il pas prévoir un système uniforme d'identification et d'enregistrement des chevaux ou des équidés? Certains ont suggéré d'ailleurs la présence d'une puce qui permettrait en tous les cas de tracer par microprocesseur l'origine des viandes.

Deuxième conclusion, ne faut-il pas obliger les entreprises à notifier aux autorités publiques tout retrait de produits à cause d'un problème relatif à l'étiquetage?

Trois, les trois pays du Benelux ne peuvent-ils pas élaborer une législation uniforme relative à l'étiquetage?

Et enfin, ne faudrait-il pas élargir le système européen d'alerte rapide, qui fonctionne lorsque la sécurité alimentaire est en cause, à la fraude économique?

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, les conclusions auxquelles nous sommes arrivés provisoirement. Je vous remercie de votre attention.

M. Oberweis, président (L) F.- Je vous remercie pour votre intervention, monsieur Lebrun. Je donne maintenant la parole à M. Romain Schneider pour son intervention sur la fraude.

M. Schneider (L) F.- Merci, monsieur le président. Mesdames, messieurs, je crois que le rapporteur a déjà bien résumé l'affaire de la viande chevaline, également au Luxembourg.

Je voudrais insister sur quelques points, mais surtout revenir par après aux conclusions et aux différentes mesures et améliorations à prévoir dans l'avenir.

Je crois que le Luxembourg est surtout concerné par cette affaire par l'intermédiaire de la société *Tavola*, qui est située au Grand-Duché de Luxembourg et qui exploite une unité de production de plats cuisinés congelés, ayant une production de plus ou moins 20 000 tonnes.

La société *Tavola* fait partie, comme indiqué par le rapporteur, du groupe *Comigel*, dont le siège se trouve à Metz en France et qui assure la commercialisation de la production de *Tavola* dans une vingtaine de pays situés dans l'Union européenne et même au-delà.

Grâce à la traçabilité, l'entreprise a rapidement localisé l'origine de la viande incorporée dans les produits concernés ainsi que les lots de plats fabriqués à l'aide de ces viandes durant les mois précédents.

Het rundvlees dat als zodanig op het etiket stond vermeld was afkomstig van een van zijn leveranciers, namelijk de maatschappij *Spangéro* die in Frankrijk is gevestigd.

De maatschappij *Comigel* heeft de producten onmiddellijk in de stocks geblokkeerd en respectievelijk de producten uit de rekken gehaald.

Uit het onderzoek dat de Luxemburgse autoriteiten vanaf 4 februari hebben ingesteld bleek dat het vlees in kwestie inderdaad afkomstig was van de maatschappij *Spangéro* en de vermelding “rundvlees” droeg, net zoals op de leveringsdocumenten.

De DNA-tests die werden uitgevoerd op vleesstalen en bereide schotels van de maatschappij *Tavola* wezen op een hoog percentage aan paardenvlees, terwijl alle analyses om residuen van fenylobutazon op te sporen, negatief bleken te zijn, zoals ook in uw verslag wordt gesteld. Dat is tevens zeer belangrijk voor Luxemburg en vooral voor de volksgezondheid.

In Luxemburg staan de bevoegde autoriteiten, zoals u hebt gezegd, op het gebied van de voedselveiligheid onder een dubbel toezicht, namelijk het ministerie van Landbouw en het ministerie van Gezondheid, die over verscheidene diensten en besturen beschikken, meer bepaald het Bestuur van de diergeneeskundige diensten waarvan de directeur, de heer *Felix Wildschutz*, deze ochtend aanwezig is.

De communicatie naar het publiek toe gebeurt in nauwe samenwerking met de twee ministeries, die in deze zaak de nadruk hebben gelegd op het bestaan van een onaanvaardbare fraude die echter geen gevolgen had voor de volksgezondheid.

Momenteel is de maatschappij *Tavola* het voorwerp van een gerechtelijk onderzoek om een eventuele aansprakelijkheid op het gebied van fraude vast te stellen en in dat geval de sancties waarin de geldende regelgeving voorziet, toe te passen. De resultaten van het onderzoek worden vervolgens via het nationaal contactpunt rechtstreeks overgezonden aan Europol die door de Europese Commissie belast werd met het bundelen van alle onderzoeken die in de onderscheiden Europese landen worden gedaan.

Om de omvang van deze fraude op Europees niveau vast te stellen en vooral het vertrouwen van de consument te herstellen, heeft de Europese Commissie voorstellen gedaan die door de lidstaten werden goedgekeurd in het Permanent Comité voor de voedselketen, vooral na een informele raad van de ministers van Landbouw

La viande de bœuf étiquetée comme telle provenait d'un de ses fournisseurs, à savoir la société *Spangéro*, située en France.

La société *Comigel* a directement bloqué les produits au niveau des stocks, a retiré les produits au niveau de la vente.

Une enquête des autorités luxembourgeoises sur le site dès le 4 février dernier a pu confirmer que la viande en cause a été livrée par la société *Spangéro* et portait bien la mention “viande de bœuf”, qui figurait d'ailleurs aussi sur les documents de livraison.

Des analyses ADN ont été effectuées sur des échantillons de viande et des plats cuisinés prélevés au niveau de la société *Tavola* et ont relevé un pourcentage élevé de viande de cheval, tandis que toutes les analyses pour la recherche de résidus de phénylbutazone étaient négatives, comme indiqué également dans votre rapport. Ceci est également très important pour le Luxembourg et surtout au niveau de la santé publique.

Au Luxembourg, comme vous venez de le dire, les autorités compétentes en matière de sécurité alimentaire sont placées sous double tutelle, à savoir le ministère de l'Agriculture et le ministère de la Santé, qui agissent par l'intermédiaire des différentes administrations et services, en l'occurrence l'Administration des services vétérinaires, dont le directeur, Monsieur *Felix Wildschutz*, est présent ce matin.

La communication vers le public est assumée en étroite collaboration avec les deux ministères qui, dans cette affaire, ont bien mis l'accent sur l'existence d'une fraude inacceptable mais sans incidence pour la santé publique.

Une enquête judiciaire est en cours et concerne la société *Tavola* afin de constater une éventuelle responsabilité en matière de fraude et d'appliquer dans ce cas les sanctions prévues par la réglementation en vigueur. Les résultats de l'enquête sont alors transmis directement via le contact national à Europol, qui a été chargé par la Commission européenne de concerter toutes les investigations qui sont effectuées dans les différents pays européens.

Afin de déterminer l'ampleur de cette fraude au niveau européen et de restaurer surtout la confiance du consommateur, la Commission européenne a proposé des recommandations qui ont été approuvées par les États-membres au sein du Comité permanent pour la chaîne alimentaire et ceci surtout après un conseil informel des

die te Brussel werd gehouden, in aanwezigheid van de Commissaris die bevoegd is voor de gezondheid en de voedselveiligheid, maar ook in aanwezigheid van het Ierse voorzitterschap en rechtstreeks met de landen die op dat ogenblik betrokken waren bij het probleem met het paardenvlees.

De aanbevelingen voorzien in 2 500 bijkomende DNA-tests om paardenvlees op te sporen in producten met een etiket waarop rundvlees staat vermeld. De tests worden evenredig onder de lidstaten verdeeld. Voor Luxemburg zullen er 10 bijkomende tests worden uitgevoerd. Ze zijn momenteel aan de gang.

Bovendien wordt aanbevolen tests uit te voeren om residuen van fenylbutazon op te sporen in paardenvlees dat in de Europese Gemeenschap wordt geproduceerd of dat afkomstig is van derde landen.

Aan de hand van dat verslag, dat half april beschikbaar zal zijn, moet worden nagegaan of die tests moeten worden verlengd. Op dit ogenblik zou die verlenging twee maand duren, vanaf 31 maart.

Wat zijn nu de conclusies?

Ten eerste wordt vastgesteld dat het Europees traceerbaarheidstelsel goed gewerkt heeft en het mogelijk heeft gemaakt de distributieketen van het vlees van bij zijn oorsprong te traceren.

Ten tweede, de distributieketen van de voedingswaren is zeer complex geworden; de keten bestaat uit maatschappijen die instaan voor een fysieke opslag van het vlees en uit tradermaatschappijen die het vlees op de markt brengen en die uitsluitend met documenten werken.

Ten derde, in het geval van een fraude met een Europese dimensie, is de rechtstreekse communicatie tussen de bevoegde autoriteiten minstens even belangrijk als het overzenden van inlichtingen via het stelsel voor tijdige waarschuwing.

Een eerste maatregel om het vertrouwen van de consument te herstellen is het uit de handel halen van alle betrokken producten. Dat was het geval in Luxemburg en ook in andere landen.

De onderzoeken moeten worden voortgezet om de aansprakelijkheid in deze zaak volledig bloot te leggen. Het Parlement in Luxemburg maar ook de hele regering vinden het belangrijk dat degenen die voor deze commerciële fraude verantwoordelijk zijn, worden gevonden.

ministres de l'Agriculture, qui s'est tenu à Bruxelles, en présence du commissaire responsable pour la santé et la sécurité alimentaire, mais également en présence de la présidence irlandaise et directement avec les pays concernés à ce moment par ce problème de la viande chevaline.

Les recommandations s'orientent vers une réalisation de 2 500 tests supplémentaires ADN pour la détection de viande de cheval dans les produits étiquetés pour boeuf. Les tests sont répartis, au prorata naturellement, entre les 25 États-membres. Pour le Luxembourg, 10 tests supplémentaires sont prévus et se font actuellement.

En plus, il est recommandé de faire des tests pour la recherche de résidus de phénylbutazone au niveau de la viande de cheval produite au sein de la Communauté européenne ou importée en provenance de pays tiers.

Suite à ce rapport, qui est prévu pour la mi-avril, il faudra voir s'il est c'est nécessaire de faire une prolongation de ces tests. A ce moment, cette prolongation serait de deux mois, à partir du 31 mars.

Quelles sont maintenant les conclusions?

Premièrement, il est constaté que le système européen de traçabilité a bien fonctionné et a permis de retracer la chaîne de distribution de la viande jusqu'à son origine.

Deuxièmement, la chaîne de distribution des denrées alimentaires est devenue très complexe; elle est constituée de sociétés au niveau desquelles se situe un stockage physique de la viande et de sociétés traders au niveau desquelles la commercialisation de la viande se limite au niveau documentaire.

Troisièmement, dans le cas d'une fraude de dimension européenne, la communication directe entre les autorités compétentes est au moins aussi importante que la transmission des informations via le système d'alerte rapide.

Une première mesure pour regagner la confiance du consommateur est le retrait du marché de l'ensemble des produits concernés. Ceci était le cas au Luxembourg et dans d'autres pays également.

Les investigations devront se poursuivre afin de mettre en évidence toutes les responsabilités dans cette affaire. Il est important, non seulement selon le Parlement au Luxembourg mais également selon le gouvernement dans sa totalité, de trouver les responsables de cette fraude commerciale.

Welke verbeteringen moeten er in de toekomst komen? Ik geloof dat de rapporteur al twee aanbevelingen heeft aangehaald die ik ook zou willen doen.

Ten eerste moet het stelsel voor tijdige waarschuwing worden uitgebreid in geval van commerciële fraude. Ik vind dat een zeer belangrijke factor, zelfs wanneer er geen gevaar is voor de volksgezondheid.

Ten tweede, de regelgeving betreffende de identificatie en de registratie van paarden moet op een strikte manier worden toegepast en moet met dat doel eventueel worden aangepast, om te voorkomen dat paarden die ziek zijn of die drager zijn van residuen van diergeneesmiddelen in de voedselketen belanden.

Bovendien moeten de traders verplicht worden zich bij de bevoegde autoriteiten te laten registreren. In de toekomst moeten de maatregelen op het gebied van het uit de handel nemen van goederen ook verplicht zijn wanneer commerciële fraude, bijvoorbeeld een frauduleuze etikettering, wordt gepleegd.

Tevens zou een aanpassing van de etiketteringregelgeving met betrekking tot de vermeldingen van de oorsprong van het vlees – daarover wordt momenteel gediscuteerd in de Europese Commissie, maar ook in de Raad van de ministers van landbouw – eventueel in het vooruitzicht kunnen worden gesteld aan de hand van passende maatregelen waarbij natuurlijk rekening wordt gehouden met de kosten-baten-verhouding.

Het blijft wachten op de conclusies van het verslag van de Europese Commissie dat aanvankelijk voor het einde van het jaar was aangekondigd. De ministers hebben er echter aangedrongen dat het verslag al in september of oktober 2013 zou worden gepubliceerd.

Ten slotte vind ik dat, in het licht van al die verbeteringen die het huidige stelsel kunnen verfijnen, niet vergeten mag worden dat onze drie landen, Luxemburg, Nederland en België en vooral onze drie besturen goed hebben samengewerkt.

We moeten vooral onthouden, zelfs wanneer alle controle- en toezichtmechanismen vorhanden zijn, dat een kwaadwillige activiteit van een fraudeur die op die manier oneerlijke winst tracht te maken, nooit kan worden uitgesloten. Ik denk dat in dat opzicht vooral op het niveau van de sancties moet worden opgetreden. De huidige sancties zijn lachwekkend, en ik ben voorzichtig.

Ik denk het probleem van de zaak met het paardenvlees, voor Luxemburg, maar ook heel Europa, te

Quelles sont les améliorations à prévoir dans le futur? Je crois que le rapporteur a déjà cité deux recommandations que je voulais également faire.

Premièrement, le système d'alerte rapide devrait être étendu en cas de fraude commerciale. Je crois que c'est un facteur très important, même en absence de risque pour la santé publique.

Deuxièmement, la réglementation concernant l'identification et l'enregistrement des chevaux est à doit être appliquée de manière stricte moyennant d'éventuelles adaptations, afin d'éviter que des chevaux malades ou présentant des résidus de médicaments vétérinaires ne rentrent dans la chaîne alimentaire.

Les traders devraient être soumis à une obligation d'enregistrement auprès des autorisations compétentes. En plus, à l'avenir, les mesures de retrait du marché des marchandises devrait aussi être obligatoires pour des cas de fraude commerciale, comme par exemple cet étiquetage frauduleux.

En plus, une adaptation éventuelle de la réglementation de l'étiquetage en ce qui concerne les mentions d'origine de la viande – ils sont actuellement en discussion auprès de la Commission européenne, mais également auprès du Conseil des ministres de l'Agriculture – pourrait être envisagée par des mesures proportionnées et respectant naturellement le rapport coûts et bénéfices.

Il faudra attendre les conclusions du rapport de la Commission européenne, initialement prévues pour la fin de l'année, les ministres ont insisté pour avancer la publication de ce rapport à septembre ou octobre 2013.

Dernièrement, je crois qu'il faut quand même, ayant égard à toutes ces améliorations qui pourront perfectionner le système qui existe actuellement, retenir la bonne collaboration entre nos trois pays et surtout nos trois administrations: le Luxembourg, les Pays-Bas et la Belgique.

Je crois qu'il faut surtout retenir que, même si tous les mécanismes de contrôle et de surveillance sont en place, on n'est jamais à l'abri d'une activité malveillante d'un fraudeur qui agit de la sorte pour réaliser des bénéfices malhonnêtes. Dans ce sens, je crois qu'il faut surtout agir au niveau des sanctions, les sanctions prévues étant ridicules, pour ne pas dire plus.

Je crois que j'ai abordé le problème de l'affaire de la viande chevaline pour le Luxembourg, mais également au

hebben toegelicht. Ik denk dat de denksporen die ik heb geformuleerd een beetje beantwoorden aan de ideeën en de reflecties van onder meer de rapporteur en ik denk dat we in die richting kunnen gaan.

Luxemburg is in elk geval bereid mee te werken aan elk initiatief dat ertoe strekt het controlestelsel en de wijze om op dergelijke fraude te reageren, te verbeteren. Dank u, voorzitter.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer de minister, voor uw betoog.

Verscheidene parlementsleden zouden u vragen willen stellen of met u willen discuteren. Ik geef het woord aan de heer Bettel.

De heer Bettel (L) F.- Dank u, voorzitter. Dank u, mijnheer de minister.

Enkele vragen. Na dit incident hadden tal van mensen de neiging bioproducten te kopen omdat zij hoopten dat de kwaliteit van die producten is gewaarborgd. Dezelfde week stelde men echter in Duitsland vast dat er eieren werden verkocht waarvan de etikettering evenmin met het product strookte.

Ik denk dat de huidige crisis vooral op het niveau van de cliënt moet worden gezocht. De cliënt heeft geen vertrouwen meer in de producten, zowel wat vlees als wat landbouwproducten betreft.

U hebt gesproken over etikettering en over de maatschappijen *Spangéro* en *Tavola*, maar alles wat de cliënt wil dat is dat hij weet wat hij eet en dat het product beantwoordt aan wat er op het etiket staat.

Waarom zouden we op het niveau van de Benelux niet aandringen op de invoering van een label, zelfs een Beneluxlabel? De heer Lebrun heeft dat ook voorgesteld. Dat label zou een garantie zijn dat het etiket beantwoordt aan de producten. Producten van bij ons in de drie landen, van landbouwers die men kent, ook van bij ons. Producten die men van bij het begin bij ons heeft getraceerd, die men heeft gemaakt, die men heeft gevolgd.

Ik vind het belangrijk dat gedacht wordt aan een Beneluxlabel dat in zekere zin een garantie zou zijn. Waarom zouden we deze voedselcrisis niet te baat nemen om een Beneluxlabel in te voeren dat internationaal een waarborg voor kwaliteit zou zijn?

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Bettel. Mijnheer Siquet, u hebt het woord.

niveau de l'Europe entière. Je crois que les pistes montrées reflètent un peu les mêmes idées, les mêmes réflexions qui ont été faites par le rapporteur et je crois qu'on peut aller dans cette direction.

En tout cas, le Luxembourg est disposé à collaborer à toute initiative pour améliorer ce système de contrôle et de réaction à de telles fraudes. Merci, monsieur le président.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur le ministre, pour votre intervention.

Les différents parlementaires voudraient bien vous poser des questions, ou discuter avec vous. Je donne la parole à M. Bettel.

M. Bettel (L) F.- Merci, monsieur le président. Merci, monsieur le ministre.

Voici quelques questions. Après cet incident, beaucoup de gens ont eu tendance à acheter bio, à acheter autre chose en espérant d'avoir ainsi une garantie de qualité. Toutefois, dans la même semaine, on a été confronté à des œufs bio en Allemagne, pour lesquels l'étiquetage ne correspondait pas non plus au produit.

Je pense qu'actuellement, la crise se situe surtout au niveau du client. Le client perd confiance vis-à-vis des produits, que ce soit de la viande, que ce soient des produits agricoles.

Vous avez parlé d'étiquetage et des sociétés *Spangéro* ou *Tavola*, mais je crois que tout ce que le client veut, c'est de savoir ce qu'il mange, et que le produit correspond à ce qui est noté sur l'étiquette.

Pourquoi ne pas insister pour qu'au niveau du Benelux, M. Michel Lebrun voulait aller dans le même sens, on ait un label, même un label Benelux? Ce label serait alors garant que l'étiquette corresponde aux produits qui sont des produits du terroir des trois pays, qui proviennent des agriculteurs qu'on connaît, de chez nous; ce sont des produits qu'on a depuis le début tracés chez nous, qu'on a fait, qu'on a suivi.

Je pense qu'il est important de penser à un label Benelux, qui serait un peu un garant. Pourquoi ne pas profiter de cette crise alimentaire pour pouvoir élaborer un label Benelux qui serait, à un niveau international, un garant de qualité?

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Bettel. Monsieur Siquet, vous avez la parole.

De heer Siquet (B) F.- Dank u, voorzitter.

Ik apprecieer heel erg wat u hebt gezegd, mijnheer de minister. U streeft immers naar een nauwe samenwerking onder de landen. Ik verwijst hier naar de weg die het paardenvlees heeft afgelegd vooraleer het verwerkt werd in bereide schotels die in de grootwarenhuizen worden verkocht.

Nadat de fraude in de grootwarenhuizen was ontdekt, werden de betrokken pakken niet onderzocht. Ze werden enkel uit de handel genomen terwijl ze, volgens mij, onderzocht hadden moeten worden. Het gaat hier om fraude, en bijgevolg om een product dat nooit meer mag worden verkocht.

Had u, nadat was vastgesteld dat het vlees niet schadelijk was voor de gezondheid, hier in Luxemburg de mogelijkheid om de vermelding op de pakken te veranderen zodat ze eventueel onder de armen konden worden verdeeld? Of hebt u geoordeeld dat het rendabeler was ze te vernietigen in plaats van ze gratis uit te delen?

Ik verwijst naar een voorstel dat momenteel in België wordt gedaan: wanneer goederen aan armen worden uitgedeeld, zou geen btw verschuldigd zijn. Ik weet niet hoe dat in Luxemburg wordt aangepakt.

Ik dank u voor uw antwoord.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Siquet. Mijnheer Defossé, u hebt het woord.

De heer Defossé (B) F.- Dank u, voorzitter. Ik kan slechts terugkomen op wat ik veertien dagen geleden in commissie heb gezegd.

Het verbaast mij zeer dat zowel de pers als de politieke wereld zich enkel over paardenvlees druk maken. Zoals al werd gezegd gaat het niet om een probleem van de volksgezondheid, behalve, natuurlijk, wanneer het een renpaard betreft dat gevaarlijke producten kreeg toegediend.

Het is eerder een probleem van bedrog van de consument waarvan de grondslag economisch is. Iedereen weet dat paardenvlees wordt gebruikt omdat het goedkoper is.

U weet ook dat niet enkel paardenvlees goedkoper is, varkensvlees is nog goedkoper. Waarom worden in dat verband geen DNA-tests uitgevoerd? Op de vergadering van de commissie werd bevestigd dat de DNA-tests zouden worden uitgebreid om na te gaan of het rundvlees al dan niet paardenvlees bevat.

M. Siquet (B) F.- Merci bien, monsieur le président.

J'apprécie très fort vos paroles, monsieur le ministre, parce que vous recherchez une étroite coopération entre les pays. Je me réfère ici au parcours que la viande de cheval a fait avant d'atterrir dans la nourriture préparée, disons commercialisée dans les grandes surfaces.

Après avoir détecté cette fraude dans les grandes surfaces, les paquets concernés n'ont pas été examinés. Ils ont simplement été retirés du commerce, alors qu'à mon avis, ils auraient dû être analysés. Il s'agissait d'une fraude, et par conséquent d'un produit ne plus jamais commercialisable.

Mais, après avoir détecté que cette viande était inoffensive au niveau de la santé, aviez-vous, ici au Luxembourg, eu la possibilité de modifier l'inscription sur ces paquets pour éventuellement pouvoir les distribuer aux pauvres? Ou bien, avez-vous décidé qu'il était plus rentable de la détruire que de la distribuer gratuitement?

Je renvoie à une proposition actuelle en Belgique pour supprimer la TVA en cas de distribution aux pauvres. Je ne sais pas comment cela est traité au Luxembourg.

Merci pour votre réponse.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Siquet. Monsieur Defossé, vous avez la parole.

M. Defossé (B) F.- Merci, monsieur le président. Je ne pourrais faire que revenir sur ce que j'ai dit en commission, il y a quinze jours.

Je suis très étonné du fait qu'à la fois la presse et aussi le monde politique s'enflamme sur le cheval. Effectivement, comme on l'a répété, il ne s'agit pas d'un problème de santé publique, sauf, bien sûr, si c'est un cheval de course dopé qui a reçu des produits nocifs.

Il s'agit plutôt d'un problème de tromperie de consommateur, dont la base est économique. Tout le monde sait que, si on met du cheval, c'est parce que le cheval est moins cher.

Vous savez aussi qu'il n'y a pas que le cheval qui est moins cher; le porc est encore moins cher que le cheval. Pourquoi ne fait-on pas des tests ADN à ce sujet? Il a été confirmé à la réunion de commission qu'on allait renforcer les tests ADN pour détecter si oui ou non il y a du cheval dans la viande de bœuf.

Maar varkensvlees in rundvlees is even schandalig. Het bedrog is anders. Het is geen toeval dat deze zaak vooral in Engeland is losgebarsten. Zoals u weet lusten de Engelsen geen paardenvlees, ze hebben er een afkeer van. Het is eerder een cultureel probleem. De Koreanen eten hondenvlees.

U zult zich herinneren dat tijdens het wereldkampioenschap voetbal de Koreanen werd gevraagd twee maanden geen hondenvlees te eten omdat die houding de mensen die van overal ter wereld op bezoek waren tegen de borst zou stoten. Hondenvlees is waarschijnlijk niet slechter dan paardenvlees of rundvlees.

Waar het hier om gaat is dat de consumenten in hun eigen keuze werden bedrogen. Voor varkensvlees geldt echter precies hetzelfde. U weet dat de joden en de moslims, om godsdienstige redenen, maar ook misschien omdat ze er een afkeer van hebben, geen varkensvlees eten.

Waarom heeft men het dan enkel over paardenvlees? Ik vind dat men zou moeten garanderen dat wanneer een consument iets eet, hij wel degelijk eet wat op het etiket staat vermeld, paardenvlees, varkensvlees of iets anders.

Ik vind het eigenaardig dat men het op dit ogenblik enkel over paardenvlees heeft, te meer daar paardenvlees eerder gezond is.

Ik pleit dan ook voor een waarachtige etikettering die berust op tests. Het gaat niet enkel om paardenvlees, ik denk dat varkensvlees even aanlokkelijk is voor de consument.

Ik herinner eraan dat in België Test-Aankoop, een vereniging van consumenten, enkele jaren geleden in de snackbars broodjes met filet américain heeft ontleed.

De filet américain die in de snackbars werd verkocht bleek enorm veel varkensgehakt te bevatten.

Het bedrog is van dezelfde aard en de beweegredenen zijn precies dezelfde, namelijk economisch. Ik begrijp dus niet waarom men zich zo druk maakt om het paard alleen. Ik pleit voor een gecontroleerde etikettering die de inhoud van het product zeer precies weergeeft. Dan kan de consument een keuze maken. Ik dank u.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u voor uw inbreng. Ik geef nu het woord aan de heer Kennes.

Mais, il est tout aussi scandaleux d'y mettre du porc. La tromperie est différente. Ce n'est pas par hasard que cela s'est enflammé surtout en Angleterre parce que les Anglais, vous le savez, sont très braqués sur la viande de cheval. Cela les dégoûte, c'est plus un problème culturel. Les Coréens mangent du chien.

Souvenez-vous, au championnat du monde football, on a demandé aux Coréens de ne pas manger du chien pendant deux mois, parce que tous les gens qui venaient du monde entier auraient été dégoûtés par cette attitude. Or, le chien n'est sans doute pas plus mauvais que le cheval ou le porc.

Donc ici, ce qui pose problème, c'est que les consommateurs soient trompés dans leur propre choix. Mais, pour le porc, c'est exactement la même chose. Vous savez que les Juifs et les Musulmans, eux pour des raisons religieuses, même aussi parfois de dégoût, n'ont pas envie de manger du porc.

Donc, pourquoi se braquer uniquement sur le cheval? Je pense qu'on devrait garantir au consommateur que quand il mange quelque chose, il mange bien ce qui est écrit sur l'étiquette, que ce soit du cheval, du porc ou autre chose.

Il me semble bizarre de se braquer uniquement en ce moment sur le cheval, d'autant plus que le cheval est une viande plutôt saine.

Alors, je plaide un étiquetage qui soit réel, qui repose sur des tests et qu'on ne se braque pas seulement sur le cheval. Moi, je pense que le porc est tout aussi tentant pour les consommateurs.

Je rappelle qu'en Belgique, la revue Test-Achat, l'association des consommateurs — il y a quelques années — avait analysé dans les snack les sandwichs à l'américain.

Dans l'américain vendu dans les snacks, il y avait énormément de haché de porc dans de l'américain censé être du bœuf.

La tromperie était exactement la même et les motivations sont exactement les mêmes, notamment pour des raisons économiques. Donc, moi je ne comprends pas pourquoi on s'excite, si j'ose dire, tellement et uniquement sur le cheval. Je plaide pour un étiquetage contrôlé, qui représente très exactement le produit même. Après cela, le consommateur peut faire son choix. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Je vous remercie pour l'engagement. Je donne maintenant la parole à M. Kennes.

De heer Kennes (B) N.- Dank u wel, voorzitter.

Ik heb een vraag voor de rapporteur en voor de minister in verband met de etikettering en het vermelden van de oorsprong. Men heeft gezegd dat het een van de aanbevelingen vormt die oorsprong te verduidelijken voor de consument.

Dat is mijn punt: hoe gaat men dat vermelden? Gaat dat per land zijn? Als men daar algemeen op zet “Europese Unie”, dan is dat misschien heel algemeen.

Wat met het probleem van voorbereide maaltijden waarin ingrediënten zitten die uit een hele reeks landen komen of uit een hele reeks streken? Ik denk dat dit tot ellenlange etiketten gaan leiden en dat de kans dat daar ooit iets fout loopt, toch wel reëel is. Dus, ik wilde even informeren wat men daar precies mee bedoelt en hoever men daarin wil gaan.

Een tweede vraag is, en ik sluit mij daar aan bij de collega: hoe kan men vermijden dat wanneer er een fraude met etikettering wordt vastgesteld, goed en gezond voedsel op de afvalberg terechtkomt? Ik denk dat dat toch ook een aandachtspunt is waarvoor men naar een oplossing moet zoeken, want dit is een heel jammerlijke zaak.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Kennes. Ik geef het woord aan de heer Roth.

De heer Roth (L) F.- Ik zou toch willen reageren op wat mijn collega en vriend Xavier Bettel heeft gezegd.

De aanwezigheid van *Tavola* in mijn gemeente doet geen afbreuk aan de politieke kwaliteit; onze premier woont er en ik ben er volksvertegenwoordiger-burgemeester.

Toch zou ik van de minister willen vernemen wat hij precies bedoelde toen hij zo-even verklaarde dat dit schandaal niet tot echte en passende sancties aanleiding zou geven.

Ik denk dat sancties van gemeen recht mogelijk zijn. Zopas had men het nog over bedrog.

Drie weken geleden las ik in *Paris Match* een artikel waarin gesteld werd dat een professional de aanwezigheid van paardenvlees, zelfs bevoren, gemakkelijk kan vaststellen. De smaak, de geur, de zichtbaarheid zijn anders, paardenvlees is immers donkerder dan rundvlees.

M. Kennes (B) FN.- Merci, monsieur le président.

Je souhaiterais poser une question au rapporteur et au ministre à propos de l'étiquetage et de la mention de l'origine. Il a été dit que l'une des recommandations tend à préciser cette origine pour le consommateur.

Le point que je voudrais évoquer est le suivant: comment va-t-on mentionner cela? Par pays? Car se borner à faire mention de l’“Union européenne”, serait peut-être trop général.

Qu'en est-il du problème des repas préparés qui renferment des ingrédients provenant de toute une série de pays ou de régions? Je crains que cela ne donne lieu à des étiquettes au contenu interminable et que le risque soit dès lors bien réel qu'un problème surgisse à un certain moment. J'aurais donc voulu savoir ce que l'on cherche exactement à obtenir et jusqu'où l'on veut aller.

Une deuxième question, et je rejoins à cet égard mon collègue, est de savoir comment éviter que des produits alimentaires par ailleurs de qualité et sains aillent gonfler la montagne de déchets parce qu'une fraude a été commise au niveau de l'étiquetage? Je crois que c'est un aspect important qui requiert une solution car c'est là une situation profondément regrettable.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Kennes. Je donne la parole à M. Roth.

M. Roth (L) F.- Je voudrais quand même réagir à mon collègue et néanmoins ami, Xavier Bettel.

La présence de *Tavola* dans ma commune ne met pas en cause la qualité politique; c'est la ville de résidence de notre premier ministre et j'en suis le député-maire.

Je voudrais néanmoins avoir des précisions du ministre, lorsqu'il a dit tout à l'heure qu'il n'y aurait pas de sanctions réelles et appropriées à propos de ce scandale.

Je pense que néanmoins, il y a possibilité d'appliquer les sanctions de droit commun. On a évoqué tout à l'heure la tromperie.

J'ai lu, il y a trois semaines, un article dans le *Paris Match*, stipulant qu'un professionnel pourrait facilement détecter la viande de cheval même gelée, au niveau du goût, soit au niveau de l'odeur dégagée, soit au niveau de la visibilité, vu que la viande de cheval serait beaucoup plus foncée que la viande de bœuf.

Het is in dat verband dat ik de minister en zijn diensten een vraag zou willen stellen. U weet dat ons Wetboek van strafvordering voorziet in een verplichte aangifte van misdrijven.

Hebben uw diensten die feiten aangegeven bij het parket? Is er een onderzoek aan de gang en bent u van plan de strafrechtelijke aansprakelijkheid van *Tavola* als rechtspersoon ter discussie te stellen?

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Roth. Vraagt nog iemand anders het woord? Dat is niet het geval.

Mijnheer de minister, u hebt het woord voor een antwoord op de onderscheiden vragen die werden gesteld.

De heer Schneider (L) F.- Dank u, voorzitter. Ik zou eerst willen antwoorden op de vraag van de heer Bettel die de invoering in de Benelux van een label heeft voorgesteld.

Ik zou u toch willen waarschuwen voor een labellisme dat vandaag al bestaat.

De heer Bettel heeft over de traceerbaarheid van het vlees gesproken. Toch heeft de traceerbaarheid goed gewerkt. Anders had men het hele traject van de paarden die worden gekweekt, geslacht, verwerkt en vervolgens in voedingswaren worden verwerkt, niet gevonden. Ik denk dus niet dat het meteen een labelprobleem is.

Het is duidelijk dat de consument niet langer vertrouwen heeft. Maar het gaat niet enkel om het vertrouwen van de consument. Ook de producent die kwaliteitsvlees produceert, maar die door een slechte etikettering het slachtoffer wordt van bedrog, wordt in zijn belangen geschaad. Er rijst hier een echt probleem voor de producent wat zijn inkomen betreft.

Ik geloof dat de heer Bettel het ook over het biolabel heeft gehad. Het biolabel berust op een productdossier dat nog preciezer is dan wat geldt voor de andere producenten en de andere producten vooral. Maar als er leemtes zijn en als er fraude wordt gepleegd enkel en alleen uit winstbejag, zal controle altijd noodzakelijk blijven. Die controle mag echter niet tot in het oneindige gaan.

Dus ja, een bepaald label, ja, een zekere traceerbaarheid. Een plaatselijk en gewestelijk niveau dat de af te leggen weg inkort, zou de traceerbaarheid verbeteren, maar een waterdichte garantie zal er nooit zijn.

C'est dans ce contexte que je voudrais poser la question à Monsieur le ministre et à ses services. Vous savez bien que dans notre Code d'instruction criminelle, il y a une obligation de dénonciation d'infraction.

Est-ce que ces faits ont été dénoncés par vos services au parquet? Y a-t-il une instruction en cours et entendez-vous mettre en cause la responsabilité pénale de *Tavola* en tant que personne morale?

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Roth. Est-ce qu'il y a encore d'autres personnes qui voudraient bien intervenir? Ce n'est pas le cas.

Monsieur le ministre, vous avez la parole pour une réponse aux différentes questions qui ont été posées.

M. Schneider (L) F.- Merci, monsieur le président. Je voudrais d'abord répondre à la question de M. Bettel, qui a proposé un label qui pourrait être mis en place au niveau du Benelux.

Je dois quand même vous prévenir de ne pas tomber dans un labellisme qui existe déjà.

M. Bettel a parlé de la traçabilité de la viande. La traçabilité a pourtant bien fonctionné. Sinon, on n'aurait pas trouvé tout le chemin des chevaux élevés, abattus, transformés et puis transformés en denrées alimentaires. Donc, je ne crois pas que c'est directement un problème de label.

Ce qui est clair, c'est que le consommateur n'a plus confiance. Il ne s'agit pas seulement de la confiance du consommateur. Celui qui est également lésé, c'est le producteur, qui, quand même, produit une viande de qualité et qui est alors, suite à un mauvais étiquetage, victime d'une tromperie. À ce moment, il y a également un réel problème pour le producteur en ce qui concerne ses revenus.

Je crois que M. Bettel a mentionné également la ligne du bio-label. La ligne du bio-label présente un cahier de charges encore plus élaboré que les autres producteurs et les autres produits surtout. Mais, s'il y a des failles et s'il y a des fraudes qui sont faites simplement pour gagner de l'argent, on aura toujours besoin de contrôle, mais ce contrôle ne peut pas aller à l'infini.

Donc, oui pour un certain label, oui pour une certaine traçabilité. Un niveau local et régional augmenteront une certaine traçabilité avec des chemins plus courts, mais il n'y aura quand même jamais une garantie à cent pourcent.

Op dat punt kan de controle dus nog worden uitgebreid, maar ik herhaal dat vooral op het niveau van de sancties iets moet worden gedaan.

Terloops wens ik erop te wijzen dat de Luxemburgse firma de economische gevolgen van deze zaak ondergaat. Ze bevindt zich aan het einde van de keten en is in zekere zin het slachtoffer van deze commerciële fraude.

Anderzijds is het een feit dat de handel op gewestelijk niveau beter en beter draait, wat de werkgelegenheid ten goede komt en dus positief is. Maar dat lost het probleem niet op.

Ten tweede, een antwoord op de vraag van de heer Siquet en ook gedeeltelijk op de vraag van de heer Kennes: wat zal er gebeuren met die producten en die schotels die ongeveer 4 miljoen vertegenwoordigen en die uit de handel werden genomen?

We zijn in contact getreden met de firma, want persoonlijk maak ik me zorgen. Ik vind het vernietigen van al die producten geen ideale oplossing. Men zal echter moeten vermelden dat die schotels paardenvlees bevatten.

Het probleem is echter dat die producten geen eigendom zijn van de firma, maar wel van de groep die in Frankrijk is gevestigd. De Franse autoriteiten hebben op het verzoek al de schotels ter beschikking te stellen, tot op heden niet geantwoord.

De Luxemburgse regering kreeg een verzoek van liefdadigheidsinstellingen die de schotels zouden willen gebruiken. We zouden op dat verzoek kunnen ingaan aangezien de demarche uitgaat van de verenigingen zelf.

Ten derde, de vraag of hier niet eerder een cultureel of ethisch aspect meespeelt. Dat klopt, het gaat hier niet om een gezondheidsprobleem, maar om een cultureel probleem.

Ik denk, dat, wanneer men beslist controles uit te voeren, alle producten moeten worden gecontroleerd. Ook varkensvlees moet worden gecontroleerd, net als rundvlees of paardenvlees. Het paard is niet het probleem, u hebt het gezegd, het is een probleem van slechte etikettering, het gaat om bedrog waarvan de consument het slachtoffer is. Ik ben het in dat verband volledig met u eens.

Donc, de ce point-là, on peut élargir encore les contrôles, mais il faut surtout, et j'y reviens, travailler au niveau des sanctions.

On doit quand même remarquer, et cela entre parenthèses, que, économiquement, la firme luxembourgeoise est directement impliquée. Etant à la fin de toute cette chaîne, elle est en quelque sorte victime de cette fraude commerciale.

Il faut quand même mentionner également que d'un autre côté, le commerce régional fonctionne de plus en plus procure de l'emploi et présente donc un bonus. Ce n'est toutefois pas la solution à ce problème.

Deuxièmement, la réponse à la question de M. Siquet et également partiellement à la question de M. Kennes: qu'est-ce qu'on va faire avec ces produits et ces plats qui sont là, qui représentent environ 4 millions, et qui sont actuellement retirés de la circulation?

Nous avons pris contact avec la firme, parce que personnellement, je me sens préoccupé et je trouve que détruire tous ces produits n'est pas la solution idéale. Il faudrait quand-même bien mentionner qu'il y a du cheval dans ces plats.

Mais le problème se pose que ces produits n'appartiennent pas à la firme, mais bien au groupe qui se trouve en France. Actuellement, les autorités françaises n'ont pas encore répondu à la demande de mettre à disposition tous ces plats.

Le gouvernement luxembourgeois est confronté à une demande de la part d'associations caritatives qui voudraient utiliser ces plats. Nous pourrions aviser positivement du fait que la démarche émane des associations elles-mêmes.

En ce qui concerne la troisième question, notamment qu'il s'agit plutôt d'un aspect culturel et éthique. Exactement, il ne s'agit pas d'un problème de santé ici, il s'agit d'un problème culturel.

Je crois que, si l'on décide de faire des contrôles, il faut les faire sur tous les produits. Il faut les faire également sur le porc, il faut les faire sur le bœuf, sur le cheval. Ce n'est pas un problème lié au cheval, vous l'avez dit, mais c'est effectivement un problème de mauvais étiquetage, une tromperie pour le consommateur. Là, je vous donne entièrement raison.

Wat de vraag van de heer Kennis betreft betreffende de certificering en de vermelding op de producten, dient niet enkel EU, maar ook de naam van de onderscheiden landen te worden aangebracht.

Dat is geregeld, de certificering gebeurt op dit ogenblik op die manier: op het product staat vermeld dat het uit de Europese Unie en ook uit welk land het komt.

Op het etiket had dus in deze zaak ‘EU’ en ‘F’ moeten staan gelet op de firma van waaruit de producten in de handel werden gebracht.

Maar de certificering heeft hier niet gewerkt en het is op dat niveau dat het bedrog ook werd erkend.

Wat de opmerking van de heer Roth over Kapellen en het politieke werk betreft, kan ik me volledig bij hem aansluiten.

Ik denk dat de heer Bettel goed gehoord heeft wat we over de wetgeving met betrekking tot de sancties hebben gezegd. Ik denk dat de minister van Gezondheid de wet van 1953 over de voedselveiligheid aan het herzien is. Het is de bedoeling dat op dat gebied striktere straffen worden opgelegd, ook met betrekking tot de verschillende soorten fraude en de nieuwe vormen van fraude.

Met betrekking tot een eventueel beslag, kan ik zeggen dat dat is gebeurd. De werkzaamheden zijn nog aan de gang en Europol werd ermee belast alle gerechtelijke onderzoeken die in Europees verband worden ingesteld, te verzamelen. Ik wens nog eens te beklemtonen dat de Luxemburgse firma zich aan het einde van de keten bevindt en, volgens mij, het slachtoffer is van heel het traject dat werd afgelegd.

Inzake het herkennen van het vlees – paardenvlees of rundvlees – is het zo dat het om diepvriesvlees in blokken van 30 tot 50 kilo gaat en, zoals de directeur van de diergeeskundige diensten die ter zake een grotere deskundige is dan ik, heeft gezegd, is het nagenoeg onmogelijk het vlees te herkennen. De blokken worden meteen verwerkt en het is werkelijk heel moeilijk om met het blote oog uit te maken of het om rundvlees dan wel om paardenvlees gaat. Ik denk dus dat DNA-tests in dat geval noodzakelijk zijn.

Natuurlijk vergen de DNA-test tijd en kosten ze ook geld. Men spreekt van 400 euro per DNA-test. Men moet dus zien of die nieuwe kost in de prijzen van de producten zal worden doorgerekend.

En ce qui concerne la question de M. Kennes concernant la certification et la signalisation des produits: non pas seulement mentionner UE, mais également les différents pays.

Ceci est prévu, c'est comme tel que se fait actuellement la certification; il est mentionné que les produits viennent de l'Union européenne et quel est le pays dont ils émanent.

Donc, à ce moment, dans ce contexte, l'étiquette aurait dû mentionner ‘UE’ et ‘F’ ayant égard à la firme dont les produits ont été importés dans le circuit.

Mais ici la certification n'a pas fonctionné et c'est à ce niveau que la tromperie a été également reconnue.

En ce qui concerne la remarque de M. Roth, en ce qui concerne Kapellen et le travail politique, je peux entièrement me joindre à lui

Je crois que M. Bettel a bien entendu nos propos en ce qui concerne la législation concernant les sanctions. Je crois qu'actuellement, le ministre de la Santé est en train de réviser la loi de 1953 concernant la sécurité alimentaire. L'intention est de prévoir des sanctions plus strictes dans ce domaine, également en ce qui concerne les différentes fraudes et les nouvelles fraudes qui seront prévues.

En ce qui concerne une saisie éventuelle, cela est fait. Actuellement, les travaux sont encore en cours et Europol a été mis en cause pour rassembler toutes les investigations judiciaires qui sont effectuées au niveau européen. Encore une fois, je voudrais préciser que la firme luxembourgeoise se trouve à la fin de la chaîne et, pour moi, est victime de tout un tracé qui s'est effectué.

En ce qui concerne la reconnaissance de la viande, cheval ou bœuf, il faut bien dire qu'ici, c'est de la viande congelée en blocs de 30 à 50 kilos, et, comme le directeur de l'Administration des services vétérinaires, qui est plus spécialiste dans le domaine, me dit: il est presque impossible de la reconnaître. Ce sont des blocs qui sont directement transformés et il est vraiment très difficile de reconnaître avec les yeux s'il s'agit de la viande de bœuf ou s'il s'agit de la viande de cheval. Donc, à ce moment, je crois que les tests ADN doivent être faits.

Naturellement, les tests ADN prennent un certain délai et ont également un certain coût. On parle d'un montant de plus ou moins 400 euros par test ADN. Il faut donc voir que cette nouvelle forme de coût va s'additionner aux prix des produits.

Ik hoop dat ik op alle vragen heb geantwoord.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Hartelijk dank, mijnheer de minister, voor uw adequate antwoorden.

We kunnen dit punt nu afronden, maar ik nodig de twee commissies van ons Parlement die worden voorgezeten door mevrouw Oosenburg en door de heer Daniel Senesael echt uit dit dossier te blijven volgen, de besprekking voort te zetten en eventueel een aanbeveling op te stellen.

Niemand heeft het gehad over de ecologische voetafdruk. Dat punt zou in de commissie kunnen worden besproken.

Ik dank in elk geval van harte de minister die zo vriendelijk is geweest hier met ons dit punt te bespreken.

2. DE REKENINGEN VOOR HET DIENSTJAAR 2012

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Ik maak van de gelegenheid gebruik om de rekeningen voor het dienstjaar 2012 te behandelen.

Geachte collega's, aangezien de heer André Bosman niet aanwezig is en de heer Daniel Senesael zich heeft laten verontschuldigen is het aan mij, als derde verificateur, om de rekeningen voor 2012 toe te lichten.

Dames en heren, overeenkomstig artikel 38 van het reglement van orde, hebben de verificateurs op 1 februari 2013 de boekhouding en de bewijsstukken onderzocht om verslag uit te brengen met het oog op de goedkeuring van de rekeningen voor het dienstjaar 2012. Het definitieve bedrag van de uitgaven voor 2012 werd vastgesteld op 396 568,03 euro.

Het definitieve bedrag van de ontvangsten voor hetzelfde dienstjaar werd vastgesteld op 614 742,76 euro, inclusief het overgedragen saldo van het dienstjaar 2011.

De rekeningen voor het dienstjaar 2012 worden dus afgesloten met een batig saldo van 218 174,73 euro. Het saldo van het afgesloten dienstjaar 2012 en dat, zoals ik kom te zeggen, 218 174,73 euro bedraagt werd, zoals gebruikelijk, overgedragen naar het dienstjaar 2013. Het zal worden afgetrokken van de toelagen die de drie parlementen moeten betalen.

J'espère que j'ai répondu globalement à toutes les questions.

M. Oberweis, président (L) F.- Un grand merci, monsieur le ministre, pour les réponses adéquates.

On pourrait clôturer maintenant ce point-là, mais j'invite vraiment les deux commissions de notre Parlement, sous la présidence de Mme Oosenbrug et de M. Daniel Senesael, à poursuivre ce dossier-là, de continuer la discussion et de formuler éventuellement une recommandation.

Personne n'a mentionné l'empreinte écologique. C'est un point qui pourrait être examiné en commission.

En tout cas, un grand merci à monsieur le ministre pour sa gentillesse d'être parmi nous pour discuter de ce point-là.

2. LES COMPTES DE L'EXERCICE 2012

M. Oberweis, président (L) F.- Nous passons aux comptes de l'exercice 2012.

Chers collègues, vu que M. André Bosman n'est pas présent et que M. Daniel Senesael s'est fait excuser, c'est à moi d'intervenir, comme troisième vérificateur des comptes, sur les comptes de 2012.

Mesdames, messieurs, conformément à l'article 38 du Règlement d'ordre intérieur, les vérificateurs ont, à la date du 1^{er} février 2013, procédé à l'examen de la comptabilité et des pièces justificatives enfin de faire rapport en vue de l'approbation des comptes de l'exercice 2012. Le montant définitif des dépenses pour 2012 a été arrêté à 396 568,03 euros.

Le montant définitif des recettes pour le même exercice a été arrêté à 614 742,76 euros, y compris le solde reporté de l'exercice 2011.

Les comptes de l'exercice 2012 se clôturent donc dès lors par un boni de 218 174,73 euros. Le solde de l'exercice 2012 ainsi clôturé et qui s'élève, comme je viens de dire à 218 174,73 euros, a, conformément à l'usage, été reporté à l'exercice 2013. Il sera porté en déduction des subventions à verser par les trois parlements.

De verificateurs hebben de regelmatigheid van de boekhouding en van de bewijsstukken vastgesteld en stellen u bijgevolg voor de definitieve rekeningen voor het dienstjaar 2012 goed te keuren en voor het financieel beheer voor datzelfde dienstjaar kwijting te verlenen.

De boekhouding en de bewijsstukken liggen ter beschikking van de leden die ze wensen in te kijken. De verificateurs, de heren Daniel Senesael, Marcel Oberweis en André Bosman, hebben op 1 februari te Brussel dat werk tot een goed einde gebracht.

De rekeningen zijn dus goedgekeurd.

3. DE HOORZITTING OVER DE FYRA V250

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Collega's, de heer Bart Tommelein zal verslag uitbrengen over de hoorzitting van 28 januari laatstleden.

Daarna zal de heer Jef Van den Bergh een aantal vragen stellen aan de vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen.

Vervolgens zullen de heren Michel Jadot, directeur-generaal NMBS Europe en Jan-Willem Siebers, directievoorzitter NS Hispeed een stand van zaken geven en een antwoord op de gestelde vragen.

Daarna zal een gedachtewisseling plaatsvinden. De vertegenwoordigers van de spoorweg-maatschappijen zullen de mogelijkheid krijgen later een schriftelijk antwoord te formuleren op de vragen die tijdens dit debat zullen worden gesteld.

Mijnheer Tommelein, u kunt nu verslag uitbrengen over de hoorzitting van 28 januari laatstleden.

De heer Tommelein (B) N.- Dank u, voorzitter.

Collega's, op 9 december werd de Beneluxtrein na 55 jaar dienst vervangen door de hogesnelheidstrein Fyra V250. Al snel echter bleek de Fyra geen volwaardig vervanger te zijn voor de Beneluxtrein. Vooral de dienstverlening aan de treinreizigers liet te wensen over.

Deze chaotische situatie heeft het Beneluxparlement ertoe aangezet om op 15 december 2012 tijdens onze vorige plenaire vergadering in Den Haag een door de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit voorgestelde aanbeveling eenparig aan te nemen.

Les vérificateurs ont constaté la régularité de la comptabilité et des pièces justificatives et vous proposent dès lors d'approuver les comptes définitifs de l'exercice 2012 et de donner charge de la gestion financière pour ce même exercice.

La comptabilité et les pièces justificatives sont à la disposition des membres désireux de les consulter. Les vérificateurs MM. Daniel Senesael, Marcel Oberweis et André Bosman ont effectué ce travail à Bruxelles le 1^{er} février.

Les comptes sont donc approuvés.

3. L'AUDITION SUR LE FYRA V250

M. Oberweis, président (L) F.- Chers collègues, M. Bart Tommelein fera le rapport sur l'audition que nous avons tenue le 28 janvier dernier.

Ensuite, M. Jef Van den Bergh posera quelques questions aux représentants des sociétés de chemins de fer belge et néerlandais.

MM. Michel Jadot, directeur général SNCB Europe, et Jan-Willem Siebers, président de la direction NS Hispeed, feront ensuite le point de la situation et essayeront de répondre aux questions posées.

Ensuite, un échange de vues aura lieu. Les représentants des sociétés de chemins de fer auront la possibilité de fournir ultérieurement des réponses écrites aux questions qui seront posées lors de ce débat.

M. Tommelein, vous pouvez maintenant faire le rapport sur l'audition du 28 janvier dernier.

M. Tommelein (B) N.-

Chers collègues, après 55 ans de service, le train Benelux a été remplacé le 9 décembre par le train à grande vitesse Fyra V250. Il est très rapidement apparu que le Fyra ne serait en rien le digne successeur du train Benelux. Le service aux voyageurs, en particulier, a laissé à désirer.

Cette situation chaotique a amené le Parlement Benelux à adopter à l'unanimité la recommandation présentée par la commission des Finances et de la Mobilité lors de notre précédente séance plénière du 15 décembre 2012 à La Haye.

Deze aanbeveling pleit voor het behoud van een flexibele, regelmatige en betaalbare treinverbinding op de lijn Brussel-Amsterdam, waarbij op de breedst mogelijke wijze rekening wordt gehouden met de dienstverlening aan de treinreizigers.

Van 15 december 2012 tot 17 januari 2013 stapelden de technische mankementen zich op, met als dramatisch hoogtepunt een veiligheidsincident in de vorm van een plaat die van de trein viel. Sinds 17 januari 2013 rijdt de Fyra niet meer.

De toestand voor de treinreizigers was schrijnend geworden. Een oplossing drong zich op. Daarom werd beslist om op 28 januari 2013 een hoorzitting te organiseren waarbij Nederlandse en Belgische parlementsleden die bevoegd zijn voor transport in debat kunnen gaan met de verantwoordelijken van de Nederlandse spoorwegen, de NMBS, ProRail en Infrabel, over de moeilijkheden met deze hogesnelheidstrein.

Het Beneluxparlement, de raadgevende interparlementaire vergadering waarin parlementsleden uit onze landen op regelmatige basis samenkommen, bleek dan hiervoor ook – en dat was toch wel een unieke situatie – het forum bij uitstek te zijn om zo een gedachtewisseling te organiseren.

Tijdens het eerste luik van de hoorzittingen hebben de verantwoordelijken van de Nederlandse Spoorwegen, de NMBS, ProRail en Infrabel een uiteenzetting gegeven en de krachtlijnen daarvan waren de volgende: de heer Bert Meerstadt, president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen, benadrukte in zijn uiteenzetting dat in het Fyra-dossier alle Europese regels voor aanbesteding gevolgd werden en dat de trein ook uitgebreid getest werd.

De Italiaanse producent van de Fyra, AnsaldoBreda, heeft sinds de formele ingebrekkestelling drie maanden de tijd gekregen om aan te tonen dat de treinen voldoen aan de specificaties en een betrouwbare dienstverlening kunnen verzorgen.

De heer Meerstadt wees erop dat de V250 pas zal rijden als dat veilig kan en zonder onacceptabele storingen voor de reiziger. Intussen werd een beperkt alternatief aanbod uitgewerkt door bijkomende treinen tussen Antwerpen en Roosendaal in te zetten.

De heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder van de NMBS, uitte zijn ontevredenheid over de manier waarop de zaken gelopen zijn. Hij wees ook op het belang van een snelle verbinding tussen de twee centrale landen in Europa.

Cette recommandation préconise le maintien d'une liaison ferroviaire flexible, régulière et payable sur la ligne Bruxelles-Amsterdam, avec une attention maximale portée au service aux voyageurs.

Les problèmes techniques se sont accumulés du 15 décembre 2012 au 17 janvier 2013, pour culminer dramatiquement avec un incident qui a affecté la sécurité sous la forme d'une plaque qui s'est détachée d'un train. Le Fyra ne roule plus depuis le 17 janvier 2013.

Pour les voyageurs, la situation était devenue insupportable. Une solution s'imposait. C'est pourquoi il a été décidé d'organiser le 28 janvier 2013 une audition à l'occasion de laquelle des parlementaires néerlandais et belges compétents en matière de transport ont pu débattre avec les responsables des chemins de fer néerlandais, la SNCB, ProRail et Infrabel au sujet des problèmes auxquelles est confrontée ce train à grande vitesse.

Le Parlement Benelux, l'Assemblée interparlementaire consultative au sein duquel des parlementaires de nos trois pays se réunissent régulièrement, s'est avéré être le forum approprié pour organiser un tel échange de vues, ce qui a constitué il faut bien le dire une situation unique.

Au cours de la première partie des auditions, les responsables des chemins de fer néerlandais, de la SNCB, de proRail et d'Infrabel ont présenté des exposés dont les lignes de force peuvent être résumées comme suit: M. Bert Meerstadt, président directeur des chemins de fer néerlandais, a souligné que toutes les règles européennes en matière de marchés publics avaient été respectées dans le dossier Fyra et que le train avait été soumis à des tests préalables intensifs.

Depuis la mise en demeure formelle qui lui a été adressée, le fabricant italien du Fyra, la société AnsaldoBreda, à disposé d'un délai de trois mois pour apporter la preuve que les trains sont conformes aux spécifications et sont en mesure de fournir un service fiable.

M. Meerstadt a indiqué que le V250 ne roulera que lorsqu'il pourra le faire dans les conditions de sécurité requises et sans inconvénients inacceptables pour les voyageurs. En attendant, une offre alternative restreinte a été mise en place pour mettre en service des trains supplémentaires entre Anvers et Roosendaal.

M. Marc Descheemaeker, administrateur délégué de la SNCB, a exprimé son insatisfaction à propos du déroulement des faits. Il a également souligné toute l'importance que revêt une liaison rapide entre les deux pays centraux d'Europe.

Aan de hand van een tijdslijn heeft de spreker een overzicht gegeven van het verloop van het volledige Fyra-project.

Tot slot werd een overzicht gegeven van de maatregelen die de NMBS sinds de start van de Fyra heeft genomen. De belangrijkste daarvan is de instelling van de rechtstreekse trein Antwerpen-Roosendaal, die voornamelijk op de oude rijpaden van de Benelux rijdt en die maakt dat de belangrijke knooppunten Roosendaal en Antwerpen verbonden zijn. Bijkomende maatregelen waren in de maak.

De heer Hugo Thomassen, manager capaciteitsverdeling van ProRail, wees erop dat het terugleggen van het Benelux-treinpad niet vanzelfsprekend is, aangezien de nodige spoorcapaciteit daarvoor niet vrij was in Nederland, doch die kon wel worden vrijgemaakt.

Mevrouw Anne Billiau, directeur-generaal toegang tot het net van Infrabel, gaf uitdrukking van de bereidheid van Infrabel om naar een oplossing te zoeken.

Tijdens het tweede luik van de hoorzittingen werden vragen gesteld over onder andere de keuze voor AnsaldoBreda, de manier waarop de toewijzing is gebeurd, de redenen waarom niet vroeger werd ingegrepen, met name toen duidelijk werd dat het Fyra V250-project vertraging opliep, de stand van AnsaldoBreda met zijn onderzoek naar het oplossen van de problemen, de boeteclausules, de mogelijke annulering van de bijkomende bestellingen, de terugvordering van de door de Nationale Spoorwegen en de NMBS gedane voorschotten, de concrete oplossingen die aan de treinreizigers kunnen geboden worden, de herinvoering van een volwaardig initiatief voor de Amsterdammer naast de Thalys en de Fyra, de problematiek van de hoge tarieven, de reserveringsplicht en het beperkte aantal stockplaatsen van de Fyra – dat waren zaken die ook in onze resolutie waren opgenomen – en de reden waarom de oude Beneluxtrein werd afgeschaft vooraleer de Fyra zijn deugdelijkheid onomstotelijk had bewezen.

De heer Arriën Kruyt, voorzitter van de Nederlandse reizigersorganisatie Rover, heeft ook namens de Belgische organisatie TreinTramBus dezelfde bezorgdheden geuit.

Hierop volgden dan de antwoorden van de heer Marc Descheemaeker, die erop wees dat het een politieke keuze is geweest om een hogesnelheidslijn aan te leggen tussen Brussel en Amsterdam. De eventuele piste van een alternatieve trein naast de Thalys en de Fyra zal er volgens hem

L'orateur a fourni, en s'appuyant sur une ligne du temps, un aperçu de la procédure complète dans le cadre du projet Fyra.

Enfin, il a présenté les mesures prises par la SNCB depuis le lancement du Fyra. La principale de ces mesures est la mise en service du train direct Anvers-Roosendaal, qui emprunte essentiellement les anciens sillons du train Benelux et qui permet de relier les noeuds importants que sont les deux villes. Des mesures supplémentaires sont en préparation.

M. Hugo Thomassen, manager répartition de capacité de ProRail, a souligné qu'il ne va pas de soi de rétablir le sillon Benelux dans la mesure où la capacité ferroviaire requise à cet effet n'était pas disponible aux Pays-Bas; elle a néanmoins pu être fournie.

Mme Anne Billiau, directeur général accès au réseau d'Infrabel a exprimé la volonté d'Infrabel de trouver une solution.

Au cours de la deuxième partie des auditions, des questions ont été posées au sujet notamment du choix d'Ansaldo, de la manière dont le marché a été attribué, des raisons pour lesquelles on n'est pas intervenu plus tôt, c'est-à-dire lorsqu'il est apparu clairement qu'un retard s'était accumulé dans le dossier du projet Fyra V250, de l'état de la situation concernant la recherche par AnsaldoBreda de solutions aux problèmes, des clauses pénales, de l'annulation éventuelle de commandes supplémentaires, du remboursement des avances versées par les chemins de fer néerlandais et la SNCB, des solutions concrètes qui pourraient être proposées aux voyageurs, du rétablissement d'une alternative à part entière au train Benelux à côté du Thalys et du Fyra, du problème constitué par les tarifs élevés, de l'obligation de réserver et du nombre limité de points d'arrêt du Fyra - tous ces points figuraient également dans notre recommandation - et des raisons de la suppression de l'ancien train Benelux avant que la démonstration ait été faite que le Fyra était en mesure de fonctionner.

M. Arriën Kruyt, président de l'organisation néerlandaise de voyageurs Rover, a exprimé les mêmes préoccupations, auxquelles il a également associé l'organisation belge Train Tram Bus.

Dans ses réponses, M. Marc Descheemaeker a souligné que l'aménagement d'une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam avait résulté d'un choix politique. L'éventuelle piste d'un train alternatif à côté du Thalys et du Fyra devra à son estime déboucher sur une réflexion

dan ook toe moeten leiden dat het volledige treinaanbod tussen België en Nederland herbekeken wordt.

Hij benadrukte ook dat de NMBS de reputatie van AnsaldoBreda wel degelijk afdoende heeft nagetrokken.

De heer Meerstadt wees erop dat er een goede samenwerking was tussen de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS en alles werd op alles gezet om de Fyra zo snel mogelijk te laten rijden.

De treinen werden onafhankelijk en zorgvuldig getest en er werd wel degelijk geprobeerd om alle mogelijke voorzorgen te treffen.

De huidige stand van zaken stemde hem ontevreden, doch hij hoopt dat AnsaldoBreda de technische problemen kan oplossen.

Na afloop van de hoorzitting stelde mevrouw Detiège, ondervoorzitter van ons parlement, vast dat de heren Descheemaeker en Meerstadt verklaard hebben voor oplossingen te zullen zorgen binnen de drie maanden. Aangezien de vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappijen wegens tijdsgebrek evenwel niet onmiddellijk op alle vragen konden antwoorden, werd tijdens de vergadering afgesproken dat zij achteraf een diepgaander schriftelijk antwoord zouden bezorgen. Deze schriftelijke antwoorden maken integraal deel uit van het verslag.

Vandaag zijn we anderhalve maand verder en is de tijd rijp om opnieuw een stand van zaken op te maken. Daarvoor hebben wij hier tijdens deze plenaire vergadering de heren Michel Jadot en Jan-Willem Siebers uitgenodigd. Ik kijk uit naar hun uiteenzettingen.

Het is aan mijn collega Jef Van den Bergh om het vervolg op dit verslag te verzorgen. Dank u wel.

De heer Van den Bergh (B) N.- Dank u wel, voorzitter. Welkom aan de heren Siebers en Jadot.

Collega's, dames en heren, tijdens de vorige plenaire zitting hebben we ook al een debat gehouden over de Fyra. De vorige plenaire zitting, om even te situeren, was welgeteld zes dagen nadat de eerste rit van de Fyra had plaatsgevonden, en reeds toen was er heel wat animositeit rond die trein. Er waren die eerste week al heel wat problemen en er was ook veel protest naар aanleiding van het afschaffen van de Beneluxtrein, de Beneluxtrein die ons uiteraard nauw aan het hart lag en ligt.

sur l'ensemble de l'offre ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas.

Il a précisé aussi que la SNCB s'était largement informée au sujet de la réputation d'AnsaldoBreda.

M. Meerstadt a indiqué que la collaboration avait été bonne entre les chemins de fer néerlandais et la SNCB et que tout avait été mis en oeuvre pour que le Fyra circule dans les meilleurs délais.

Les trains avaient été testés individuellement et minutieusement et l'on s'est efforcé de prendre toutes les précautions qui s'imposaient.

Il s'est dit insatisfait de l'état de la situation mais a formé le vœu qu'AnsaldoBreda puisse résoudre les problèmes techniques.

À l'issue de l'audition, Mme Detiège, vice-présidente de notre Parlement, a relevé la volonté de Messieurs Descheemaeker et Meerstadt de trouver des solutions dans un délai de trois mois. Les représentants des sociétés de chemin de fer n'ayant pas eu le temps de répondre immédiatement à toutes les questions, il a été convenu au cours de la réunion qu'ils y fourniraient ultérieurement une réponse écrite détaillée. Ces réponses écrites font partie intégrante du rapport.

Un mois et demi s'est écoulé et le moment est venu de faire un nouveau point de la situation. C'est pourquoi nous avons invité à notre séance plénière Messieurs Michel Jadot et Jan-Willem Siebers dont j'écouterai les interventions avec le plus grand intérêt.

Mon collègue Jef Van den Bergh va à présent prendre le relais pour la suite de ce rapport. Je vous remercie.

M. Van den Bergh (B) N.- Je vous remercie, monsieur le président. Je souhaite la bienvenue à MM. Siebers et Jadot.

Chers collègues, mesdames et messieurs, nous avons déjà débattu du dossier Fyra lors de la précédente session plénière. Je rappelle, pour situer les faits, que c'était très exactement six jours après le premier voyage du Fyra. À l'époque déjà, ce train avait suscité une grande irritation. Dès la première semaine en effet, de nombreux problèmes avaient surgi et il y avait eu de nombreuses protestations à la suite de la suppression du train Benelux, un train auquel, il est vrai, nous sommes très attachés.

Waarom? De reizigers waren al bij al behoorlijk tevrederen over die Beneluxtrein. Je moest er niet voor reserveren, elk uur stond hij klaar, de tarieven waren redelijk, je kon je abonnementen gebruiken en hij bediende vele steden, zoals Mechelen, Roosendaal, Dordrecht en uiteraard ook Den Haag.

De Fyra – of wat de Fyra had moeten worden – was hiervoor geen alternatief. Hij was geen alternatief voor de pendelaar tussen Den Haag en Brussel, hij was geen alternatief voor de Nederlandse studenten in Mechelen, hij bood geen extra capaciteit tussen Brussel en Antwerpen, enzovoort.

De Fyra was eigenlijk een Thalys “*light*”, waar ongetwijfeld wel een publiek voor zal bestaan, maar dat is niet het gros van de dagdagelijkse gebruikers van de Beneluxtrein.

Zoals collega Tommelein daarnet al vermeldde in zijn verslag, hebben we toen ook een aanbeveling met de verschillende elementen die hij al aanhaalde, goedgekeurd.

Eigenlijk moeten we vandaag vaststellen dat die aanbeveling in de praktijk is omgezet, want ondertussen hebben we opnieuw een flexibele trein tussen Brussel en Den Haag, weliswaar niet tussen Brussel en Amsterdam, maar toch tot Den Haag, die betaalbaar is, die op regelmatige tijdstippen klaarstaat, zonder reserveringsplicht enzoverder.

We zouden kunnen zeggen dat onze aanbeveling uitgevoerd is, eind goed, al goed, maar dat is natuurlijk iets te kort door de bocht. Er staan daar immers 19 treinen, ergens in Nederland, waaraan 200 mensen aan het werken zijn om ze weer in orde te krijgen. Er ligt die heel dure investering, die heel dure infrastructuur, die hogesnelheidsinfrastructuur die vandaag de dag slechts heel beperkt wordt gebruikt door de Thalys.

Dus, we hebben vandaag nog veel vragen. Vragen die we krijgen van reizigers, van mensen in de straat en waarop we vandaag onvoldoende antwoord kunnen bieden. Het is in die zin, denk ik, dat we hier toch nog een aantal vragen willen voorleggen aan de vertegenwoordigers van de spoorwegmaatschappij.

Vanaf 9 december zou de Fyra, naast de Thalys, er dus voor zorgen dat de dure investering van de infrastructuur zou gaan renderen. Deze internationale treinverbinding moet en zou op zijn minst kostendekkend zijn en na een inlopperperiode zelfs winstgevend moeten worden. Wat mij hierin niet helemaal duidelijk is, is of de kostprijs van de

Pourquoi donc? Parce que, d'une manière générale, les voyageurs en étaient plutôt satisfaits. Il ne fallait pas réserver, il en roulait un toutes les heures, les tarifs étaient raisonnables, on pouvait l'emprunter en utilisant son abonnement et il desservait de nombreuses villes comme Malines, Roosendaal, Dordrecht et bien entendu La Haye.

Le Fyra – ou ce qui aurait dû être le Fyra – ne constituait pas une alternative. Il n'en était pas une pour le navetteur entre La Haye et Bruxelles, ni pour les étudiants néerlandais qui se rendent à Malines. Il n'offrait pas non plus de capacité supplémentaire entre Bruxelles et Anvers, *etc.*

En réalité, le Fyra était un Thalys “*light*” qui répondait incontestablement à la demande d'un certain public, lequel ne constitue toutefois pas la majorité des utilisateurs quotidiens du train Benelux.

Comme M. Tommelein l'a indiqué dans son rapport tout à l'heure, nous avons adopté à l'époque une recommandation qui comportait les différents éléments qu'il a énumérés.

Nous observons aujourd'hui que cette recommandation a été mise en œuvre puisqu'il existe à nouveau depuis d'un train flexible entre Bruxelles et La Haye - mais pas il est vrai entre Bruxelles et Amsterdam, ni jusqu'à La Haye - qui est financièrement abordable, qui circule à intervalles réguliers, qui ne requiert pas de réservation, *etc.*

L'on pourrait considérer, puisque notre recommandation a été mise en œuvre, que tout est bien qui finit bien mais ce serait sans doute aller un peu vite en besogne. Car il y a, quelque part aux Pays-Bas, 19 trains à la remise en état desquels travaillent 200 personnes. Il y a aussi le très important investissement que représente l'onéreuse infrastructure pour trains à grande vitesse qui n'est aujourd'hui utilisée que dans une très faible mesure par le Thalys.

Il subsiste donc aujourd'hui de nombreuses questions. Des questions que nous adressent des voyageurs, des citoyens, et auxquelles nous nous pouvons pas répondre complètement aujourd'hui. C'est dans cet esprit, je crois, que nous souhaiterions malgré tout encore soumettre un certain nombre de questions aux représentants des sociétés de chemin de fer.

À partir du 9 décembre donc, le Fyra aurait dû concourir avec le Thalys à la rentabilisation de ce gros investissement. Cette liaison ferroviaire internationale aurait été ou aurait à tout le moins dû être autosuffisante et même générer des bénéfices après une période de rodage. Je n'ai toutefois pas clairement compris si le coût

infrastructuur daarin ook volledig wordt afgeschreven met de opbrengsten van de treinen die erover rijden of dat deze investeringenkost nog altijd voor een groot gedeelte door de overheden blijft gedragen. Is dit een zelfde situatie in België en in Nederland?

Vragen blijven er ook over de keuze van de constructeur. Het is natuurlijk altijd gemakkelijk om achteraf kritiek te hebben, maar vandaag is toch duidelijk, ook rekening houdend met de ervaring van andere landen, bijvoorbeeld Denemarken, dat AnsaldoBreda niet de meest betrouwbare constructeur van de meest betrouwbare treinen is. Zo wordt vandaag al snel gezegd dat het criterium van de prijs te zwaar zou hebben doorgewogen bij de aanbesteding. Veel meer dan bijvoorbeeld het criterium referenties of ervaring in het bouwen van dergelijke treinen.

Ik denk dat het goed zou zijn om deze verhalen wat te duiden vanuit de spoorwegmaatschappijen, welke criteria er bij de aanbestedingsprocedure hebben meegespeeld en welke de doorslag hebben gegeven.

Een bijkomende vraag daarbij is waarom de NMBS en de Nederlandse spoorwegen, NS Hispeed, eigenlijk samen hebben opgetreden, maar uiteindelijk toch apart hebben besteld. Voor de andere internationale hogesnelheidsverbindingen stellen we vandaag vast dat dit in aparte maatschappijen, werkmaatschappijen, is gestoken – ik verwijst naar de Eurostar, ik verwijst naar de Thalys – terwijl voor de Fyra er geen aparte werkmaatschappij is opgesteld. Men werkt vanuit de NMBS enerzijds en vanuit de NS anderzijds en ik vraag mij af waarom dit het geval is.

Na de bestelling was de levering voorzien vanaf april 2007. We hebben moeten vaststellen dat dit heel wat vertraging heeft opgelopen: vijf jaar. We vragen ons af wat de precieze oorzaken waren en of die vertraging de volledige verantwoordelijkheid van de constructeur was, omdat daar nogal wat naar elkaar wordt gekeken. Aan de ene kant verwijzen de spoorwegmaatschappijen naar de constructeur, dat die laattijdig heeft geleverd. Aan de andere kant verwijst de constructeur ook naar het feit dat het veiligheidssysteem pas op latere datum volledig duidelijk gedefinieerd is.

Mijn vraag is eigenlijk: was op die datum van april 2007 het veiligheidssysteem al klaar en duidelijk gedefinieerd, de eisen waaraan het veiligheidssysteem moest voldoen, of is dat pas op een latere datum definitief geworden?

Daarmee samenhangend, uiteraard, staan de boete-clausules in de contracten. Werden die reeds toegepast vanaf april 2007 of zijn ze pas later in praktijk gebracht?

de l'infrastructure devait être entièrement amorti par les bénéfices produits par les trains qui y circulent ou si le coût de l'investissement reste en grande partie à la charge des autorités. La situation est-elle identique en Belgique et aux Pays-Bas?

Il reste également des questions concernant le choix du constructeur. Il est évidemment facile de critiquer *a posteriori* mais il est évident aujourd’hui, à la lumière notamment de l’expérience vécue par d’autres pays comme le Danemark, qu’AnsaldoBreda n’était pas le constructeur le plus fiable et que ses produits n’étaient pas les plus performants. On affirme assez facilement aujourd’hui que le critère du prix a pesé d’un trop grand poids lors de l’adjudication, bien plus par exemple que le critère des références ou de l’expérience dans le domaine de la construction de tels trains.

Je crois qu'il conviendrait que les sociétés de chemin de fer précisent quelque peu ces aspects et indiquent quels critères ont joué dans la procédure d'adjudication et, parmi ces critères, lesquels ont été prépondérants.

Une question supplémentaire qui surgit ici est celle de savoir pourquoi la SNCB et les chemins de fer néerlandais, NS Hispeed, ont travaillé ensemble mais ont commandé séparément. On observe à propos des autres liaisons internationales à grande vitesse l’existence de sociétés distinctes – et je songe à Eurostar et à Thalys – alors que cela n’a pas été le cas pour le Fyra. Il y a eu la SNCB d’une part et les NS d’autre part et je me demande pourquoi.

Une fois la commande passée, la livraison devait avoir lieu à partir d'avril 2007. Il nous a bien fallu constater que ces livraisons ont subi un sérieux retard de pas moins de cinq ans. Nous nous interrogeons sur les raisons précises de ce retard et nous nous demandons s'il est entièrement imputable aux constructeurs car l'on se renvoie volontiers la balle. Si les sociétés de chemin de fer en imputent la responsabilité au constructeur qui a livré avec retard, celui-ci invoque le fait que le choix du système de sécurité n'a été arrêté définitivement qu'à une date ultérieure.

Je me pose en fait la question suivante: le choix du système de sécurité avait-t-il déjà été clairement arrêté au mois d'avril 2007 et les critères auxquels il devait satisfaire avaient-ils été définis ou ce choix n'est-il intervenu que plus tard?

Bien évidemment, les clauses pénales figurent dans les contrats. Ont-elles été appliquées à partir du mois d'avril 2007 ou seulement ultérieurement?

Uiteraard moeten we ons ook vragen stellen bij de geschiktheid van het materiaal en in hoeverre dat, voor dat die commerciële dienst is opgestart, grondig werd getest. Gebeurde dit met elk treinstel of enkel met een referentiestel? Kan u een idee geven over het aantal testen en dergelijke meer? Het zou ons misschien te ver leiden om dat hier allemaal te geven, maar we zouden daar in elk geval schriftelijk wat meer zicht krijgen op het aantal testen, het aantal uren, enzoverder. Gebeurden die testritten ook grensoverschrijdend? We hebben toch moeten vaststellen dat de meeste van de problemen van het stilvalen van de Fyra-trein in de buurt van de grensovergang hebben plaatsgevonden, waardoor we ons soms afvragen: is die trein getest in Nederland en is hij getest in België? Wellicht wel, want anders had hij uiteraard nooit een certificaat gekregen van de veiligheidsinstanties. Maar is er ook voldoende getest bij de grensovergang? We hebben daar tot op heden nog geen duidelijkheid over gekregen.

Kan u vandaag reeds een inschatting maken van de geleden verliezen voor het falen van de Fyra? Dan gaat het over commerciële schade, imagoschade, een schadevergoeding voor de reizigers, betaalde rijpaden, kosten voor de inzet van alternatieven enzovoort. Kunnen al deze verschillende elementen van schadeposten mee worden genomen in de procedures richting de constructeur?

Dan kom ik op het punt van het aanbod aan de reizigers. De Beneluxtrein reed destijs 16 keer per dag. De Fyra reed 10 keer per dag sinds 9 december. De vervangende pendeldienst tussen Antwerpen en Roosendaal reed ook 10 keer per dag en vandaag hebben we een trein tussen Brussel en Den Haag die 8 keer per dag rijdt.

Als je deze cijfers naast elkaar legt, is het duidelijk dat het aanbod voor vlot grensoverschrijdend vervoer erop achteruitgaat voor de reizigers. De reizigersorganisaties en de reizigers zelf hebben hier ondertussen al behoorlijk wat tegen geprotesteerd en vragen het optrekken van de frequentie van deze trein naar opnieuw 16 keer per dag. Eigenlijk hebben we hier een kans gemist, denk ik, door bij het herinvoeren van de trein tussen Brussel en Den Haag tegelijkertijd de trein tussen Antwerpen en Roosendaal onmiddellijk stil te leggen. Want, die twee hadden elkaar perfect kunnen aanvullen. Als het niet mogelijk was om al 16 keer tussen Brussel en Den Haag te rijden, had men dat misschien kunnen beperken tot 8 en 8 keer tussen Antwerpen en Roosendaal, zodanig dat er toch al meer snelle verbindingen zouden zijn tussen deze spoorwegknooppunten.

Dus vraag ik naar wat toekomstperspectief met betrekking tot de frequentie van het aantal treinen tussen de beide landen.

Nous devons évidemment nous interroger aussi sur le caractère adéquat de ce matériel et nous demander dans quelle mesure, avant le lancement du service commercial, il a fait l'objet de tests approfondis. A-t-on testé tous les trains ou seulement un train de référence? Pouvez-vous me donner une idée du nombre de tests qui ont été effectuées, *etc.*? Peut-être une énumération exhaustive nous mènerait-elle trop loin mais nous aimerais en tout cas recevoir par écrit des précisions sur le nombre de tests et le nombre d'heures qu'ils ont représenté, *etc.* Ces tests ont-t-il également présenté un caractère transfrontalier? Nous avons constaté que la majeure partie des problèmes qui ont affecté le train Fyra se sont produits à proximité du passage de la frontière: ce train a-t-il été testé aux Pays-Bas et en Belgique? J'imagine que oui, faute de quoi il n'aurait pas obtenu le certificat requis des instances de sécurité. Mais les tests ont-ils été suffisants au passage de la frontière? Nous n'avons pas obtenu de précisions à ce sujet jusqu'ici.

Êtes-vous déjà en mesure aujourd'hui d'estimer les pertes consécutives à l'échec du Fyra? Je songe aux pertes commerciales, à l'atteinte à l'image de marque, à l'indemnisation des voyageurs, aux sommes payées pour les sillons, au coût de la mise en service d'alternatives, *etc.* Ces différents éléments seront-ils pris en compte dans le cadre de la procédure menée contre le constructeur?

J'en viens à présent à l'offre aux voyageurs. Le train Benelux circulait à raison de 16 fois par jour. Le Fyra a roulé 10 fois par jour à partir du 9 décembre. La navette de remplacement entre Anvers et Roosendaal circulait également 10 fois par jour et nous avons aujourd'hui entre Bruxelles et La Haye un train qui circule huit fois par jour.

Si l'on additionne ces chiffres, il apparaît clairement que l'offre en matière de service ferroviaire transfrontalier rapide a régressé. Les organisations de voyageurs et les voyageurs eux-mêmes ont déjà vivement protesté contre cet état de fait et demandent que la fréquence de ce train soit à nouveau portée à 16 fois par jour. Je crois qu'on a en fait laissé passer une occasion en supprimant d'emblée le train entre Bruxelles et Roosendaal lors de la remise en service du train entre Bruxelles et La Haye. Car les deux trains auraient parfaitement pu se compléter. S'il n'était pas possible d'assurer une fréquence de 16 trajets par jour entre Bruxelles et La Haye, on aurait peut-être pu se satisfaire de huit et huit trajets entre Anvers et Roosendaal, de sorte que les liaisons rapides entre ces deux noeuds ferroviaires auraient au moins déjà été plus nombreuses.

Je souhaiterais dès lors savoir ce que l'on peut espérer en ce qui concerne la fréquence du nombre de trains entre les deux pays.

Met betrekking tot die Beneluxtrein en die Fyra – ik zei daarnet al dat de Fyra in principe rendabel had moeten worden, dat die zelfs winstgevend zou moeten worden – vraag ik mij dan altijd af: die Beneluxtrein was altijd een beetje het zwarte schaap van het aanbod van de Belgische en de Nederlandse spoorwegen. Die trein maakte veel verlies. Men had die niet zo graag omwille van die kosten. Die kosten moesten meegenomen worden in de toelage voor de openbare dienstverlening. Wat ik daarbij niet zo goed begrijp, is hoe het komt dat men die Beneluxtrein niet rendabel zou krijgen – met goedkoper materiaal, met oud materiaal, eigenlijk, dat beschikbaar is – en dat die Fyra wel winstgevend zou moeten worden. Ik begrijp niet zo goed wat daar de precieze oorzaken van zijn. Ik zou mij toch kunnen voorstellen dat ook een goede verbinding die in meer steden stopt, misschien wat trager rijdt, die geen gebruik maakt van die dure hogesnelheidsinfrastructuur, ook rendabel zou moeten kunnen zijn.

De vragen die we dagelijks krijgen zijn: wanneer gaat die trein opnieuw rijden, gaat hij nog opnieuw rijden en wat is er precies mis mee? Als mensen ons aanspreken over die Fyra-treinen, krijgen we heel dikwijls de vraag: wat is daar nu eigenlijk juist fout mee? Is het het veiligheidssysteem, is het structureel, zijn er technische redenen die ervoor zorgen dat die treinen onvoldoende betrouwbaar zijn om mee te rijden? Kan u daar al iets meer duidelijkheid bij geven? Dan is er natuurlijk nog de vraag van het tijdsperspectief: tegen welk moment zullen de Fyra-treinen opnieuw in orde zijn en kunnen ze opnieuw rijden?

In het Nederlands parlement – ik heb de verslagen gelezen van het debat in Nederland – werd ondertussen al een tijdslijn uitgetekend tot 30 juni. Bepaald dit dan dat we er vandaag al vanuit moeten gaan dat er vóór 30 juni geen Fyra meer zal rijden?

In Nederland kwamen ook een aantal scenario's aan bod of werden een aantal scenario's uitgewerkt met betrekking tot de toekomst waarbij men het scenario heeft waarbij er nog 9 Fyra-treinen in dienst zouden worden genomen, waarbij er 16 Fyra-treinen in dienst zouden worden genomen, een scenario met 19 Fyra-treinen en een scenario zonder treinen. Vier mogelijke scenario's. Houden de spoorwegmaatschappijen ernstig rekening met alle vier die scenario's of acht men toch het ene of het andere minder of meer waarschijnlijk?

Ik denk dat dat alvast, mijnheer de voorzitter, de belangrijkste vragen waren die we vandaag hebben met betrekking tot de Fyra-geschiedenis, de geschiedenis en de toekomst.

A propos du train Benelux et du Fyra – et j'ai dit il y a un instant que le Fyra aurait en principe dû être rentable et aurait même dû générer des bénéfices – je me fais la réflexion suivante: le train Benelux a toujours été un peu la brebis galeuse dans l'offre des chemins de fer belge et néerlandais. Il était largement déficitaire. Si on l'aimait, ce n'était pas un précisément en raison de son coût, dont il fallait tenir compte dans le cadre des subsides destinés aux services publics. J'ai du mal à comprendre pourquoi l'on n'aurait pas pu rendre ce train Benelux rentable en utilisant du matériel moins onéreux, du matériel ancien qui était disponible, alors que l'on considérait en revanche que le Fyra serait bénéficiaire. Je comprends pas bien le raisonnement. Car je me dis qu'une liaison efficace desservant davantage de villes, même si elle est certes sans doute un peu moins rapide, et ne recourant pas à l'onéreuse infrastructure à grande vitesse, devrait elle-aussi pouvoir être rentable.

Nous sommes saisis quotidiennement des questions suivantes: quand le train va-t-il être rétabli, va-t-il encore rouler un jour et où se situent précisément les problèmes? Les gens qui nous parlent du train Fyra nous demandent souvent pourquoi il ne fonctionne pas. Le manque de fiabilité qui empêche les trains de rouler est-il dû au système de sécurité, à problème structurel, à un problème technique? Pouvez-vous déjà apporter des précisions à ce sujet? Reste alors la question de l'échéancier: quand les trains Fyra seront-ils à nouveau opérationnels et quand pourront-ils à nouveau circuler?

Au Parlement néerlandais – j'ai lu les rapports du débat qui s'est tenu aux Pays-Bas – on a entre-temps déjà prévu un échéancier jusqu'aux 30 juin. Cela signifie-t-il qu'il faille d'ores et déjà considérer qu'aucun train Fyra ne roulera plus avant cette date?

Aux Pays-Bas, un certain nombre de scénarios ont été élaborés pour l'avenir. Ces scénarios prévoient respectivement la mise en service de 9, 16 ou 19 trains Fyra ou même d'aucun. Il y a donc quatre scénarios possibles. Les sociétés de chemin de fer tiennent-elles vraiment compte de ces quatre scénarios ou certains apparaissent-ils plus plausibles que d'autres?

Je crois, monsieur le président, que telles sont les questions essentielles qui se posent aujourd'hui à propos du dossier Fyra et de son avenir.

Ik zou willen eindigen met meer algemene vragen nog. Hoe ziet u de toekomst van het grensoverschrijdend spoorvervoer in Europa? Moeten we eigenlijk vandaag vaststellen, met het fiasco van de Fyra, dat er ergens een verband is met het Europees spoorbeleid met betrekking tot internationaal reizigersvervoer?

De Europese aanbestedingsregels zijn heel stipt gevolgd, is ons verzekerd. Wil dat dan zeggen dat de Europese aanbestedingsregels bepaalde opties bemoeilijken, dat die er eigenlijk voor zorgen dat dergelijke dingen kunnen gebeuren? Moeten we daar kijken of er dingen verbeterd kunnen worden?

Tot slot, niet onbelangrijk in de verhouding van de Beneluxtrein Fyra of andere hogesnelheidstreinen, hoe ziet u de toekomst van het internationaal reizigersvervoer? Is er nog plaats naast hogesnelheidstreinen voor klassiekere, misschien meer regionale, grensoverschrijdende treinen? En dan kijk ik vooral naar de toekomst. Stel dat de Fyra-treinen terug zouden komen, is het dan nog een optie om ook de Beneluxtrein naast de Fyra in dienst te houden of blijft men stellen dat dit slechts een tijdelijke oplossing is in afwachting van de terugkeer van het hogesnelheidsmaterieel?

Tot daar een hele reeks vragen waarop wij uiteraard zo veel als mogelijk vandaag een antwoord willen krijgen. Dank u wel.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u wel, mijnheer Van den Bergh. Het woord is aan de heer Jadot.

De heer Jadot (B) N.- Dank u, voorzitter. Mijnheer de rapporteur, dames en heren, ik heb de eer en het genoegen om, samen met mijn collega Jan-Willem Siebers, directeur van NS Hispeed, aan uw vergadering een kort voortgangsrapport te geven over de HST treinverbinding Fyra tussen Brussel en Amsterdam.

We willen jullie hartelijk bedanken voor deze uitnodiging die ons zal toelaten om een beetje meer uitleg te geven over de stand van zaken.

(vervolgt in het Frans)

Ik zal eerst mijn uiteenzetting houden en vervolgens zullen we op de vragen antwoorden. Ik zou u eerst willen zeggen dat we de wijze betreuren waarop onze nieuwe diensten van start zijn gegaan. Het was niet de bedoeling dat het zo zou verlopen. Ik verzekер u dat wij dat niet met opzet hebben gedaan. Ik wens onze cliënten, die in deze zaak de eerste slachtoffers zijn, eens te meer onze verontschuldigingen aan te bieden. Morgen zullen we samen, en

Je voudrais conclure par des questions d'ordre plus général. Comment voyez-vous l'avenir du transport ferroviaire transfrontalier en Europe? Faut-il considérer aujourd'hui, avec le fiasco du Fyra, qu'il existe un lien entre la politique ferroviaire européenne et le transport international de voyageurs?

Les règles européennes en matière d'adjudications ont été strictement observées. Cela signifie-t-il que ces règles entravent certaines options qui doivent permettre certaines réalisations? Ne faut-il pas examiner la possibilité d'améliorer la situation en la matière?

Enfin, et la question n'est pas sans importance en ce qui concerne le train Benelux Fyra ou d'autres trains à grande vitesse, comment envisagez-vous l'avenir du transport international de voyageurs? Y a-t-il encore de l'espace, à côté des trains à grande vitesse, pour des trains transfrontaliers classiques, à vocation peut-être plus régionale? En l'espèce, je songe principalement à l'avenir. Dans l'hypothèse où le train Fyra serait remis en service, peut-on encore envisager de conserver en même temps le train Benelux ou persiste-t-on à considérer qu'il ne s'agit là que d'une solution temporaire en attendant le rétablissement de la ligne à grande vitesse?

Voilà donc pour cette longue énumération de questions auxquelles nous aimerais, autant que possible, obtenir une réponse aujourd'hui. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Van den Bergh. La parole est à M. Jadot.

M. Jadot (B) N.- Merci, monsieur le président. Monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs, j'ai l'honneur et le plaisir de présenter à votre assemblée, avec mon collègue Jan-Willem Siebers, directeur de NS Hispeed, un bref rapport de suivi concernant la ligne à grande vitesse Fyra entre Bruxelles et Amsterdam.

Nous tenons à vous remercier chaleureusement pour cette invitation qui va nous permettre de fournir quelques précisions sur l'état de la situation.

(poursuivant en français)

Je vais d'abord faire mon exposé et puis nous répondrons aux questions. Je voudrais d'abord vous dire que nous sommes désolés de la manière dont nos nouveaux services ont été mis en place. Ce n'était pas le but de démarrer comme ça; on ne l'a pas fait exprès, je vous l'assure. Je veux encore, une fois de plus, présenter toutes nos excuses auprès de nos clients, qui sont les premières victimes de cette affaire. Demain, ensemble, et avec toute

met de hele gemeenschap, al het mogelijke doen om een dienst aan te bieden die het vertrouwen van onze cliënten echt kan herstellen.

(vervolgt in het Nederlands)

Onze gemeenschappelijke voorstelling zal bestaan uit twee delen.

Eerst zal een toelichting worden gegeven over alle inspanningen die we hebben geleverd om zo vlug mogelijk een tijdelijk alternatief vervoer op de markt te kunnen brengen.

Mijn collega, Jan-Willem Siebers zal u vertellen hoe de toestand is van het Fyra-materieel. Het grootste deel van de vloot bevindt zich in de werkplaats in Nederland. Zij hebben een veel betere kennis van de stand van zaken.

Wij zullen ook enkele perspectieven geven over de verschillende mogelijke scenario's voor de toekomst

(vervolgt in het Frans)

Op 18 januari begon de eerste fase: als transporteurs hebben we besloten, na een hele reeks problemen, de dienst samen stil te leggen. Wat later hebben de Belgische veiligheidsautoriteiten een stuk metaal gevonden dat van de trein afkomstig was. De dienst veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen heeft ook besloten de dienst stil te leggen en geen reizigersvervoer meer toe te laten.

Vervolgens hebben we, als NMBS, de constructeur op 24 januari 2013 aangemaand om, zoals in het contract wordt bepaald, het materieel te herstellen. Ik herinner eraan dat we materieel hebben gekocht dat werkt en waarvan de homologatie door de constructeur moet worden geregeld. Hij moet dus materieel ad hoc te leveren. Officieel werd aan ons nog geen materieel geleverd.

Daarna hebben we een reeks werkzaamheden uitgevoerd, enerzijds, om de dienst te verbeteren of een dienst voor de reizigers tot stand te brengen en, anderzijds, om ons een beter idee te kunnen vormen van wat er gebeurt en hoe de onderscheiden diensten kunnen worden verbeterd.

(vervolgt in het Nederlands)

Op 18 januari hadden wij een probleem, want we hadden geen trein meer. Dat heeft niet lang geduurd, want de dag nadien hebben we al terug pendeltreinen ingelegd

la collectivité, nous allons faire tout pour retrouver un service nous permettant vraiment de regagner la confiance de nos clients.

(poursuivant en néerlandais)

Notre présentation commune comprendra deux volets.

Il y aura tout d'abord un exposé sur les efforts qui ont été déployés pour offrir dans les meilleurs délais une alternative en matière de transport.

Mon collègue Jan-Willem Siebers vous entretiendra de l'état de la situation concernant le matériel Fyra. La plus grande partie de la flotte se trouve actuellement à l'atelier néerlandais, qui possède une bien meilleure connaissance du dossier.

Nous évoquerons également un certain nombre de perspectives concernant les différents scénarios envisageables pour l'avenir.

(poursuivant en français)

La première étape a eu lieu le 18 janvier où là, nous avons, en tant que transporteurs, décidé, après toute une série de problèmes que nous avons connus, d'arrêter le service ensemble. Un petit peu après, les autorités de sécurité en Belgique ont découvert une pièce métallique qui provenait du train. Le Service de sécurité et d'interopérabilité des chemins de fer a aussi décidé d'arrêter les services et de ne plus les autoriser avec des voyageurs.

Ensuite, nous avons, en tant que SNCB, mis le constructeur en demeure, le 24 janvier 2013, comme c'était prévu contractuellement de remettre en état le matériel. Pour rappel, on a acheté un matériel qui fonctionne et pour lequel c'est le constructeur qui doit homologuer le matériel. Donc la responsabilité de fournir un matériel ad hoc est chez lui. Nous n'avons pas encore officiellement pris de livraison du matériel.

Après cela, on a fait toute une série de travaux, à la fois pour améliorer le service ou pour établir un service aux voyageurs, et d'autre part pour essayer d'en savoir plus sur ce qui se passe et comment on peut améliorer les différents services.

(poursuivant en néerlandais)

Nous étions confrontés le 18 janvier à un problème, celui de n'avoir plus de train. Cette situation n'a pas duré longtemps car, dès le lendemain, nous avons rétabli des

tussen Essen en Roosendaal. Er bestond dus terug een mogelijkheid om tussen de twee landen te kunnen vervoeren. In het weekend werden ook extra treinen tussen Antwerpen en Roosendaal op de markt gebracht.

Gedurende de week en het weekend hebben we alle mogelijke versterking gegeven aan de L-treinen tussen Antwerpen en Roosendaal.

Eén dag na het probleem hadden we er toch reeds voor gezorgd een oplossing aan onze klanten te bieden.

Tien dagen nadien, dus op 28 januari, kwam er een forse verbetering. Het was nog niet volledig zoals het tevoren was, maar er waren al rechtstreekse IC-treinen tussen Antwerpen en Roosendaal om de twee uur met al het materieel dat mogelijk was.

Ook de L-treinen Antwerpen-Roosendaal werden versterkt en extra rechtstreekse treinen Essen-Roosendaal werden ingelegd. Tijdens het weekend werden de extra rechtstreekse treinen Antwerpen-Roosendaal nog versterkt. Tien dagen nadien hadden we dus al een alternatief vervoer op de markt gebracht; naast de L-trein was er een IC-trein tussen Roosendaal en Antwerpen.

We hebben dan ook overleg gepleegd met onze collega in Nederland en het Nederlandse ministerie. We hebben dan vlug moeten beslissen over een echt alternatief vervoer, dat nog altijd tijdelijk is.

Wat houdt dat in? Het terug huren van de locomotief van Cargo Business vanuit België. België levert immers de locomotief terwijl onze Nederlandse collega's de rijtuigen leveren

De contracten met Cargo Business werden terug onderhandeld. De transfer daarvoor gebeurde in twee delen. Het eerste deel gebeurde voor 18 februari en daarvoor kregen we een aantal locs ter beschikking. Onze Nederlandse collega's hebben een deel van hun binnenlands vervoer moeten ontmantelen. De heer Siebers zal daarover waarschijnlijk meer uitleg geven.

Vanaf 18 februari kwamen dan twee directe verbindingen tot stand, niet van Antwerpen naar Roosendaal, maar, wat de mensen willen, een echte grensoverschrijdende trein, en verbinding tussen Brussel, de hoofdstad van België, via Antwerpen, richting Rotterdam, en Den Haag. Deze verbinding werd twee maal per dag verzekerd.

De tweede fase begon op 11 maart 2013, juist voor en gedurende de grote problematiek van de winter. Vanaf

navettes entre Essen et Roosendaal. Il était donc à nouveau possible de se déplacer entre les deux pays. Au cours du week-end, des trains supplémentaires ont été mis en service entre Anvers et Roosendaal.

Au cours de la semaine et du week-end, nous avons renforcé autant que possible les trains L entre Anvers et Roosendaal.

Le lendemain du jour où a surgi le problème, nous avions déjà fait en sorte d'offrir une solution à notre clientèle.

Dix jours plus tard, soit le 28 janvier, une amélioration substantielle est intervenue. La situation n'était pas encore totalement rétablie mais des trains IC circulaient toutes les deux heures entre Anvers et Roosendaal moyennant l'utilisation de tout le matériel disponible.

Les trains L entre Anvers et Roosendaal ont également été renforcés et des trains directs supplémentaires ont été mis en service entre Essen et Roosendaal. Au bout de 10 jours donc, un moyen de transport alternatif était disponible; un train IC circulait en plus du train L entre Roosendaal et Anvers.

Nous nous sommes concertés avec nos collègues et avec le ministère néerlandais. Nous avons alors dû nous prononcer d'urgence sur un véritable transport alternatif, qui reste toujours temporaire.

Qu'implique la mesure? Nous avons fourni la motrice en reprenant la location de la locomotive de Cargo Business en Belgique, cependant que nos collègues néerlandais ont fourni les voitures.

Les contrats avec Cargo Business ont été renégociés. Le transfert s'est fait en deux temps. La première est intervenue avant le 18 février et un certain nombre de locomotives ont ainsi été mis à notre disposition. Nos collègues néerlandais ont dû réaménager une partie de leur transport intérieur. J'imagine que M. Siebers vous fournira de plus amples précisions à ce sujet.

Deux liaisons directes ont été mises en place à partir du 18 février, mais pas entre Anvers et Roosendaal. Les voyageurs réclamaient un véritable train transfrontalier, une liaison entre Bruxelles, la capitale de la Belgique, via Anvers à destination de Rotterdam et de La Haye. Cette liaison était assurée deux fois par jour.

La deuxième phase a été amorcée le 11 mars 2013 avant et pendant la grande offensive hivernale. À partir de cette

die dag hebben we nu om de twee uur een directe trein, een IC-trein, die vertrekt vanuit Brussel en stopt in Mechelen, Antwerpen, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam en eindstation Den Haag.

Eén van de grote voordelen: de mensen moesten overstappen in Rotterdam om naar Amsterdam te gaan, maar dankzij de goede samenwerking met onze collega's van NS kunnen onze klanten ook genieten van de Fyra nationale service die lopen op de nieuwe lijn tussen Rotterdam en Amsterdam. Daarmee is er een perfecte aansluiting in Rotterdam waar de mensen zeer vlug in Amsterdam geraken. De verbinding naar Amsterdam is nog altijd mogelijk, twee keer per dag, zonder toeslag, dankzij de overeenkomst die wij hebben gesloten met onze collega's.

Zo ver staan wij nu. Het is wat wij tussen de drie partijen hebben afgesproken, dus tussen de Nederlandse Spoorwegen, het Nederlandse ministerie en de NMBS.

Jan-Willem Siebers zal u nu uitleg geven, parallel met de verbetering van de dienst voor de klant, over wat wij doen tegenover onze leverancier AnsaldoBreda.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Jadot. Ik geef het woord aan de heer Siebers.

De heer Siebers (NL) N.- Mijnheer de voorzitter, dames en heren, het is voor mij een eer om u, samen met mijn collega Michel Jadot van de NMBS, de huidige stand van zaken te kunnen geven over de Fyra.

Op 28 januari hebt u in groter verband uitgebreid gesproken met de heren Meerstadt en De Scheemaeker over het uit dienst nemen van de Fyra. Ik kan u niet genoeg benadrukken hoe teleurgesteld wij daar allemaal over zijn.

Zoals de heer Meerstadt tijdens de hoorzitting al heeft benadrukt, was en is onze prioriteit een goede verbinding tot stand te brengen met België, zodat onze reizigers weer snel terecht konden.

NMBS heeft hier voortvarend actie op kunnen ondernemen door vanaf Roosendaal rechtstreeks de intercity te laten rijden. Verder is het gelukt om met een tijdelijke intercityverbinding Den Haag-Brussel onze reizigers weer een rechtstreekse verbinding tussen Nederland en België te bieden. Deze trein rijdt sinds afgelopen maandag acht maal per dag, zoals mijn collega Michel Jadot reeds vermeldde.

date, nous avons mis en service toutes les deux heures un train direct, un train IC, qui part de Bruxelles et s'arrête à Malines, Anvers, Roosendaal, Dordrecht, Amsterdam et La Haye, sa destination finale.

Cette formule présentait, parmi d'autres, le grand avantage que, si les voyageurs devaient certes prendre une correspondance à Rotterdam pour se rendre à Amsterdam, la bonne coopération avec nos collègues des NS offrait aussi à la clientèle la possibilité de bénéficier du service national Fyra qui circule sur la nouvelle ligne entre Rotterdam et Amsterdam. Une correspondance parfaite a ainsi été réalisée à Rotterdam, permettant aux voyageurs de rejoindre très rapidement Amsterdam. La liaison vers Amsterdam reste possible à raison de deux fois par jour, sans supplément de prix, grâce à l'accord conclu avec nos collègues.

Voilà l'état de la situation. Tels sont les accords pris entre les trois parties concernées, les chemins de fer néerlandais, le ministère néerlandais et la SNCB.

M. Jan-Willem Siebers vous fournira des précisions sur les mesures que nous prenons, parallèlement à l'amélioration de notre service à la clientèle, à l'égard de notre fournisseur, AnsaldoBreda.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Jadot. Je donne la parole à M. Siebers.

M. Siebers (NL) N.- Monsieur le président, mesdames et messieur, c'est un honneur pour moi de pouvoir vous présenter, avec mon collègue de la SNCB, Michel Jadot, la situation actuelle du Fyra.

Vous avez eu, le 28 janvier dernier, un entretien beaucoup plus large avec Messieurs Meerstadt et De Scheemaeker au sujet du retrait du Fyra. Je ne pourrais assez vous dire à quel point nous sommes désolés de cette situation.

Ainsi que M. Meerstadt l'a souligné lors de l'audition, notre priorité consistait et consiste toujours à mettre en place une liaison efficace avec la Belgique afin que nos voyageurs puissent arriver rapidement à destination.

La SNCB a résolument pris des mesures en faisant circuler directement le train intercity à partir de Roosendaal. Par ailleurs, nous avons à nouveau pu offrir à nos voyageurs une liaison directe entre les Pays-Bas et la Belgique par la mise en service d'une liaison intercity temporaire entre La Haye et Bruxelles. Ce train circule depuis lundi dernier à raison de huit fois par jour, comme l'a déjà indiqué mon collègue Michel Jadot.

Wij hebben, samen met de Belgische collega's, keihard gewerkt om dit mogelijk te maken. Ook de speciale V250 task force is volledig op stoom en hierbij kijken wij zowel naar de techniek als naar onze klant, de reiziger. Kwaliteit staat daarbij voorop.

Stond kwaliteit dan eerst niet voorop? Zeker wel. Na de storing in de beginfase, de ijsvorming onder de Fyra en andere technische mankementen willen wij, op basis van gedegen onderzoek, een heel duidelijk actueel oordeel hebben over de techniek van de Fyra.

In de werkplaats in Watergraafsmeer staan Fyra's die nauwkeurig worden onderzocht door experts, onze eigen mensen , externe experts en de monteurs van AnsaldoBreda.

Ook het ontwerp van de Fyra wordt daarbij onder de loupe genomen. Stap voor stap worden alle technische specificaties doorlopen en gecontroleerd zodat we binnenkort een heel duidelijk beeld hebben van de technische staat van de Fyra.

U vraagt zich wellicht af wanneer dit proces doorlopen zal zijn. Het is echter een complex samenspel tussen trein, baan en infrastructuur en beveiliging en gedegen onderzoek kost helaas tijd.

Wij willen eerst grondige analyses hebben voordat er conclusies worden getrokken. We zullen onze aanpak ook laten valideren door een externe partij.

De Nederlandse Tweede Kamer heeft onlangs gevraagd om eind juni een update te krijgen over de technische haalbaarheid van Fyra. Daarop mikken we en onze inzet is daarbij helder. De V250 weer in gebruik nemen als dit veilig en zonder technische storingen kan. Dan willen we daar geen dag langer over doen dan strikt noodzakelijk, maar ook geen seconde te vroeg.

Naast de technische haalbaarheid van het herstel van Fyra zijn u en ik ook erg benieuwd hoe deze problemen zijn kunnen ontstaan. Ik begrijp uw zorgen en vragen daarover en die zijn terecht.

Avec nos collègues belges, nous avons travaillé d'arrache-pied pour rendre tout cela possible. De même, le groupe de travail spécial V250 est sur le pont en permanence et nous sommes attentifs aux aspects techniques comme aux intérêts de nos clients, les voyageurs. À cet égard, la qualité est notre objectif principal.

Cela signifie-t-il pour autant que la qualité n'avait pas été à l'époque notre objectif majeur? Certainement pas. Après les problèmes intervenus au cours de la phase initiale, la formation de glace sous le Fyra et d'autres lacunes, nous voulons nous forger, en nous appuyant sur des études fouillées, une opinion actualisée sur la technique sur laquelle repose le Fyra.

L'atelier de Watergraafsmeer héberge actuellement des Fyra qui sont soumis à un examen approfondi par des experts internes et externes et des monteurs d'AnsaldoBreda.

Le projet Fyra lui-même est minutieusement analysé. Toutes les spécifications techniques sont passées en revue et contrôlées pas à pas, de sorte que nous disposerons sous peu d'une radioscopie précise de l'état technique du Fyra.

Sans doute vous demandez-vous quand cette procédure sera achevée. Mais, entre les trains, les voies, l'infrastructure et la sécurisation, nous sommes en présence d'une imbrication complexe et la sécurité et la réalisation d'une étude approfondie constitue malheureusement un travail de longue haleine.

Nous voulons disposer d'analyses approfondies avant de tirer des conclusions. Nous sommes également résolus à faire valider notre approche par une instance extérieure.

La Deuxième Chambre néerlandaise a récemment demandé à être mise en possession d'un dossier sur la faisabilité technique du Fyra pour la fin juin. C'est notre objectif et notre ambition est clair à cette égard. Nous voulons remettre le V250 en service si cela peut se faire dans les conditions de sécurité requises et à l'abri de perturbations techniques. Nous ne voulons pas perdre un jour de plus que nécessaire mais nous ne voulons pas non plus agir une seconde trop tôt.

Outre de savoir s'il sera techniquement possible de rétablir le Fyra, vous vous demandez, tout comme nous, quelle a pu être l'origine des problèmes. Je comprends votre préoccupation et vos questions sont pleinement justifiées.

Ik zou willen dat ik daarop een kant en klaar antwoord kon geven, maar we zijn nog volop bezig met een diepgaande evaluatie. Ik wil daarbij duidelijk zijn: de onderste steen moet boven.

De evaluatie behelst een breed gebied. Van aanbesteding tot techniek, van propositie tot ijsvorming onder de Fyra, en alles wordt daarbij naar boven gehaald.

Dit rapport zal eind april klaar zijn en worden gepresenteerd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Wij hopen dat het antwoorden biedt, ook voor de toekomst.

We richten ons echter niet enkel op het verleden. We kijken ook naar de toekomst. De vraag is gesteld of wij de tijdelijke verbinding nog in frequentie gaan verhogen en, zo ja, wat is hiervoor dan nodig?

Dat lijkt op het eerste gezicht eenvoudig. Schijn bedriegt. Het maken van een dienstregeling is een complex samenspel en daarnaast heeft het materieel dat voordien naar Brussel reed al een andere bestemming gekregen. De locomotieven doen in België dienst in het goederenvervoer. Zij moeten worden vrijgemaakt.

Toch doen wij samen met onze Belgische collega's onze uiterste best om hiervoor creatieve oplossingen te vinden. We willen hier snel uitsluitsel over geven.

Parallel hieraan wordt gewerkt aan verschillende scenario's voor de toekomst. Hoe moeten wij nu verder? Is dat niet voorbarig? Wij denken van niet. Immers, mocht de Fyra V250 terugkomen dan hebben we maar één kans voor een tweede indruk en daarvan zijn we ons terdege bewust. Die kans willen we benutten.

Daarom doen we wederom onderzoek naar alle klantwensen. In al dat technische geweld zou je namelijk bijna vergeten dat we het doen voor onze klant, de reiziger.

In deze onderzoeken kijken we naar ervaring van de klant na de eerste maand Fyra. Want, laten we dat niet vergeten, 120 000 klanten hebben hier ervaring mee. Wij willen heel goed de oude propositie tegen het licht houden en nagaan hoe de klant deze heeft gewaardeerd.

J'aimerais vous apporter une réponse adéquate mais nous sommes toujours occupés à procéder à une évaluation approfondie. Je serai donc clair: il faut tout passer au crible.

L'évaluation porte sur un domaine très vaste qui va de l'adjudication à la technique, en passant par la formation de glace sous le Fyra. Tout cela doit être minutieusement examiné.

Ce rapport sera prêt fin avril et sera présenté au secrétaire d'État à l'Infrastructure et à l'Environnement. Nous espérons qu'il apportera des réponses, également dans une perspective d'avenir.

Nous ne nous limitons pas au passé. Nous regardons également vers l'avenir. La question a été posée de savoir si nous comptons encore accroître la fréquence de la liaison temporaire et, dans l'affirmative, ce qui est nécessaire à cet effet.

La chose paraît simple de prime abord. Mais les apparences sont trompeuses. L'établissement d'un horaire est une entreprise complexe et le matériel qui desservait Bruxelles précédemment a entre-temps déjà reçu une autre affectation. Les locomotives sont utilisées en Belgique pour le transport de marchandises et doivent donc être libérée.

Mais nous ne ménagerons pas nos efforts, avec nos collègues belges, pour trouver des solutions créatives. Nous vous voulons des décisions rapides.

Parallèlement, nous préparons différents scénarios pour l'avenir. Comment les choses doivent-elles évoluer? Tout cela n'est-ce pas prématuré? Nous ne le pensons pas. En effet si le Fyra V2 150 devait circuler à nouveau, il ne nous sera donné qu'une seule chance de faire bonne impression et nous en sommes parfaitement conscients. Nous tenons à saisir cette chance.

C'est la raison pour laquelle nous sondons notre clientèle pour connaître ses souhaits. Car toutes les péripéties techniques finiraient presque pas nous faire oublier que nous travaillons au service de notre clientèle, de nos voyageurs.

Dans nos enquêtes, nous interrogeons les voyageurs sur l'expérience qu'ils ont du Fyra après un mois. Car il ne faut pas l'oublier, ces voyageurs sont au nombre de 120.000. Nous voulons examiner de près l'ancienne proposition et savoir quelle évaluation en fait la clientèle.

Ook werken wij samen met de consumentenorganisaties zowel in Nederland als in België. Zij denken met ons mee. Verder onderzoeken wij samen met de NMBS ook de behoeften van de klanten die tussen Amsterdam en Brussel reizen. Hier komen allerlei groepen reizigers in voor, ook degenen die tot nu toe met de auto gingen.

Kortom, wij willen het hele plaatje concreet krijgen, zodat wij straks kunnen terugkomen met een hoger gewaardeerd product.

Voorzitter, ik rond af. Er is een heel grondig proces gaande om uitsluitsel te geven op allerlei vlakken. Ik kan u helaas geen kant en klare termijn geven wanneer de Fyra weer in dienst zal worden genomen. Ik vind dat ook vervelend, maar we kiezen ervoor een grondige analyse uit te voeren naar alle aspecten. Veiligheid en betrouwbaarheid staan immers voorop zodat onze reiziger hier straks weer echt van kan profiteren. Dank u wel.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Mijnheer Jadot, mijnheer Siebers, hartelijk dank voor uw uitleg. Er werden heel wat vragen gesteld en heel wat antwoorden gegeven. Een gedachtewisseling kan nu beginnen. Wil nog iemand vragen stellen? Het woord is aan de heer Van den Bergh.

De heer Van den Bergh (B) N.- Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, heren, voor de toelichting en de stand van zaken. Al bij al, helaas, zijn er weinig concrete antwoorden op de concrete vragen.

Ik kijk dan vooral naar perspectief, naar extra frequentie. Het is dus niet zo eenvoudig, er moet nieuw materiaal worden gevonden, en zo meer. Ik wil daar allemaal veel begrip voor opbrengen, maar het had misschien toch wel aangevuld kunnen worden met het in stand houden van de snelle verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal, een trein die toch behoorlijk goed gebruikt werd, volgens mijn inlichtingen.

Een bijkomend probleem is bij voorbeeld ook dat men vanuit Nederland niet vóór 9 uur 's morgens in Antwerpen geraakt, wat toch erg problematisch is voor pendelaars die van over de grens in Antwerpen komen werken. Dat zijn toch een aantal concrete problemen waarop we graag een concreet antwoord hadden gekregen.

Er wordt verwezen naar een rapport, eind april, waarin de technische en andere mankementen van de Fyra uit de doeken zullen worden gedaan. We kijken daarnaar uit.

Nous travaillons également en collaboration avec les organisations de consommateurs en Belgique et aux Pays-Bas. Elles participent à notre réflexion. Par ailleurs, nous analysons aussi avec la SNCB les besoins de la clientèle qui se déplace entre Amsterdam et Bruxelles. Là encore, de nombreux groupes de voyageurs sont concernés, dont ceux qui avaient opté jusqu'ici pour la voiture.

En bref donc, nous voulons très concrètement disposer d'un état complet de la situation afin de pouvoir proposer un produit qui donnera satisfaction.

Je conclus, Monsieur le Président. C'est une procédure minutieuse qui doit nous apporter des réponses dans des domaines très variés. Je ne puis malheureusement vous indiquer de délai pour la remise en service du Fyra. Je le regrette moi aussi mais nous avons choisi de procéder à une analyse approfondie de tous les aspects du dossier. La sécurité et la fiabilité sont les éléments essentiels qui doivent permettre à nos clients de profiter pleinement du service. Je vous remercie.

M. Oberweis, président (L) F.- Monsieur Jadot, monsieur Siebers, un grand merci pour ces explications. Pas mal de questions ont été posées, pas mal de réponses ont été fournies, et maintenait un échange de vue pourrait avoir lieu. Y a-t-il quelqu'un qui veut poser des questions? La parole est à M. Van den Bergh.

M. Van den Bergh (B) N.- Je vous remercie, monsieur le président. Merci, messieurs, pour vos exposés et pour le point de la situation que vous nous avez présenté. Somme toute il n'y a malheureusement guère eu de réponse concrète à des questions concrètes.

Je songe principalement aux perspectives, aux augmentations des fréquences. Ce n'est pas donc pas chose simple, puisqu'il faut trouver du nouveau matériel, *etc.* Je puis faire preuve de beaucoup de compréhension mais peut-être l'offre aurait-elle pu être complétée par le maintien de la liaison rapide entre Anvers et Roosendaal, un train qui a tout de même été assez abondamment utilisé, si j'en crois les informations qui m'ont été fournies.

Un autre problème concerne par exemple aussi l'impossibilité de gagner Anvers au départ des Pays-Bas avant 9 heures du matin, ce qui est tout de même ennuyeux pour les navetteurs néerlandais qui travaillent à Anvers. Il s'agit de problèmes concrets pour lesquelles nous aurions souhaité une réponse concrète.

Il est fait référence à un rapport à paraître fin avril au sujet des lacunes techniques et autres du Fyra. Nous l'attendons avec impatience.

In ons land heeft de heer De Scheemaeker wel erg duidelijk gesteld dat we binnen de drie maanden duidelijkheid moeten hebben over de situatie met de Fyra en of deze trein terug in dienst kan worden genomen.

Daarna zou worden beslist of de contracten al dan niet worden opgezegd. Voor zover ik kan vaststellen, loopt die termijn van drie maanden af op 20 april 2013, dus iets vroeger dan eind april. Zal die termijn van drie maanden dan worden verlengd? De datum van 30 juni die in het Nederlands parlement werd vermeld, verwijst die naar een bepaalde periode die wordt vooropgesteld? Hoe moeten wij dat interpreteren?

Ik ben wel tevreden met het antwoord betreffende de toekomst en de al dan niet gecombineerde inzet van hogesnelheidstreinen en meer regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer via het klassieke spoor.

Ik heb begrepen dat onderzoek gebeurt naar de wens van de klanten en naar de wensen van de reizigersorganisaties en dat er op basis van die gesprekken en dat onderzoek een nieuw plaatje zal worden uitgetekend om tot een betere oplossing te komen dan de oplossing die we kregen op 9 december 2012. Dat stemt mij hoopvol.

Ik blijf wel nog zitten met de vraag hoe het kan dat een hogesnelheidstrein wel rendabel kan worden uitgebaat en de klassieke verbinding niet. Ligt dat dan louter aan de tarieven die gehanteerd worden voor de gebruiker of bestaan daar ook andere redenen voor? Tot daar nog een aantal bijkomende vragen, mijnheer de voorzitter.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Van den Bergh. Het woord is aan de heer Jadot.

De heer Jadot (B) N.- Ik zal proberen een fatsoenlijk antwoord te geven op uw zeer interessante en zeer precieze en nauwkeurige vraag.

Eerst en vooral wat betreft de pendelaars tussen Antwerpen en Roosendaal. We mogen niet vergeten dat wij altijd een lokale dienst hebben gehad om het uur tussen Antwerpen en Roosendaal. Die is gebleven, zelfs met de komst van de Fyra. Deze dienst blijft en zal altijd blijven en is in het beheerscontract voorzien.

Wij hebben daar dus een keuze moeten maken. Als u acht treinen moet brengen vanuit Nederland naar Brussel, dan zijn zij ofwel te vroeg vanuit Nederland en dan komen zij op een fatsoenlijke tijd aan voor de mensen die de korte afstand doen, ofwel zijn zij op een meer accep-

En ce qui concerne la Belgique, M. De Scheemaeker a clairement indiqué que la clarté devra avoir été faite dans les trois mois sur la situation du Fyra et sur sa remise en service.

Il devrait être décidé ensuite si les contrats seront ou non dénoncés. Si j'ai bien compris, ce délai de trois mois expirera le 20 avril 2013, c'est-à-dire un peu avant la fin du mois. Ce délai de trois mois sera-t-il ensuite prolongé? La date du 30 juin dont il a été question au Parlement néerlandais fait-elle référence à une période préconisée? Comment faut-il l'interpréter?

Je me félicite néanmoins de la réponse relative aux perspectives d'avenir et au déploiement combiné ou non de trains à grande vitesse et de liaison transfrontalière à caractère plus régional par le recours à des trains classiques.

J'ai bien compris que l'on interroge la clientèle et les organisations de voyageurs quant à leur souhait et que, sur la base de ces consultations et des études qui sont menées, de nouvelles mesures seront envisagées pour mettre en place une solution plus satisfaisante que celle qui l'a été le 9 décembre 2012. Cela m'incite à l'optimisme.

Je n'ai pas reçu de réponse à la question de savoir comment il se fait que l'exploitation d'un train à grande vitesse peut être rentable alors que celle d'une liaison classique ne l'est pas. L'explication réside-t-elle exclusivement dans les tarifs pratiqués pour l'usager ou y a-t-il à cela d'autres raisons? Voilà donc, Monsieur le président, un certain nombre de questions supplémentaires.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Van den Bergh. La parole est à M. Jadot.

M. Jadot (B) N.- Je vais m'efforcer d'apporter une réponse satisfaisante à votre question qui était à la fois très intéressante et très précise.

En premier lieu, en ce qui concerne les navetteurs entre Anvers et Roosendaal, il ne faut pas oublier que nous avons toujours eu un service chaque heure entre Anvers et Roosendaal. Ce service a été maintenu, même après la mise en service du Fyra et il le restera, comme le prévoit le contrat de gestion.

Nous avons donc dû opérer un choix. Dans la mesure où il vous faut fournir huit trains au départ des Pays-Bas à destination de Bruxelles, ces trains doivent ou bien partir trop tôt aux Pays-Bas pour pouvoir amener à une heure décente les voyageurs qui effectuent ce bref trajet ou bien

tabel vertrektijd in Den Haag voor de gebruikers, maar komen zij later aan in België.

Tot nu toe rijden we op het klassieke spoor. De keuze die gemaakt is, was om iets rond 7 uur te vertrekken vanuit Den Haag zodat wij iets voor 10 uur in Brussel zouden zijn. Inderdaad, voor de mensen die deze trein nemen, die komen iets na 9 uur in Antwerpen aan, wat niet perfect is. Er is nog de mogelijkheid om die trein te vervroegen met 1 uur, wat goed is voor de mensen die in Antwerpen komen werken, maar is dat iets minder goed voor de mensen die van Den Haag naar Brussel moeten gaan want die moeten een uur vroeger opstaan.

Zoals mijn collega reeds heeft gezegd, zijn dat nu de zaken die allemaal moeten worden gecheckt. Wat is de beste oplossing? Een keuze maken is altijd moeilijk en er zullen altijd mensen zijn die teleurgesteld zullen zijn. We zullen moeten nagaan wat we daarvoor kunnen doen.

Een andere zaak die ik wil vermelden betreft de rendabiliteit. Wij hebben twee werelden. Er is de wereld waar de staat beslist, dat is het beheerscontract, een openbare dienst. Dat is een instantie die beslist wat goed voor de bevolking is, die daarna het tekort dekt tussen wat het oplevert en wat het kost. Daar bestaat het beheerscontract. Wij passen de regels toe die door anderen worden beslist.

In Europa heeft men beslist dat het internationaal verkeer moet worden geliberaliseerd. Dat betekent dat de kosten en ontvangers gelijk moeten zijn. Daar bevinden we ons in een puur commerciële relatie waar wij de kosten moeten dekken.

Deze keuze betekent dat, zelfs als het een internationaal openbaar nut heeft om grensoverschrijdend te reizen, de zaak commercieel moet worden gezien.

Soms is het wel opgenomen in het beheerscontract en daarvoor betaalt de staat het tekort en alles is in orde.

Als dat niet in het beheerscontract staat, voor langere afstanden, betekent het dat wij alleen naar de rendabiliteit moeten kijken. Het is dus een politieke keuze die wordt gemaakt en wij kunnen ons daarover niet uitspreken.

Hoe is het mogelijk dat hogesnelheid rendabel kan zijn en klassiek niet? Wanneer we kijken naar de ervaring die we tot nu toe hebben gekad, we hebben Brussel-Parijs, we hebben een trein om het half uur en het is rendabel. Er is geen vliegtuig meer tussen Parijs en Brussel, behalve sommige connecting vliegtuigen.

ils partent de La Haye à une heure plus raisonnable mais arrivent alors plus tard en Belgique.

Jusqu'à ici, nous utilisons les voies classiques. Le choix a été fait de partir un peu avant 7 heures de La Haye pour arriver un peu avant 10 heures à Bruxelles. Les voyageurs qui empruntent ce train arrivent, il est vrai, un peu après 9 heures à Anvers, ce qui n'est pas idéal. Il reste la possibilité d'avancer le départ de ce train d'une heure, ce qui serait une bonne chose pour les gens qui viennent travailler à Anvers mais pas tellement pour les voyageurs qui doivent se rendre de La Haye à Bruxelles puisqu'ils devraient se lever une heure plus tôt.

Comme l'a déjà indiqué mon collègue, telles sont les questions qui doivent être examinées. Quel est la meilleure solution? Il est toujours difficile d'opérer un choix et il y aura toujours des voyageurs déçus. Nous allons devoir examiner quelles solutions sont envisageables.

Un autre point que je tiens à signaler concerne la rentabilité. Nous sommes en présence de deux mondes. Il y a le monde où l'État décide, et il s'agit alors d'un contrat de gestion, d'un service public. C'est une instance qui décide de ce qui est bon pour la population et qui comble la différence entre les recettes et les coûts. C'est là qu'intervient le contrat de gestion. Nous appliquons les règles qui ont été décidées par d'autres.

En Europe, il a été décidé qu'il fallait libéraliser le trafic international. Cela signifie que les coûts et les recettes doivent s'annuler. Nous nous trouvons là dans une configuration purement commerciale dans le cadre de laquelle il nous faut couvrir les coûts.

Ce choix implique que même si le transport transfrontalier présente un caractère d'utilité publique en permettant les déplacements transfrontaliers, l'entreprise doit être considérée sous l'angle commercial.

Cela figure parfois tel quel dans le contrat de gestion. L'État couvre alors le déficit et la question est réglée.

Lorsque cela ne figure pas dans le contrat de gestion, pour de plus longues distances, nous nous devons tenir compte que de la rentabilité. C'est donc un choix politique qui est opéré et nous n'avons pas à nous prononcer à ce sujet

Comment se fait-il que le train à haute vitesse puisse être rentable et pas la ligne classique? A la lumière de l'expérience que nous avons eue jusqu'ici, et je songe à la ligne Bruxelles-Paris, nous avons un train toutes les demi-heures et il est rentable. Il n'y a plus de liaisons aériennes entre Paris et Bruxelles, en dehors de quelques avions de liaison.

(vervolgt in het Frans)

Tussen Londen en Brussel is het een beetje hetzelfde. Ons marktaandeel bedraagt ongeveer 80 %. Tussen Brussel en Londen vliegen er bijna geen vliegtuigen meer. Die keuze werd gemaakt. Vroeger waren er vliegtuigen, boten, hovercrafts, maar de reis naar Londen duurde een dag. Vandaag kan men naar Londen reizen en dezelfde dag terugkeren. Voor Parijs kan dat in een halve dag.

Het is een andere markt en de reizigers hebben zich aangepast. Zelfs voor dure activiteiten zijn we erin geslaagd lage prijzen te bekomen. Voor alle hogesnelheidstreinen zijn er zeer democratische prijzen. Natuurlijk ligt de gemiddelde prijs duidelijk hoger dan de gemiddelde prijs die voor de klassieke trein wordt betaald. Waarom? "Time is money" en een deel van de bevolking verkiest de hogesnelheidstrein.

Is de beste mix in de toekomst niet een beetje van alles? Dat is precies wat de enquête ons zal zeggen. Nu kunnen we niet ja of neen zeggen. Er zijn twee criteria, de cliënt, enerzijds, en de financiën, anderzijds, want we zijn helaas geen zeer rijke maatschappij en we moeten op onze centen letten. Het gaat hier toch onrechtstreeks om het geld van de belastingbetalen en voorzichtigheid is dus geboden.

We hebben werkelijk alles gedaan om, enerzijds, onze cliënten tevreden te stellen en anderzijds, toch een economisch model uit te werken dat steek houdt.

Misschien nog een vraag. De heer De Scheemaeker heeft een soort ultimatum gesteld.

(vervolgt in het Nederlands)

Wat heeft hij gedaan? Hij heeft enkel maar het contract gelezen. In dat contract staat een artikel dat zegt: "als binnen drie maanden de constructeur niet in staat is om te kunnen vaststellen dat de treinen werken, dan hebben wij het recht om daarna actie te nemen." Dat is om onze rechtskundige positie te waarborgen. Daarom heeft hij gezegd binnen drie maanden het contract toe te zullen passen.

Wat zal er dan na drie maanden gebeuren? Er zijn twee mogelijkheden.

Ofwel, wat niet te verwachten valt, is dan alles geregeld. In dat geval passen we ons contract toe en stellen vast dat alles perfect is. De enquête heeft alles gecontroleerd

(poursuivant en français)

C'est un peu pareil entre Londres et Bruxelles. On a un part du marché d'environ 80 %. Il n'y a presque plus d'avion qui circulent entre Bruxelles et Londres. C'est un choix qui a été fait. Avant, on avait des trains, on avait des bateaux, on avait des hovercrafts, mais il fallait une journée pour aller à Londres. Maintenant, c'est aller à Londres et en revenir dans la même journée. A Paris, on peut le faire sur une demi-journée.

C'est un autre marché et là, la clientèle s'y est habituée et on a obtenu, même dans ces activités là de haut coût, à avoir des prix bas, parce que il y a aussi des prix très démocratiques pour tous les trains à grande vitesse. Evidemment, le prix moyen payé est nettement plus élevé que le prix moyen payé pour les trains classiques. Pourquoi? Parce que le temps, c'est de l'argent, et parce qu'il y a une certaine partie de la population qui le préfère.

Alors, dans le futur, est-ce que le meilleur mix n'est pas d'avoir un peu de tout? C'est justement ce que l'enquête nous dira. On ne peut pas dire maintenant oui ou non. Il y aura deux critères, le client d'une part, et le portefeuille de l'autre part, parce que, malheureusement, nous ne sommes pas de sociétés très riches et on doit aussi faire attention à nos finances. C'est quand-même indirectement l'argent du contribuable et on doit faire attention.

On va vraiment mettre tout en œuvre pour à la fois satisfaire au mieux nos clients et, d'autre part, faire en sorte qu'on ait aussi un modèle économique qui tient la route.

Peut-être encore une question. M. De Scheemaeker a fait une espèce d'ultimatum.

(poursuivant en néerlandais)

Qu'a-t-il fait? Il s'est borné à lire un contrat qui comporte un article qui dispose en substance que si le constructeur n'est pas en mesure d'établir dans les trois mois que les trains fonctionnent, nous avons le droit d'entreprendre une action. L'objectif est de garantir notre position juridique. C'est pourquoi il a annoncé qu'il appliquerait le contrat dans un délai de trois mois.

Que va-t-il se passer après trois mois? Il y a deux possibilités.

Dans une première hypothèse, tout est réglé à ce moment-là, ce qui fort improbable. Nous appliquons alors le contrat et constatons que tout est en ordre. Tout

en alles is in orde. Dan kunnen we zeggen, ja, we gaan ermee in zee en we kopen die fameuze treinen.

Ofwel gaat het zo slecht zodat we moeten vaststellen dat die treinen nooit zullen voldoen om gedurende dertig jaren te rijden. Wij kopen die treinen immers voor dertig jaren. In dat geval kunnen we zeggen dat we alles stoppen.

Er is nog een derde spoor waarbij wij onze rechten waarborgen. Wij blijven dan bij onze contracten, maar de leverancier heeft een fout vastgesteld. Met de ontwikkeling echter van wat er komt, is er een kans dat wij, samen met onze Nederlandse collega's, binnen een aantal bijkomende weken of maanden over voldoende second opinions en informatie beschikken. Dat kan het derde spoor zijn, namelijk om een bijkomende termijn toe te kennen aan de constructeur, zodat die kan bewijzen dat alles goed in orde zal komen.

Er bestaan dus drie mogelijkheden. Alles stoppen, alles gaat perfect, ofwel de derde weg die onze rechten als NMBS waarborgt, maar ons toch toelaat, als een goed huisvader, om een oplossing te vinden.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Jadot. Het woord is aan de heer Van den Bergh.

De heer Van den Bergh (B) N.- Dank u, voorzitter. Mijn laatste woorden hier vandaag, want het debat zal hier immers nog niet eindigen. De Fyra zal vandaag nog niet rijden, dus zullen er nog wel gevolgen zijn.

Wat ik wel interessant vind is het debat over de hogesnelheidstrein en de klassieke trein, die dan volgens de normen van de openbare dienstverlening rijdt. Ik herformuleer mijn vraag van daarnet dus een beetje. Acht u het mogelijk om zo'n klassieke internationale trein ook op een commerciële manier rendabel te krijgen?

De heer Siebers (NL) N.- Ik kan natuurlijk niet in de portemonnee van de Belgische collega's kijken, maar sprekend voor de pure Nederlandse situatie, dan was de Beneluxtrein een rendabele operatie, juist door de combinatie van binnenlands en internationaal vervoer.

Het is niet daarom dat de Beneluxtrein uit het aanbod werd genomen, om dus kosten te besparen. Dat misverstand wil ik graag rechtzetten.

HSA en de Nederlandse Spoorwegen hebben een contract gesloten met de Nederlandse overheid na een

a été vérifié et il n'y a plus de problèmes. Nous pourrons décider alors nous jeter à l'eau et de faire l'acquisition de ces fameux trains.

Dans la seconde hypothèse, la situation est tellement mauvaise que force nous est de constater que jamais ces trains ne seront en mesure de rouler 30 ans. Car c'est bien pour une période de 30 ans que nous les achetons. Dans ce cas, nous dénonçons le contrat et nous arrêtons tout.

Il reste une troisième possibilité, dans le cadre de laquelle nous garantissons nos droits. Nous nous en tenons alors à nos contrats mais le fournisseur a constaté une faute. Vu l'évolution de la situation, il est possible qu'avec nos collègues néerlandais, nous disposions dans les semaines ou mois à venir d'un nombre suffisant de secondes opinions et d'informations. Telle peut être cette troisième possibilité qui prendrait la forme d'un délai supplémentaire pour permettre aux constructeurs d'apporter la preuve que tous les problèmes seront résolus.

Les possibilités sont donc au nombre de trois. On arrête tout, tout va bien ou nous garantissons nos droits en tant que SNCB, ce qui nous permet néanmoins de rechercher une solution en bon père de famille.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Jadot. La parole est à M. Van den Bergh.

M. Van den Bergh (B) N.- Je vous remercie, monsieur le président. Ce sera ma dernière intervention pour aujourd'hui car le débat n'est pas clos. Puisque le Fyra ne roulera pas encore aujourd'hui, il faut s'attendre à d'autres développements.

Je trouve intéressant le débat sur le train à grande vitesse et le train classique qui fonctionne selon les normes du service public. Je vais donc en quelque sorte répéter ma question de tout à l'heure. Pensez-vous qu'il soit possible qu'un tel train international classique soit commercialement rentable?

M. Siebers (NL) N.- Il ne m'appartient évidemment pas de regarder dans le portefeuille de mes collègues belges mais, si je me fonde sur la seule situation néerlandaise, je dirais que le train Benelux constituait une opération rentable en raison précisément de la combinaison entre le transport national et le transport international.

Ce n'est pas la raison – je veux dire le souci de réaliser des économies – pour laquelle le train Benelux a été supprimé. C'est un malentendu que je tiens à rectifier.

HSA et les chemins de fer néerlandais ont conclu un contrat avec les pouvoirs publics néerlandais à l'issue

Europese aanbesteding. Een onderdeel van dat contract was dat er een hogesnelheidslijn tussen Brussel en Amsterdam zou worden geoperationaliseerd en dat daarbij ook de Beneluxtrein zou verdwijnen. Dat was dus een onderdeel van het contract.

Na al deze gebeurtenissen en nu er een sterke roep vanuit de maatschappij en vanuit de Tweede Kamer bestaat, moet je deze dingen nog eens heel ernstig tegen het licht houden. Maar dat was de oorspronkelijke gedachte en daarmee zijn we aan het werk gegaan. Het gebeurde niet zozeer om kosten te besparen, omdat de Beneluxtrein niet rendabel zou geweest zijn.

Een van uw meer algemene vragen was of wij überhaupt nog een toekomst zagen voor de klassieke treinen. Jazeker. HSA en Hispeed hebben zeer goede ervaringen met een klassieke intercity die al jaren naar Berlijn rijdt, ook rendabel is en een goede combinatie vormt van binnenlands vervoer en internationaal vervoer. Dat hopen wij nog vele jaren te doen.

In het algemeen, als ik naar het spoor in Europa kijk, vanuit Nederland gezien, zie ik zeker een toekomst van meerdere types treinen: regionaal, lokaal vervoer, intercities en hogesnelheidsvervoer.

Waar je voor kiest, wordt bepaald door een combinatie van de marktvraag en de beschikbare infrastructuur. Er ligt een prachtige hogesnelheidsinfrastructuur tussen Nederland en België, die wel al vele jaren gebruiken voor Thalys en ook voor binnenlands reizigersvervoer. De afgelopen drie jaar hebben we daarover zo'n 12 miljoen reizigers vervoerd. Daar bestaat dus een duidelijk vraag voor.

Met alle commotie die er de afgelopen maanden is geweest en alle ervaring die we hebben opgedaan, moeten we natuurlijk heel verstandig gaan luisteren en kijken of dat dat de juiste weg voorwaarts is ofwel of we een andere combinatie moeten vinden.

Belangrijk daarbij is natuurlijk dat het een combinatie is van aan de ene kant wenselijkheid en aan de andere kant operationele maakbaarheid.

We hebben het niet alleen over het drukste stukje spoor in Nederland, dat ook een van de drukste stukjes spoor in de wereld is, en dan ook nog het drukste stukje spoor in België. Het moet dan ook nog allemaal passen.

d'une adjudication européenne. Une clause de ce contrat prévoyait la mise en service opérationnelle d'un train à grande vitesse entre Bruxelles et Amsterdam et la suppression du train Benelux. Il s'agissait donc d'un des points du contrat.

A la lumière de tous ces événements et de l'appel lancé par la société et par la Deuxième Chambre néerlandaise, il faut examiner une fois encore très sérieusement ce dossier. Mais c'était le point de départ et nous nous sommes mis à l'ouvrage sur cette base. Le choix n'a pas été opéré par souci d'économie, parce que le train Benelux n'était pas rentable.

Parmi vos questions à caractère plus général, il y a avait celle de savoir si nous voyons encore un avenir pour les trains classiques. La réponse est très certainement affirmative. HSA et Hispeed ont de très bonnes expériences avec le train classique intercity qui relie Berlin depuis des années. Il est rentable et constitue une excellente combinaison entre le transport intérieur et le transport international. Nous espérons qu'il en sera encore ainsi pendant de nombreuses années.

D'une manière générale, lorsque je considère les chemins de fer en Europe du point de vue des Pays-Bas, j'entrevois assurément un avenir pour plusieurs types de trains: transport régional, local, intercity, à grande vitesse.

Nos choix sont conditionnés par une combinaison entre la demande du marché et l'infrastructure disponible. Il existe entre les Pays-Bas et la Belgique une fantastique infrastructure pour trains à grande vitesse que nous utilisons depuis des années déjà pour le Thalys mais aussi pour le transport intérieur de voyageurs. Au cours des trois dernières années, nous avons ainsi transporté quelque 12 millions de voyageurs. Il existe une demande évidente en cette matière.

Toutes les péripéties de ces derniers mois et l'expérience que nous avons acquise nous incite bien sûr à nous assurer que nous avons emprunté la bonne voie ou si nous devons opter pour une autre combinaison.

Il est important à cet égard que cette combinaison allie ce qui est souhaitable et ce qui est réalisable sur le plan opérationnel.

Nous ne parlons pas que du tronçon le plus utilisé aux Pays-Bas, qui est aussi l'un des tronçons les plus denses au monde, et du tronçon le plus utilisé en Belgique. Le tout doit s'imbriquer.

Daarnaast moet het ook betaalbaar zijn. Dat is dus een ingewikkelde puzzle, wat ook het interessante van onze baan is, maar tegelijkertijd heel complex.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer Postema en vervolgens aan mevrouw Quik.

De heer Postema (NL) N.- Dank u wel, voorzitter. Ook dank aan de heren Jadot en Siebers.

Ik begrijp dat de discussie zich nu toespitst op de technische problemen, maar bij de start van de Fyra ging er meer mis. Er is toen veel ongenoegen geweest over onderwerpen als frequentie, het traject, de stopplaatsen, abonnementen, reserveringen en ook de prijs. Mijn vraag, meer in het bijzonder aan de heer Siebers, is of door de evaluatie die u noemde, die zal worden aangeboden aan de Tweede Kamer en die waarschijnlijk toch ook een rol zal spelen in de besluitvorming, er een doorstart zal worden gemaakt, en of in die evaluatie ook die andere pijnpunten worden meegenomen.

De heer Siebers (NL) N.- Ik zal daar heel kort over zijn. Jazeker. Door al het geweld van de techniek zou je bijna de klant kunnen vergeten. Dat doen we zeker niet. We hebben heel duidelijk gezien welke reacties er uit de markt zijn gekomen. De introductie van de Fyra gaat zeker niet enkel over de techniek maar ook over reserveren, stops, al dat soort zaken. Dat wordt dan ook grondig in de evaluatie opgenomen. We gaan weer extra marktonderzoek doen, onder de klanten die met de Fyra hebben gereden, maar ook in een bredere markt. Ook daar willen we alles goed op een rij zetten om zo een goede volgende stap te kunnen maken.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan mevrouw Quik.

Mevrouw Quik-Schuijt (NL) N.- Dank u wel, voorzitter. Ik had dezelfde vraag, die inmiddels beantwoord is.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Het woord is aan de heer Draps.

De heer Draps (B) F.- Dank u, voorzitter. De heer Jadot heeft ons gezegd welke de mogelijke scenario's zijn om de constructeur te verplichten zijn contractuele verbintenissen na te komen. Volgens de financiële pers is de situatie van de constructeur echter niet schitterend. Wat zal er gebeuren wanneer de constructeur failliet gaat?

Et cela doit également rester payable. Il s'agit donc d'un puzzle complexe, ce qui fait à la fois l'attrait de notre métier et sa difficulté.

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. Postema et ensuite à Mme Quik.

M. Postema (NL) N.- Merci, monsieur le Président. Mes remerciements également à MM. Jadot et Siebers.

Je comprends que le débat se focalise actuellement sur les problèmes techniques mais d'autres problèmes se sont posés lors du lancement du Fyra. La fréquence, le trajet, les arrêts, les abonnements, les réservations et le prix avaient également suscité le mécontentement. La question que je voudrais adresser tout particulièrement à M. Siebers est de savoir si l'évaluation qu'il a évoquée, qui sera présentée à la Deuxième Chambre et qui influera sans doute aussi sur le processus décisionnel, équivaudra à une remise des gaz et s'il y sera tenu compte des autres lacunes.

M. Siebers (NL) N.- Je serai très bref. Très certainement. Tout le bruit qui entoure les questions techniques nous feraient presque oublier le voyageur. Nous avons pris acte de toutes les réactions du marché. La mise en service du Fyra n'est pas seulement une question de technique mais concerne aussi l'obligation de réservier, les arrêts, etc. Il en sera également tenu minutieusement compte dans l'évaluation. Nous allons procéder à de nouvelles études de marché, parmi les voyageurs qui ont emprunté le Fyra mais aussi de manière plus large. Nous voulons tout mettre en perspective pour effectuer un pas suivant qui soit le bon.

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à Mme Quik.

Mme Quik-Schuijt (NL) N.- Merci, M. le président. J'avais la même question,

M. Oberweis, président (L) F.- La parole est à M. Draps.

M. Draps (B) F.- Merci, monsieur le président. M. Jadot nous a dit quels étaient les scénarios possibles pour faire respecter par le constructeur ses engagements contractuels. Selon la presse financière, on constate quand-même qu'aujourd'hui la situation du constructeur n'est pas brillante. Que se passera-t-il si le constructeur tombe en faillite?

De heer Jadot (B) F.- Ten eerste hebben we ons ingedekt bij de moedermaatschappij van de constructeur, Finmeccanica, die toch een grote Italiaanse maatschappij is. Zij staat borg voor de constructeur.

Aan de NMBS werd nog geen materieel geleverd. In het contract staat dat de betaalde voorschotten steeds in een bank, in bevroren fondsen, blijven. Indien er daadwerkelijk geen materieel wordt geleverd, denken wij over voldoende juridische middelen te beschikken om ons geld terug te vorderen. Dat is een zaak.

Nu is het voor ons zeer moeilijk om de financiële toekomst van AnsaldoBreda in te schatten. Ik weet niet of de Italiaanse Staat AnsaldoBreda uit Finmeccanica zal laten vertrekken, er is ook een deel bewapening. Ik kan me daarover niet uitspreken.

Indien de constructeur failliet zou gaan vooraleer de treinen zijn geleverd, zou de situatie voor ons toch een beetje moeilijk worden. Maar wat zijn de alternatieven?

Opnieuw materieel bestellen, wat drie tot vijf jaar in beslag zou nemen? Dat is zeker ook niet rooskleurig. Het materieel bedrijfsklaar maken is toch de beste oplossing. Daarover wordt nu met onze Nederlandse collega's overleg gepleegd, maar onder de verantwoordelijkheid van AnsaldoBreda, want die levert het materieel.

We zullen dus alle nodige inspanningen doen. Alles moet in het werk worden gesteld opdat het aangekocht materieel, waarvan de kwaliteit en de prijs zijn vastgesteld, echt op de markt komt en de dienst biedt die we voor onze cliënten hebben gevraagd.

Meer kunnen we op dit ogenblik helaas niet doen.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- En voor het Nederlands gedeelte?

De heer Siebers (NL) N.- Ik heb hier niets aan toe te voegen.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- De verstrekte antwoorden waren echt eerlijk. Laten we hopen dat het *worst case scenario* zich niet voordoet. Het zou een win-win situatie moeten worden voor de reizigers aan beide zijden.

De heer Negri wil nog twee concrete vragen stellen over de lijnen Luxemburg-Brussel en Luxemburg-Luik. Het woord is aan de heer Negri.

M. Jadot (B) F.- On a tout d'abord une garantie qui est prise sur la maison-mère du constructeur, Finmeccanica, qui est quand-même une grosse société italienne. Elle s'est portée garante pour le constructeur.

Pour ce qui concerne la SNCB, on n'a pas encore pris livraison du matériel. Contractuellement, l'argent des acomptes versés se trouve toujours dans une banque, dans des fonds gelés. S'il n'y a pas livraison effectif du matériel, nous pensons que nous avons suffisamment de capacités juridiques pour récupérer notre argent. C'est une chose.

Maintenant, il est assez difficile pour nous de prévoir l'avenir d'AnsaldoBreda, financièrement. Je ne sais pas si l'état italien va laisser partir AnsaldoBreda de Finmeccanica; une partie des activités concerne l'armement. Je ne peux pas m'exprimer là-dessus.

Si on arrivait à la faillite du constructeur avant la livraison des trains, on serait quand-même dans une situation un peu difficile. Mais quelles sont les alternatives?

Repasser une commande de matériel, ce qui veut dire, trois à cinq ans? Ce n'est pas non plus rose-rose, cela est certain. La meilleure solution est d'arriver quand même à remettre le matériel en état. C'est sur cela qu'on se concerte avec nos collègues néerlandais, mais sous la responsabilité d'AnsaldoBreda, puisque c'est lui qui nous fournit le matériel.

On va donc faire tous les efforts nécessaires pour que tout soit mis en œuvre pour que le matériel acheté, dans la qualité et au prix convenus, vienne vraiment sur le marché et offre le service qu'on a demandé pour nos clients.

Malheureusement, c'est à-peu-près tout ce qu'on peut vous dire pour le moment.

M. Oberweis, président (L) F.- Et pour la partie néerlandaise?

M. Siebers (NL) N.- Je n'ai rien à ajouter.

M. Oberweis, président (L) F.- Les réponses ont été vraiment franches. Espérons que le *worst case scenario* ne se produise pas. Cela devrait devenir une *win-win* situation pour les passagers des deux cotés.

M. Negri veut encore poser deux questions concrètes sur les lignes Luxembourg-Bruxelles et Luxembourg-Liège. La parole est donc à M. Negri

De heer Negri (L) F.- Dank u, voorzitter. We hebben het geluk dat er in ons midden twee vooraanstaande deskundigen van de spoorwegen aanwezig zijn. Ik zou van de gelegenheid gebruik willen maken en in de eerste plaats de heer Jadot willen vragen of hij ermee akkoord gaat dat ik enkele vragen over die lijnen stel.

De heer Jadot (B) F.- U kunt de vragen altijd stellen. Geen probleem. Ik zal trachten te antwoorden, maar ik heb me niet specifiek voorbereid.

De heer Negri (L) F.- Ik wil u slechts zeggen dat die twee lijnen ons zorgen baren. De lijn Luxemburg-Brussel is een oud zeer.

Het project Eurocaprail was aangekondigd. Nu horen we dat het tot 2022 is verdaagd. Het blijkt dat de investeringen op zich laten wachten.

Als Beneluxparlement hebben we ook een brief gericht aan de heer Haek, gedelegeerd bestuurder van de NMBS Holding met het verzoek ons te steunen. Ook de voorzitter van de directie van de Zwitserse spoorwegen, de heer Mayer, hebben we aangeschreven over de bouw van de Pendolino-trein die tussen Brussel-Luxemburg-Basel zou rijden.

We hebben vernomen dat Zwitserland niet langer in de bouw van die Pendolino is geïnteresseerd. We zouden graag de huidige stand van zaken kennen. In de omgeving van die lijn wonen meer dan 2 miljoen mensen die op zoek zijn naar een betere dienstverlening of die over ten minste vier of vijf spoorwegverbindingen willen beschikken die sneller zijn dan vandaag, net zoals op de HST-lijn Parijs-Luxemburg.

Met betrekking tot de tweede lijn is men, vooral in Luxemburg, zeer ongerust over wat men hoort. Op de lijn Luxemburg-Luik die loopt langs Ettelbruck, Troisvierges, Gouvy dreigt naar verluidt het transcentrum Gouvy en Trois-Pont te verdwijnen. Ik wil u slechts vragen of u ter zake over meer gegevens beschikt en er u aan herinneren dat de elektrificatie van de lijn tussen Luik, Gouvy en Luxemburg twee decennia geleden door de Luxemburgse Staat werd gefinancierd.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Negri. Het woord is aan de heer Jadot.

De heer Jadot (B) F.- Ik zal trachten u een antwoord te geven. Allereerst kan ik niet op alle vragen antwoorden omdat een aantal vragen voor de NMBS holding of Infrabel is bedoeld. Ik vertegenwoordig de groep van de NMBS die de treinen laat rijden of in elk geval tracht te

M. Negri (L) F.- Merci, monsieur le président. On a maintenant la chance et l'occasion d'avoir ici deux experts éminents au niveau ferroviaire; je voudrais d'abord quand-même demander à M. Jadot s'il accepte que je pose ces questions concernant ces lignes.

M. Jadot (B) F.- Vous pouvez toujours poser les questions; il n'y a pas de problème. J'essayerai d'y répondre, mais je n'ai pas de préparation spécifique.

M. Negri (L) F.- Je voudrais seulement vous faire part de nos soucis au niveau de ces deux lignes. La ligne Luxembourg-Bruxelles constitue un ancien problème.

Le projet Eurocaprail était annoncé. Maintenant on a entendu qu'il a été retardé jusqu'en 2022. Les investissements semblent être retardés

On a également, en tant que Parlement Benelux, adressé une lettre à l'administrateur délégué de la SNCB Holding, M. Haek, pour soutenir notre souci. On a également adressé une lettre au président de la direction du groupe des chemins de fer suisses, M. Mayer, en ce qui concerne la construction du train Pendolino, qui est prévu pour circuler entre Bruxelles-Luxembourg-Bâle.

On a entendu que la Suisse ne serait plus intéressée à construire ce Pendolino. On voudrait connaître la situation actuelle. Autour de cette ligne habitent plus de 2 millions d'habitants, qui sont intéressés à trouver un service plus pertinent, ou bien qui désirent avoir au moins quatre ou cinq liaisons ferroviaires plus rapides qu'actuellement, comme on connaît par exemple sur la ligne TGV Paris et Luxembourg.

En ce qui concerne la deuxième ligne, surtout au Luxembourg, on est très inquiet sur ce qu'on entend. Sur la ligne Luxembourg-Liège, passant par Ettelbruck, Troisvierges, Gouvy, il semble qu'on risquerait de faire supprimer le transcentre Gouvy et Trois-Ponts. Je voudrais simplement vous demander si vous avez plus de précisions, tout en vous rappelant que les travaux d'électrification de la ligne entre Liège, Gouvy et Luxembourg ont été cofinancés par l'état luxembourgeois, il y a deux décennies

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Negri. La parole est à M. Jadot.

M. Jadot (B) F.- Je vais essayer de vous répondre. D'abord, je ne peux pas répondre à toutes vos questions parce qu'un certain nombre s'adressent soit à la SNCB Holding, soit à Infrabel. Nous sommes dans le groupe SNCB, la partie qui fait rouler les trains, qui essaie de les

laten rijden. Wat de exploitatie en de operaties betreft kan ik u antwoorden.

Wij hebben over het algemeen steeds het welzijn van de cliënt voor ogen. We trachten dat hier en over het algemeen in alles wat internationaal is, te doen. Het verkeer is enorm toegenomen, in de richting van alle grote hoofdsteden is er een ontwikkeling aan de gang.

Het is echt onze bedoeling de grote bevolkingscentra te verbinden met Brussel dat eigenlijk de Europese hoofdstad is. Daar willen we echt de HST, de Eurostar, enz. op elkaar laten aansluiten.

Op een bepaald ogenblik hebben we gezegd: Luxemburg is ook een internationale hoofdstad. Ik beklemtoon dat Luxemburg de hoofdstad van een onafhankelijke Staat is. Als NMBS willen we voor alle hoofdsteden rondom ons een correcte dienst vinden en realiseren.

We hebben het dossier bekeken en we hebben vastgesteld dat de diensten echt niet langer adequaat zijn en dat, indien niets werd ondernomen, de infrastructuur rondom ons automatisch zal verbeteren. Het is veel gemakkelijker via Parijs of via Keulen naar Straatsburg of Zwitserland te reizen dan via Namen of Luxemburg.

Met onze collega's van CFL, de SNCF en de Zwitserse spoorwegen hebben we ons afgevraagd of de technologie van de hogesnelheidstrein – want er is een hogesnelheidslijn – niet gekoppeld kon worden aan een krommezoals Brussel-Luxemburg. Dat heeft geleid tot het beruchte project Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Basel-Zurich.

We hebben goed samengewerkt, maar onze Zwitserse collega's waren toch aanvankelijk wat terughoudend en eind verleden jaar hebben ze ons gezegd dat ze niet langer aan het project meewerkten.

Nu zijn we nog met drie, de Luxemburgers, de Fransen en de Belgen, voor een project in de richting van Zwitserland. Naast de Fyra, de Thalys, Eurostar, enz... moeten we toch wat tijd vinden om met onze Luxemburgse en Franse partners te discuteren, om te zien wat kan gedaan worden om die drie polen, Brussel, Luxemburg, Straatsburg en ook Zwitserland, op elkaar aan te sluiten.

Op dit ogenblik is er een probleem: de Zwitsers hebben gezegd dat ze niet langer geïnteresseerd zijn en dat het voor hen geen prioritaire aangelegenheid is. Met de

faire rouler en tout cas. Pour ce qui est de l'exploitation et des opérations, je peux vous répondre.

En général, notre volonté est toujours de faire le mieux pour le client. On essaie de le faire ici et en général, dans tout ce qui est international. On a quand-même une croissance énorme du trafic, on a des développements, vers toutes les grandes capitales.

Notre volonté est donc vraiment d'essayer de relier les grands nœuds de population avec Bruxelles, qui est en fait la capitale européenne, où là on a vraiment l'intention de relier les TGV, les Eurostars, *etc.*

A un moment donné, on s'est dit que Luxembourg est aussi une capitale internationale. Je tiens à le souligner que c'est une capitale d'un état indépendant. Notre volonté, en tant que SNCB, c'est de trouver et d'avoir un service correct pour l'ensemble de toutes les capitales autour de nous.

Concrètement, nous avons regardé le dossier et on s'est aperçu que les services n'étaient vraiment plus adéquats et que, si on ne faisait rien, automatiquement les infrastructures autour de nous s'amélioreraient. On a remarqué que c'est beaucoup plus rapide d'aller à Strasbourg ou en Suisse en passant par Paris ou en passant par Cologne qu'en passant par Namur ou par Luxembourg.

Avec nos collègues de CFL, de la SNCF et des Chemins de fer suisses, on s'est demandé s'il n'y a pas moyen de marier à la fois la technologie de la grande vitesse – parce qu'il y a aussi un parcours grande vitesse – avec des parcours sinuieux comme Bruxelles-Luxembourg. C'est là qu'on a mis en place ce fameux projet Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Bâle-Zurich.

On a travaillé très bien ensemble, mais on a quand même du constater que nos collègues suisses ont été d'abord un peu réticents et puis, récemment à la fin de l'année, nous ont dit qu'ils sortaient du projet.

Maintenant on se trouve à trois, les luxembourgeois, les français et les belges, pour un projet pour se diriger vers la Suisse. On doit aussi, à côté du Fyra, à côté de Thalys, d'Eurostar, *etc.*, trouver un peu de temps pour discuter avec nos partenaires luxembourgeois et français, pour voir ce qu'on peut faire afin de relier ces trois pôles, Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg, et aussi la Suisse.

Actuellement, on a un problème du fait que, d'une part, les suisses ont dit qu'ils ne sont plus intéressés et que ce n'est pas prioritaire pour eux. Ils ont eu beaucoup de

kantelbaktrein hebben ze veel problemen gehad en ze willen er niet te veel bestellen.

Ze hebben voor een ander soort materieel gekozen. Er is een andere directie, een andere oriëntatie, en dat alles is eerbaar, maar wij dragen er de gevolgen van.

Nu worden een aantal oplossingen bestudeerd: alleen, zonder de Zwitsers, met de HST, met een klassieke trein, een aansluiting in Luxemburg. Alles ligt nu weer ter tafel en men vertrekt echt van nul om de cliënten zo snel mogelijk een correcte dienst te kunnen bieden.

Wanneer men het over de termijn, 2022, heeft, dient men te beseffen dat alles verband houdt met het investeringsplan. Er is deel van de NMBS, een deel van Infrabel, een deel van de Holding en dat alles wordt overkoepeld door de Holding die er een pakket van maakt en vervolgens kan zeggen: "Ziehier het alomvattend pakket, het beruchte investeringsplan".

Binnen dat pakket moeten nog beslissingen worden genomen. Er werden voorstellen gedaan, er werd gediscuteerd. Er werd gesproken van 2020, 2022, 2025, er werd over alles en nog wat gesproken. Maar voor zover ik weet is de eigenlijke beslissing nog niet gevallen. De minister heeft het dossier in elk geval nog niet gevalideerd.

Alles is een kwestie van keuzes. De enveloppe wordt steeds maar kleiner en de behoeften worden steeds maar groter.

Hoe dan ook, en of nu voor een kantelbaktrein dan wel voor een snelle verbinding naar Luxemburg wordt geopteerd, we willen tussen de twee hoofdsteden een kwaliteitsvolle dienst tot stand brengen.

Ook ons plan voor het binnenlands vervoer werd verdaagd. We hadden tijdig oplossingen klaar, maar nu is het wachten op de Belgische autoriteiten die de datum waarom het nieuwe vervoersplan zal ingaan, moeten vaststellen.

De lijn Luxemburg-Luik-Troisvierges-Gouvy-Trois-Pont maakt deel uit van hetzelfde pakket. Het gaat hier echt om de infrastructuur en ik kan niet namens Infrabel spreken. U kunt Infrabel schrijven of ik kan uw vraag aan Infrabel bezorgen die u over de specifieke toestand van die lijn schriftelijk zal antwoorden.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Dank u, mijnheer Jadot. Het woord is aan de heer Van den Bergh.

problèmes avec le pendulaire et ils ne veulent plus trop en commander.

Ils ont choisi un autre type de matériel. Il y a eu changement de direction, changement d'orientation, tout à fait respectable, mais nous en subissons les conséquences.

Maintenant, on est en train de regarder plusieurs solutions. Le faire tout seul, sans les suisses, le faire avec des TGV, le faire avec du train classique, revenir avec une connexion à Luxembourg. Tout est de nouveau sur la table et on repart vraiment de zéro pour faire en sorte d'avoir le plus vite possible un service correct pour les clients.

Maintenant, parlant du délai, 2022, tout cela est lié au plan d'investissement. Il y a un morceau de la SNCB, un morceau d'Infrabel, un morceau du Holding et le tout est chapeauté par le Holding, qui va en faire un paquet et qui va trouver l'état en disant: "Voilà, le paquet global, le fameux plan d'investissement."

Là-dedans il y encore de décisions à prendre. Il y a eu des propositions, des discussions. On a parlé de 2020, de 2022, de 2025, on a parlé de toutes sortes de choses. Mais, à ma connaissance, la décision ferme n'est pas encore prise. En tout cas, le ministre n'a pas encore validé le dossier.

Tout va être une question de choix. L'enveloppe est de plus en plus petite et les besoins sont de plus en plus grands.

En tout cas, que se soient du pendulaire ou des liaisons rapides sur le Luxembourg, notre volonté est de remettre un service de qualité entre les deux capitales.

Notre plan de transport intérieur a été postposé aussi. On avait des pistes de solution à temps, maintenant on doit attendre que nos autorités belges s'expriment sur la date à laquelle le nouveau plan de transport va être fait.

La ligne Luxembourg-Liège-Troisvierges-Gouvy-Trois-Ponts fait partie du même paquet. C'est vraiment l'infrastructure et je ne peux pas m'exprimer au nom d'Infrabel. Vous pouvez écrire à Infrabel ou je peux faire suivre votre question à Infrabel qui vous répondra par écrit sur la situation particulière de cette ligne.

M. Oberweis, président (L) F.- Merci, monsieur Jadot. La parole est à M. Van den Bergh.

De heer Van den Bergh (B) N.- Ik verwijst naar de vraag van de heer Negri over de verbinding Luik-Luxemburg. Wij hebben daarover in de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers een besprekking gehad en er is nogal wat ongerustheid ontstaan rond de indeling van de infrastructuur door Infrabel en de prioriteiten die men geeft aan delen van de infrastructuur om onderhouds-werken uit te voeren.

De ongerustheid,; die ontstaan is over het schrappen van de zogenaamde C-lijnen, zou totaal onterecht zijn. Dat heeft de heer Luc Lallemand van Infrabel ons verzekerd. Er is heel veel media-aandacht over geweest, maar eigenlijk is er weinig aan de hand en is er vandaag zeker geen sprake van het schrappen van deze lijnen, zo heeft men ons in de Kamer verzekerd.

De heer Oberweis, voorzitter (L) F.- Onze vergadering eindigt goed met een positieve noot van onze Belgische vrienden.

Ik sluit nu deze plenaire vergadering te Luxemburg. Hartelijk dank. Jullie waren toegewijde parlementsleden en ik hoop u spoedig in commissie of op een conferentie te ontmoeten. De tweede plenaire zitting heeft plaats half juni.

Geachte collega's, behouden thuiskomst!

De vergadering is gesloten om 12.20 uur.

M. Van den Bergh (B) N.- Je me réfère à la question de M. Negri sur la liaison Liège-Luxembourg. Nous en avons discuté à la Chambre des représentants de Belgique où l'organisation de l'infrastructure par Infrabel et la priorité donnée à certains éléments de l'infrastructure en vue de la mise en oeuvre de travaux d'entretien ont suscité une certaine inquiétude.

M. Luc Lallemand, d'Infrabel, nous assuré que l'inquiétude à propos de la suppression des lignes C serait totalement infondée. Il en a été abondamment question dans les médias mais il n'y a guère de problèmes et il n'est certainement pas question à l'heure qu'il est de supprimer ces lignes, nous a-t-il été répondu à la Chambre.

M. Oberweis, président (L) F.- Notre réunion se termine bien par une note positive de nos amis belges.

Je clôture maintenant cette première séance plénière à Luxembourg. Un grand merci. Vous étiez bien des parlementaires assidus et j'espère bien que prochainement on se reverra en commission ou en conférence. La deuxième séance plénière aura lieu mi-juin.

Chers collègues, un bon retour!

La séance est levée à 12 heures 20.