

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

18 maart 2013

ANTWOORD

van het Comité van Ministers op de schriftelijke vraag van de heer Willem Draps, voorzitter van de commissie voor Financiën en Mobiliteit aan het Comité van Ministers over het antwoord van het Comité van Ministers op de aanbeveling betreffende de spoorverbinding

(doc. 817/4)

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

18 mars 2013

RÉPONSE

du Comité de ministres à la question écrite de M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité, au Comité de ministres sur la réponse du Comité de ministres à la recommandation relative aux liaisons ferroviaires

(doc. 817/4)

Het Comité van Ministers heeft met veel belangstelling kennis genomen van de schriftelijke vraag van de heer Draps over het antwoord van het Comité van Ministers op de aanbeveling van de Interparlementaire Beneluxraad betreffende de spoorverbinding.

De stand van zaken op 1 februari 2013 met betrekking tot de moderniseringswerken aan de spoorverbinding Luxemburg-Brussel is als volgt:

Voor wat betreft het Belgische deel van het traject:

- Er moeten ten behoeve van het toekomstige meerjaren investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep momenteel nog verschillende budgettaire hypothesen tegen het licht worden gehouden. De beleidscel van de minister van Overheidsbedrijven en de NMBS-groep zijn nog in onderhandeling over dit investeringsplan. Er lopen op dit moment ook besprekingen met de drie gewesten. In het ontwerpplan is de afronding van de moderniseringswerkzaamheden aan de verbinding Brussel-Luxemburg in het beste geval uitgesteld tot 2018, maar naar alle waarschijnlijkheid wordt het eerder 2021-2022.

- Naar aanleiding van genoemde vertraging alsook de beperkte begrotingsmiddelen, vonden er in mei en juni 2012 besprekingen plaats tussen de Belgische staat, de Europese Commissie (DG MOVE), het TEN-T-Uitvoerend Agentschap en Infrabel.

- Uit deze besprekingen is naar voren gekomen dat het financieringsbesluit van Europa voor de periode 2007-2015 moet worden herzien, oftewel dat alle activiteiten die niet voor het einde van het huidige financieringsbesluit (eind 2015) kunnen worden afgerond, er uit moeten worden gelicht om deze nog in aanmerking te kunnen laten komen voor Europese subsidies uit hoofde van het nieuwe Europees financieel kader dat zal worden vastgelegd voor de periode 2014-2020 (*Connecting Europe Facility*).

- Infrabel en de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hebben een wijzigingsvoorstel voor het financieringsbesluit uitgewerkt. In dit document zijn de werkzaamheden afgestemd op

Le Comité de ministres a pris connaissance avec un vif intérêt de la question écrite de monsieur Draps sur la réponse du Comité de ministres à la recommandation du Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux relative aux liaisons ferroviaires.

L'état des lieux au 1er février 2013 concernant les travaux de modernisation de la liaison ferroviaire Luxembourg-Bruxelles est le suivant:

Pour la partie belge de la voie ferrée:

- Actuellement, plusieurs hypothèses budgétaires doivent encore être examinées dans le cadre du futur plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB. Ce plan est en cours de négociation entre la cellule stratégique du ministre des Entreprises publiques et le groupe SNCB. Des discussions sont également en cours avec les trois régions. Dans le projet de ce plan, l'horizon de fin des travaux de modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg est reporté dans le meilleur des cas à 2018 mais plus vraisemblablement à 2021-2022.

- Tenant compte de ce retard d'exécution et des contraintes budgétaires, il y a eu des discussions en mai et juin 2012 entre l'État belge, la Commission européenne (DG MOVE), l'Agence exécutive du RTE-T et Infrabel.

- Après ces discussions, il était clair qu'il fallait revoir la décision de financement de la part de l'Europe pour la période 2007-2015, c'est-à-dire retirer toutes les activités qui ne se termineront pas avant la fin de la période de la Décision de financement actuelle (fin 2015) de sorte que ces activités puissent encore bénéficier de subsides européens dans le nouveau cadre financier européen qui sera adopté pour la période 2014-2020 (*Connecting Europe Facility*).

- Un projet de modification de la Décision de financement a été élaboré par Infrabel et le SPF Mobiliteit et Transports (Belgique). Ce document redéfinit le périmètre de l'action pour l'adapter à

de deadline van eind 2015 en is aldus vastgelegd welke met de oorspronkelijke doelstelling overeenstemmende activiteiten nog tot dat moment worden uitgevoerd. Naar aanleiding van deze nieuwe situatie zijn tevens de planning en de budgetten aangepast.

- Het gewijzigd financieringsbesluit is nu al met al goed voor een bedrag van 15,7 miljoen euro en dekt de periode tot en met eind 2015. DG Move heeft op 15 oktober 2012 het wijzigingsbesluit goedgekeurd.

- Infrabel heeft besloten de omschakeling van de tractiestroom tussen Aarlen en Namen naar 25kV daadwerkelijk uit te voeren. De kosten van deze werkzaamheden worden geschat op 74 miljoen euro.

- De SBB kiest voor de internationale verbindingen voor treinen die niet van het kantelbaktype zijn. Desalniettemin worden de besprekingen tussen de SNCF, de CFL en NMBS Europe over de mogelijke inzet van materieel van het kantelbaktype op het traject Bazel-Straatsburg-Luxemburg-Brussel gewoon voortgezet.

- Infrabel is niet bereid om aanpassingswerkzaamheden uit te voeren aan de infrastructuur met het oog op een exploitatie voor treinen van het kantelbaktype zolang er geen engagement is van een of meerdere toekomstige gebruikers van de spoorlijn.

Voor wat betreft het Luxemburgse deel van het traject:

- De modernisering van de lijn Luxemburg-Kleinbettingen in drie fasen zal worden voltrokken.

- De eerste fase behelst de vernieuwing van de hoofdseinpasten, waarbij tevens rekening wordt gehouden met het nieuwe sporenplan in het grensstation van Kleinbettingen. De investering ten bedrage van 42 miljoen euro is goedgekeurd bij de wet van 19 juni 2012. De werkzaamheden ter plaatse starten dit jaar.

- De tweede fase omvat het plaatsen van nieuwe bovenleidingpalen, de herbouw van drie kunstwerken, de herelektrificatie van de lijn op 2x 25 kV

la date butoir de fin 2015, fixant ainsi les activités réalisables au cours de cette période et concourant à l'objectif initial. Comme conséquence de ces nouvelles données, le calendrier et les budgets ont été adaptés.

- Le nouveau montant de la Décision de financement s'élèvera à 15,7 millions d'euros et elle couvrira la période jusque fin 2015. La décision modifiée a été adoptée par DG Move le 15 octobre 2012.

- Infrabel a pris la décision de réaliser le basculement effectif du courant de traction en 25kV entre Arlon et Namur. Le budget pour ces travaux est estimé à 74 millions d'euros.

- CFF opte pour sa flotte internationale pour des trains non-pendulaires, mais les discussions se poursuivent entre SNCF, CFL et SNCB Europe sur l'utilisation éventuelle de matériel pendulaire sur la liaison Bâle-Strasbourg-Luxembourg-Bruxelles.

- Infrabel n'envisage pas d'engager les travaux d'adaptation de l'infrastructure nécessaires à la circulation des trains pendulaires sans un engagement de la part d'un ou de plusieurs utilisateurs futurs de la ligne.

Pour la partie luxembourgeoise de la voie ferrée:

- La modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen sera réalisée en trois phases.

- La première phase comprend le renouvellement des postes directeurs, tout en tenant compte du nouveau plan de voies en la gare-frontière de Kleinbettingen. L'investissement à hauteur de 42 millions d'euros a été autorisé par la loi du 19 juin 2012. Les travaux sur le terrain débuteront cette année.

- La deuxième phase comprend la pose de nouveaux poteaux de caténaires, la reconstruction de trois ouvrages d'art, la réélectrification de la ligne

25 Hz en de opheffing van overweg nr. 85 in het station van Kleinbettingen. Voor de herelektrificatie van de lijn dient deze gedurende enkele weken volledig te worden afgesloten. Dit is gepland in de zomervakantie van 2015. Deze fase wordt op 65 miljoen euro geraamd. De studies over de opstelling van het uitvoerige voorontwerp zijn aan de gang.

- De derde fase behelst de modernisering en vernieuwing van de lijn, met inbegrip van de diverse kunstwerken, de reizigersperrons en de stations.

- Opmerking verdient dat het EuroCap-Railproject aan Luxemburgse zijde niet alleen de vernieuwing en modernisering van de lijn Luxemburg-Kleinbettingen inhoudt, maar ook de aanleg van een nieuwe lijn tussen Luxemburg en Bettembourg. Dit project omvat tevens de herinrichting van het sporenplan in het station van Bettembourg en de bouw van een nieuwe hoofdseinpost aldaar.

- Voor de nieuwe lijn tussen Luxemburg en Bettembourg werden er verschillende varianten bestudeerd. Inmiddels is een definitieve variant door de ministerraad vastgesteld. De onderhandelingen met de eigenaars om de voor de uitvoering van het project nodige gronden te verwerven, vinden thans plaats. Het uitvoerige voorontwerp staat op het punt te worden afgewerkt, zodat het plan is het wetsontwerp waarbij de besteding dient te worden goedgekeurd, nog dit jaar bij de *Chambre des Députés* in te dienen.

en 2x 25kV 25 Hz et la suppression du passage à niveau n° 85 en gare de Kleinbettingen. La réélectrification de la ligne nécessite le barrage complet de la ligne pendant quelques semaines. Ce barrage est programmé pour les vacances d'été 2015. Cette phase est estimée à un montant de 65 millions euros. Les études relatives à l'élaboration de l'avant-projet détaillé sont en cours.

- La troisième phase comprend la modernisation et le renouvellement de la ligne, y compris les différents ouvrages d'art, les quais à voyageurs et des gares.

- Il est à souligner que du côté luxembourgeois le projet "EuroCap-Rail" ne comprend pas seulement le renouvellement et la modernisation de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen, mais aussi l'aménagement d'une nouvelle ligne entre Luxembourg et Bettembourg. Ce projet englobe aussi le réaménagement du plan de voies en gare de Bettembourg et la construction d'un nouveau poste directeur en gare de Bettembourg.

- En ce qui concerne la nouvelle ligne de Luxembourg à Bettembourg, différentes variantes ont été étudiées. Entre-temps, une variante définitive a été retenue par le Conseil de Gouvernement. Les négociations avec les propriétaires en vue de l'acquisition des terrains nécessaires pour la réalisation du projet sont en cours. L'avant-projet détaillé est sur le point d'être finalisé, de sorte que l'intention est de déposer le projet de loi devant autoriser la dépense cette année encore à la Chambre des Députés.