

**RAADGEVENDE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUXRAAD**

9 juni 2010

HOORZITTING

**over de infrastructuur van
het spoorwegnetwerk in de Benelux en
de mogelijkheden van samenwerking
tussen de drie Staten**

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR
FINANCIËN EN MOBILITEIT, DUURZAME
ONTWIKKELING (TERRITORIAALGEBONDEN
AANGELEGENHEDEN) EN VOOR
GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER ROGER NEGRI ⁽¹⁾

(1) Samenstelling van de commissies:

A. Financiën en Mobiliteit:

Voorzitter: de h. Draps

Leden: Mevrouw Blanksma, de hh. Collard, Collignon, de Nerée tot Babberich, Mevr. Haubrich-Gooskens, mevrouw Huijbregts-Schiedon, de hh. Lebrun, Negri, Roth, mevrouw ten Horn en de h. Verougstraete

B. Duurzame ontwikkeling:

Voorzitter: de heer Eigeman

Leden: Mevrouw Aasted-Madsen, de heren Draps, Goyvaerts, Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun, Leunissen, Peters, Roth en Senesael.

C. Grensoverschrijdende samenwerking:

Voorzitter: mevrouw Aasted-Madsen

Leden: de hh. Biskop, Collignon, Defossé, Eigeman, Hofstra, Negri, Oberweis, Siquet, Slager, Van Campenhout en Van den Bergh.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE
CONSULTATIF
DE BENELUX**

9 juin 2010

AUDITION

**sur l'infrastructure
du réseau ferroviaire dans le Benelux et
les possibilités de coopération entre
les trois États**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS JOINTES
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
(MATIÈRES TERRITORIALES) ET DE
LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

PAR
M. ROGER NEGRI ⁽¹⁾

(1) Composition des commissions:

A. Finances et Mobilité:

Président: M. Draps

Membres: Mme Blanksma, MM. Collard, Collignon, de Nerée tot Babberich, Mme Haubrich-Gooskens, Mme Huijbregts-Schiedon, MM. Lebrun, Negri, Roth, Mme ten Horn et M. Verougstraete

B. Développement durable:

Président: M. Eigeman

Membres: Mme Aasted-Madsen, MM. Draps, Goyvaerts, Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun, Leunissen, Peters, Roth et Senesael.

C. Coopération transfrontalière:

Président: Mme Aasted-Madsen

Membres: MM. Biskop, Collignon, Defossé, Eigeman, Hofstra, Negri, Oberweis, Siquet, Slager, Van Campenhout et Van den Bergh.

Dames en Heren,

Uw Commissie voor Financiën en Mobiliteit vergaderde te Brussel, samen met de Commissies voor Duurzame Ontwikkeling en voor Grensoverschrijdende samenwerking, op 7 mei 2010 om er volgende onderwerpen te bespreken:

— het instellen op Europees vlak van de vrachtcorridor ERTMS;

— het personenvervoer per spoor: de HST-lijn Brussel – Rotterdam, de Beneluxtrein en de verbinding Brussel – Luxemburg.

UITEENZETTINGEN

De heer Willem Draps, Voorzitter van de Commissie voor Financiën en Mobiliteit, verwelkomt de gastsprekers, mevrouw Brigit Gijsbers (Directie Spoorvervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Nederland) en de heer Joan Peeters (Directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit, België).

Mevrouw Brigit Gijsbers, dd. Directeur van de Directie “Spoorvervoer”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland, geeft volgende uiteenzetting:

De vrachtcorridors

Het spoorgoederenvervoer in Nederland is sterk internationaal georiënteerd. Het belang van goede achterlandverbindingen voor de havens is evident en het spoorgoederenvervoer is voornamelijk gericht op het verwerken van maritieme stromen.

Het internationaal spoorgoederenvervoer is sinds 2003 geliberaliseerd. Dit heeft in Nederland tot een enorme toename van het aantal spoorvervoerders geleid. In 2007 is in Nederland de Betuweroute geopend. In hetzelfde jaar is in Lötchberg (Zwitserland) de tunnel geopend. Deze 2 grote investeringen waren aanleiding om te werken tot een verbetering van het spoorgoederenvervoer, niet alleen in de twee voormelde landen, maar ook in de corridor tussenin.

Mesdames, Messieurs,

votre commission des Finances et de la Mobilité s’est réunie à Bruxelles le 7 mai 2010 avec les commissions de Développement durable et Coopération transfrontalière pour examiner les sujets suivants:

— l’aménagement à l’échelle européenne du corridor de fret ERTMS;

— le transport ferroviaire de voyageurs: la ligne TGV Bruxelles – Rotterdam, le train Benelux et la liaison Bruxelles – Luxembourg.

EXPOSÉS

M. Willem Draps, président de la commission des Finances et de la Mobilité, souhaite la bienvenue aux orateurs invités, Mme Brigit Gijsbers (Directie Spoorvervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Pays-Bas) et M. Joan Peeters (Direction Transport ferroviaire du SPF Mobilité, Belgique).

Mme Brigit Gijsbers, directrice ff. de la direction “Spoorvervoer”, Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland, fait l’exposé suivant:

Les corridors de fret

Le transport ferroviaire de marchandises aux Pays-Bas a une orientation internationale très marquée. L’importance que revêtent de bonnes liaisons avec l’arrière-pays pour les ports est évidente et le transport ferroviaire de marchandises est principalement axé sur le traitement des flux maritimes.

Le transport ferroviaire international de marchandises a été libéralisé en 2003. Cette libéralisation a entraîné aux Pays-Bas une augmentation considérable du nombre de transporteurs ferroviaires. En 2007, les Pays-Bas ont ouvert la “Betuweroute”. La même année, le tunnel de Lötchberg (Suisse) a été ouvert. Ces deux grands investissements ont donné lieu à des travaux destinés à améliorer le transport ferroviaire de marchandises, non seulement dans les deux pays précités mais aussi dans le corridor situé entre ces deux pays.

Als men kijkt naar de goederenstroom, merkt men dat het overgrote deel van de intermodale diensten vanuit Nederland naar Duitsland vertrekt (85 diensten per week), terwijl een redelijke stroom richting Italië uitgaat (47 diensten per week). Het spoorgoederenvervoer naar Oostenrijk, Polen en Tsjechië is ook goed vertegenwoordigd. Wat de verbinding met het Zuiden, België en Frankrijk, betreft, gaat het om 12 treinen per week. Inspanningen worden ondernomen om hierin verbetering te brengen.

In Europees verband zijn er de afspraken betreffende het Europees beveiligingssysteem ERTMS, waarbij tegen 2015 over 6 Europese corridors ERTMS zou worden aangelegd. Het gaat onder meer over de corridor A / Rotterdam – Genua, corridor C / Antwerpen – Basel/Lyon en corridor F / Aken – Warschau (F).

De Europese ontwerpverordening, die de ontwikkeling van spoorcorridors beoogt, wordt momenteel besproken in het Europees Parlement. Deze ontwerpverordening is gericht op de coördinatie per corridor van de kwaliteitsverbetering, de capaciteit en de interoperabiliteit. Er zou één loket komen voor de capaciteitsaanvragen.

De activiteiten in een spoorcorridor liggen vast in een actieplan. Vier autoriteiten voeren dit plan daadwerkelijk uit: de infrastructuurbeheerders, de inspectiediensten, de mededingingsautoriteiten en de ministeries. De doelstellingen zijn kwaliteitsverbetering, een hogere snelheid en stiptheid, het vergroten van de capaciteit en de aanleg van ERTMS. Bij de ERTMS spelen ook de veiligheidsautoriteiten een grote rol. Deze instanties werken samen bij de wederzijdse erkenning van de rijbewijzen van de machinisten, het aanvaarden van categorieën van locomotieven en het vrijgeven van ERTMS.

De bestuursstructuur van een spoorcorridor ziet er in grote lijnen als volgt uit:

— De Executive Board, samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries;

Si l'on regarde le flux de marchandises, on constate que la majeure partie des services intermodaux partent des Pays-Bas vers l'Allemagne (85 services par semaine), tandis qu'un flux appréciable prend la direction de l'Italie (47 services par semaine). Le transport ferroviaire de marchandises vers l'Autriche, la Pologne et la Tchéquie est également bien représenté. Pour la liaison avec le Sud, la Belgique et la France, ce sont 12 trains par semaine qui sont affrétés. Des efforts sont entrepris pour améliorer cette dernière situation.

À l'échelle européenne, il y a les accords relatifs au système européen de surveillance du trafic ferroviaire ERTMS, au terme desquels six corridors européens ERTMS devraient être aménagés d'ici 2015. Il s'agit, entre autres, du corridor A / Rotterdam – Gènes, du corridor C / Anvers – Bâle/Lyon et du corridor F / Aix – Varsovie (F).

Le projet de règlement européen qui vise à développer les corridors ferroviaires est actuellement examiné au Parlement européen. Ce projet de règlement est axé sur la coordination, par corridor, de l'amélioration de la qualité, de la capacité et de l'interopérabilité. Un seul guichet serait mis en place pour les demandes de capacité.

Les activités développées dans un corridor ferroviaire sont fixées dans un plan d'action. Quatre autorités assurent effectivement la mise en œuvre de ce plan: les gestionnaires de l'infrastructure, le service d'inspection, les autorités en charge de la concurrence et les ministères. Les objectifs sont l'amélioration de la qualité, une rapidité et une ponctualité accrues, l'augmentation de la capacité et l'instauration du système ERTMS. Dans le cadre de l'ERTMS, les autorités en charge de la sécurité jouent aussi un grand rôle. Ces autorités coopèrent dans le cadre de la reconnaissance réciproque des permis de conduire des machinistes, de l'acceptation des catégories de locomotive et de la délivrance de l'ERTMS.

Dans les grandes lignes, la structure de direction d'un corridor ferroviaire est la suivante:

— l'Executive Board, composé de représentants des ministères;

— het management comité van infrastructuurbeheerders;

— de programmadirecteur (van de infrastructuurbeheerders) die voor de betrokken corridor de werkzaamheden coördineert;

— per infrastructuurbeheerder is er een coördinator voor de ontwikkeling van de corridor;

— de inspectiediensten en mededingingsautoriteiten verenigen zich in werkgroepen;

— de vervoerders zijn gegroepeerd in een adviesorgaan (*Advisory board*).

Nederland is al een aantal jaren actief in de ontwikkeling van spoorcorridors. Eén en ander heeft geleid tot het afsluiten van memoranda tussen de betrokken Staten om ERTMS aan te leggen (cf. de corridor Rotterdam – Genua), afspraken tussen Nederland, België, Luxemburg en Frankrijk inzake kwaliteitsverbetering, zoals de infrastructuurmanagers en het toezicht op open concurrentie (cf. de corridor Rotterdam – Lyon). Nederland en België werken ook samen bij een corridorinitiatief in de richting van Tsjechië en Polen en hebben ter zake studies laten uitvoeren om eventuele knelpunten op te lossen. De ministeries zien vaak toe op de bestrijding van geluidsoverlast op de spoorcorridors.

In het gebied van de Benelux vermelden we de corridor A / Rotterdam – Genua, corridor F / Rotterdam – Polen en corridor C / Rotterdam – Lyon. Er wordt naar gestreefd om corridor C door te trekken van Antwerpen tot Rotterdam, om Antwerpen en Rotterdam te laten aansluiten op corridor F, en om Antwerpen te laten aansluiten op corridor A. Via de IJzeren Rijn zou deze koppeling dan ook richting Polen lopen.

De Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Camiel Eurlings, vindt de aanpak van de spoorcorridors en de verbetering van het spoorgoederenbeleid een zeer belangrijk beleidsthema, en daarom zal hij, samen met de Vicevoorzitter van de Europese commissie, de heer Siim Kallas, op

— le comité de gestion des gestionnaires de l'infrastructure;

— le directeur de programme (des gestionnaires de l'infrastructure), qui coordonne les activités du corridor concerné;

— par gestionnaire de l'infrastructure, il y a un coordinateur du développement du corridor;

— les services d'inspection et les autorités en charge de la concurrence se réunissent en groupes de travail;

— les transporteurs sont regroupés au sein d'un organe consultatif (*Advisory board*).

Les Pays-Bas sont déjà actifs depuis plusieurs années dans le développement de corridors ferroviaires. Ces activités ont donné lieu à la conclusion de protocoles d'entente entre les États concernés en vue de l'installation du système ERTMS (cf. le corridor Rotterdam – Gènes), d'accords entre les Pays-Bas, la Belgique, Luxembourg et la France concernant l'amélioration de la qualité, comme les managers de l'infrastructure et le contrôle de la concurrence ouverte (cf. le corridor Rotterdam – Lyon). Les Pays-Bas et la Belgique collaborent aussi dans le cadre d'une initiative de coordination en direction de la Tchéquie et de la Pologne et ont fait réaliser des études pour résoudre les éventuels problèmes en la matière. Les ministères sont très attentifs à la lutte contre les nuisances sonores dans les corridors ferroviaires.

Dans la région du Benelux, il y a lieu de mentionner le corridor A / Rotterdam – Gènes, le corridor F / Rotterdam – Pologne et le corridor C / Rotterdam – Lyon. On s'efforce de prolonger le corridor C d'Anvers à Rotterdam, afin de raccorder ces deux villes au corridor F et de raccorder Anvers au corridor A. Via le Rhin de Fer, cette jonction partirait dès lors aussi vers la Pologne.

Le ministre néerlandais des Communications, M. Camiel Eurlings, considère l'aménagement de corridors ferroviaires et l'amélioration de la politique en matière de transport ferroviaire de marchandises comme des thèmes politiques très importants et organisera dès lors, avec le vice-président de la

14 juni 2010 in Rotterdam een ministersconferentie organiseren (en, parallel daaraan, een businessconferentie). Hierop zijn 10 andere Europese lidstaten uitgenodigd, samen met Zwitserland. “Van corridor naar netwerk” is het centrale thema van deze conferentie. De ministeriële conclusies worden thans voorbereid en één belangrijk onderdeel hiervan zal de samenwerking binnen de Benelux en de samenwerking met het Ruhrgebied zijn.

Volgende elementen strekken volgens mevrouw Gijsbers tot lering bij de toekomstige ontwikkeling van spoorgoederencorridors:

— een politiek draagvlak is noodzakelijk via ministeriële bijeenkomsten en de redactie van een Memorandum of Understanding;

— het opbouwen van vertrouwen tussen de partners is van belang;

— de uitbouw van corridors blijft een nationale bevoegdheid en de besluitvorming vergt unanimiteit;

— nauwe samenwerking met Europese instellingen is van belang (met de Europese commissie, met ERA, op het vlak van onderzoek van, onder meer, de ontwikkeling van ERTMS en geluid, ...);

— een dialoog tussen marktpartijen is nodig.

Het personenvervoer per spoor

Tot slot wenst mevrouw Gijsbers de ontwikkelingen rond de HSL-lijn te bespreken. De HSL-route is op 7 september 2009 in gebruik genomen, met tijdelijk materieel dat nog geschikt is om op het conventioneel net te rijden. Op 13 december 2009 is de Thalys via HSL-Zuid naar Brussel en Parijs gaan rijden. Het is de bedoeling dat in de toekomst het tijdelijk materieel vervangen wordt door hoog snelheidsmaterieel, de V250 van AnsaldoBreda.

Commission européenne, M. Siim Kallas, une conférence ministérielle (et, parallèlement, une conférence avec les acteurs commerciaux) qui se tiendra à Rotterdam le 14 juin 2010. Neuf autres États membres européens, ainsi que la Suisse, y sont invités. Le thème central de cette conférence est “Du corridor au réseau” (“*Van corridor naar netwerk*”). Les conclusions ministérielles sont actuellement en cours de préparation et une partie importante de celles-ci concernera la coopération au sein du Benelux et la coopération avec la région de la Ruhr .

Selon Mme Gijsbers, les éléments suivants sont importants pour le développement futur des corridors de transport ferroviaire de marchandises:

— un soutien politique est nécessaire par le biais de réunions ministérielles et de la rédaction d’un protocole d’entente (*Memorandum of Understanding*);

— l’instauration d’une confiance entre les partenaires est importante;

— le développement de corridors reste une compétence nationale et les décisions en la matière nécessitent une unanimité;

— une coopération étroite avec les institutions européennes est importante (avec la Commission européenne, avec l’ERA, en matière de recherche, entre autres, en ce qui concerne le développement de l’ERTMS et les nuisances sonores);

— un dialogue entre les acteurs du marché est nécessaire.

Le transport ferroviaire de voyageurs

Enfin, Mme Gijsbers souhaite aborder les développements concernant la LGV. La ligne à grande vitesse a été mise en service le 7 septembre 2009, avec du matériel provisoire qui peut encore rouler sur le réseau conventionnel. Le 13 décembre, le Thalys vers Bruxelles et Paris a été mis en service via la LGV Sud. L’objectif est de remplacer à terme le matériel provisoire par du matériel à grande vitesse, le V250 d’AnsaldoBreda.

De ingebruikname van de HSL-route heeft geleid tot klachten inzake geluidsoverlast, mede als gevolg van het gebruik van tijdelijk materieel. De constructie van de banen is immers gericht op hoog snelheidsmaterieel. Er zijn ook nog enkele technische kinderziekten (onder meer met ERTMS) die worden bijgestuurd door een goede samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders van de Belgische en Nederlandse spoormaatschappijen met Thalys.

De uiteindelijke dienstregeling is gericht op 10 thalys-treinen per dag tussen Amsterdam en Parijs, 16 Fyra-treinen per dag tussen Amsterdam en Brussel en 8 Fyra-treinen per dag tussen Den Haag en Brussel.

Dit betekent eveneens dat de Beneluxtrein via Roosendaal wordt afgeschaft. Dit betekent voor Zuidwest Nederland een beperking van de verbinding met België. Er zou dan nog slechts 1 stoptrein zijn tussen Roosendaal en Antwerpen. Om die reden is er ook overleg tussen Nederland en de NMBS om een extra stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen te organiseren.

Aansluitend op de uiteenzetting van mevrouw Gijsbers, geeft *de heer Joan Peeters, bestuursdirecteur van de Directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit (België)*, volgende uiteenzetting:

De vrachtcorridors

Naast de 6 ERTMS-corridors, aangestuurd door de Europese Commissie en geïmplementeerd door de lidstaten, zijn er een 11-tal Rail Net Europese corridors, d.w.z. initiatieven van de infrastructuurbeheerders, en het initiatief voor de verbinding Rotterdam – Lyon via Antwerpen. Deze netwerken kunnen in de nabije toekomst op elkaar geïntegreerd worden via de al vermelde ontwerpverordening inzake de ontwikkeling van spoorcorridors en het competitief vrachtvervoer.

Vandaag is België partner in de volgende initiatieven: Corridor C, Corridor RNE 5, RoLy (het oudste initiatief binnen de Benelux), Corridor RNE 2 en Corridor RNE3.

La mise en service de la LGV a donné lieu à des plaintes concernant les nuisances sonores, qui sont imputables, entre autres, à l'utilisation de matériel provisoire. Les voies ont en effet été construites en vue d'être utilisées par du matériel à grande vitesse. Quelques problèmes techniques concernant notamment l'ERTMS doivent encore être réglés par une bonne coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure des compagnies ferroviaires belge et néerlandaise et Thalys.

L'horaire définitif prévoit 10 trains Thalys par jour entre Amsterdam et Paris, 16 trains Fyra entre Amsterdam et Bruxelles et 8 trains Fyra entre La Haye et Bruxelles.

Cela signifie également que le train Benelux via Roosendaal sera supprimé. Il en résultera pour le Sud-Ouest des Pays-Bas une liaison plus réduite avec la Belgique. Il n'y aurait dès lors plus qu'un seul train omnibus entre Roosendaal et Anvers. C'est la raison pour laquelle il y a aussi une concertation entre les Pays-Bas et la SNCB afin de mettre en service un train omnibus supplémentaire entre Roosendaal et Anvers.

Dans la foulée de l'exposé de Mme Gijsbers, *M. Joan Peeters, directeur d'administration de la Direction Transport ferroviaire du SPF Mobilité (Belgique)*, fait l'exposé suivant:

Les corridors de fret

Outre les 6 corridors ERTMS, pilotés par la Commission européenne et aménagés par les États membres, il y a 11 corridors européens Rail Net, c'est-à-dire des initiatives des gestionnaires de l'infrastructure, et l'initiative de la liaison Rotterdam – Lyon via Anvers. Ces réseaux pourront être intégrés dans un avenir proche par le biais du projet de règlement déjà mentionné, relatif au développement de corridors ferroviaires et d'un transport de fret compétitif.

À l'heure actuelle, la Belgique est partenaire des initiatives suivantes: le corridor C, le corridor RNE 5, RoLy (la plus ancienne initiative au sein du Benelux), le corridor RNE 2 et le corridor RNE3.

Inmiddels bereidt België, samen met de andere betrokken landen, de integratie voor van Corridors ERTMS C + RNE 5 + Ro-Ly, van Corridor ERTMS A + RNE 2 en van Corridor ERTMS F + RNE 3, dit in het kader van de nieuwe verordening en het toekomstplaatje toont België als partner in drie vrachtcorridors.

ERTMS corridor C (Antwerpen – Basel – Lyon) betreft een logistieke verbinding van industriële polen gaande van de Noordzee tot de Middellandse Zee en omvat in totaal een netwerk van 1800 km, waarvan 510 km in België en 70 km in Luxemburg. Er zijn op de corridor 4 verschillende hoogspanningen en 5 signalisatiesystemen in gebruik, wat verklaart dat er qua interoperabiliteit nog een ganse weg af te leggen is. Men werkt naar de veralgemening van het gebruik van treinlengtes van 750 m (als standaardlengte van de corridor tegen 2016). Verder wordt de installatie van ETCS beoogd, op de lijn Antwerpen – Basel tegen 2014, op de aftakking naar Lyon tegen 2018. Kwaliteit van de dienstverlening is de voornaamste zorg (betere coördinatie, een eenheidsloket, betere performantie), wat zich vertaalt in gestandaardiseerde of verkorte rittijden (circa 1 uur tijdswinst).

De evolutie naar de toekomst toe, ziet er als volgt uit:

In een eerste stap:

— Wat ERTMS corridor A betreft, uitbreiding naar België, door aansluiting vanuit Keulen tot Antwerpen/Zeebrugge over de Montzenlijn;

— wat corridor C betreft, uitbreiding van Antwerpen - Zeebrugge en Antwerpen – Rotterdam;

— de corridor F blijft, in eerste instantie, ongewijzigd van Aken tot Terespol.

In een tweede stap wordt een “*Core netwerk*” uitgebouwd dat een impuls zal geven aan de nieuwe verordening over een EU netwerk voor competitief vrachtvervoer per spoor.

Entre-temps, la Belgique prépare, en collaboration avec les autres pays concernés, l'intégration des corridors ERTMS C + RNE 5 + Ro-Ly, du corridor ERTMS A + RNE 2 et du corridor ERTMS F + RNE 3, et ce, dans le cadre du nouveau règlement. À l'avenir, la Belgique sera partenaire dans trois corridors de fret.

Le corridor ERTMS C (Anvers – Bâle – Lyon) est une liaison logistique entre pôles industriels allant de la mer du Nord à la Méditerranée et couvre au total un réseau de 1800 km, dont 510 km en Belgique et 70 km au Luxembourg. Il s'agit d'un accord de coopération entre quatre pays. Dans le corridor, quatre hautes tensions différentes et cinq systèmes de signalisation différents sont utilisés, ce qui signifie qu'il reste encore un long chemin à parcourir en termes d'interopérabilité. On tend actuellement à généraliser l'utilisation de convois de 750 m (longueur standard du corridor d'ici 2016). L'installation du système ETCS est également prévue sur la ligne Anvers– Bâle d'ici 2014 et sur la dérivation vers Lyon d'ici 2018. La qualité du service est la principale préoccupation (meilleure coordination, un guichet unique, une meilleure performance), ce qui se traduit par des temps de parcours standardisés ou raccourcis (environ une heure de temps gagné).

L'évolution future se présente comme suit:

dans une première phase:

— en ce qui concerne le corridor ERTMS A, extension vers la Belgique, par une jonction à partir de Cologne jusqu'à Anvers/Zeebrugge, en passant par la ligne de Montzen;

— en ce qui concerne le corridor C, extension d'Anvers - Zeebrugge et d'Anvers – Rotterdam;

— Le corridor F reste, dans un premier temps, inchangé, d'Aix à Terespol;

Dans une seconde phase, une dorsale (“*Core network*”) sera développée. Celle-ci donnera une impulsion au nouveau règlement relatif à un réseau européen de transport de fret ferroviaire compétitif.

Als gevolg van deze verordening zullen vrachtcorridor 2 (= Corridor C + RNE 5 + Ro-Ly) en vrachtcorridor 1 (= Corridor A + RNE 2) drie jaar na inwerkingtreding van de verordening operationeel zijn.

Voor vrachtcorridor 8 (=Corridor F + RNE 3) zou dit binnen vijf jaar zijn.

Het personenvervoer per spoor

Wat de verbinding tussen Brussel en Luxemburg betreft, is een ontwerp weerhouden dat een snelheid van 160 km/uur beoogt. Het oorspronkelijke project Eurocap-rail Brussel – Luxemburg – Straatsburg voorzag een snelheid van 200 km/uur, maar na studies, waaruit bleek dat de kost voor extra nieuwe tracés tot 2 miljard EUR kon oplopen, heeft men naar alternatieven gezocht om de dienstverlening te verbeteren tegen een aanvaardbare kost.

Er werd geopteerd voor een modernisering van de bestaande, in gebruik zijnde lijn. Deze keuze heeft uiteraard een negatieve impact op de rittijden en de stiptheid tijdens de duur van de werken, alsook op de duur van de werken zelf. Maar de werken vorderen zonder al te veel vertraging en er kunnen al heel wat afgewerkte deelprojecten voorgelegd worden, onder meer in het domein van de rationalisatie van de doorritten in stations en de vernieuwing van kunstwerken. Voorts zijn de werken aan de gang ter modernisering van de signalisatie, ter aanleg van nieuwe bovenleidingspalen en -kabels, de vernieuwing van de spoorbedding en bovenbouw om hogere snelheden mogelijk te maken (grotere ruimte tussen beide sporen), etc. In België zal, tussen het Station van Brussel-Luxemburg en de grens, een tijdswinst van 12 minuten gerealiseerd worden (de realiseerbare tijdswinsten hangen af van het type trein, het aantal tussenstops, etc.).

Een extra tijdswinst van ongeveer 8 minuten zou mogelijk zijn door de inzet van kantelbaktreinen. Dit vergt een bijkomende investering in de infrastructuur, maar Infrabel heeft aangekondigd deze te realiseren en de lijn in gereedheid te brengen voor dit type van rollend materieel.

À la suite de ce règlement, les corridors de fret 2 (= corridor C + RNE 5 + Ro-Ly) 1 (= corridor A + RNE 2) seront opérationnels trois ans après l'entrée en vigueur dudit règlement.

Pour le corridor de fret 8 (= corridor F + RNE 3), ce devrait être le cas dans les cinq ans.

Le transport ferroviaire de voyageurs

En ce qui concerne l'amélioration de la liaison entre Bruxelles et Luxembourg, on a opté pour un projet visant une vitesse de référence de 160 km/h. Le projet initial Eurocap-rail Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg prévoyait une vitesse de 200 km/h, mais des études ayant montré que ce projet nécessiterait l'aménagement, sur de grandes distances, d'une toute nouvelle ligne ferroviaire et que le coût de ces nouveaux tracés pourrait atteindre 2 milliards d'euros, des alternatives permettant d'améliorer le service à un coût acceptable ont été recherchées.

On a dès lors opté pour une modernisation de la ligne déjà en service. Ce choix a naturellement une incidence négative sur les temps de parcours et la ponctualité pendant la durée des travaux, ainsi que sur la durée des travaux proprement dits. Ceux-ci avancent néanmoins sans trop de retard et plusieurs parties du projet ont déjà été achevées, notamment dans le domaine de la rationalisation des temps de passage dans les gares et de la rénovation des ouvrages d'art. Par ailleurs, les travaux visant à moderniser la signalisation, à installer de nouveaux poteaux de caténaire et de nouveaux câbles, à renouveler l'assiette de la voie et la superstructure afin de permettre des vitesses supérieures (plus grand espace entre les deux voies), etc. ont également été entamés. En Belgique, un gain de temps de 12 minutes sera réalisé entre la gare de Bruxelles-Luxembourg et la frontière (les gains de temps réalisés dépendent du type de train, du nombre d'arrêts intermédiaires, etc.).

L'utilisation de trains pendulaires devrait permettre un gain de temps supplémentaire d'environ 8 minutes. Cela nécessite un investissement supplémentaire dans l'infrastructure, mais Infrabel a annoncé qu'elle allait le réaliser et adapter la ligne en vue d'une utilisation de ce type de matériel roulant.

De huidige raming van de kostprijs van de werken bedraagt 812,6 miljoen EUR. Er is een prefinanciering van het Waalse Gewest voor een bedrag van 47,1 miljoen EUR om deze investering te versnellen (terugbetaling van de interest op leningen). De Europese commissie zou bijdragen in de financiering van de werken voor een bedrag van ongeveer 30 miljoen EUR. Van Luxemburgse zijde is een cofinanciering (1,5 miljoen EUR) bekomen voor de aanpassing van perrons in het Zuiden van België.

De beëindiging van de werken wordt gepland tegen 2015.

VRAGEN EN BESCHOUWINGEN

De vrachtcorridors

De heer Jean Eigeman, Voorzitter van de commissie voor Duurzame ontwikkeling (territoriaalgebonden aangelegenheden), vraagt hoe de ontwikkeling van de vrachtcorridors spoort met de andere transportmodi. Vervolgens wenst hij te vernemen of er daadwerkelijk beleidsmatig contact op het niveau van de Benelux plaatsvindt over deze ontwikkelingen. In deze context acht hij het interessant om één van de bevoegde ministers van vervoer uit te nodigen naar het Benelux Parlement, nadat de Ministerconferentie van 14 juni 2010 heeft plaatsgevonden, om er een toelichting te geven over de resultaten ervan.

De heer Marcel Oberweis, lid van de commissie voor Duurzame ontwikkeling, merkt op dat een standaardlengte van 750 m voor treinen wordt beoogd. In de Verenigde Staten heeft men echter goederentreinen van 2 à 3 km, wat op Europees vlak niet mogelijk is door tegenkantingen van de lobby van de wegvervoerders.

Voorts vraagt de heer Marcel Oberweis of de vrachtcorridor Nederland – Polen niet uitgebreid kan worden tot Letland. In de Baltische landen is de spoorinfrastructuur verouderd. Wie zal betalen opdat deze Staten partner worden in het gemeenschappelijk transport?

De heer Negri, Vicepresident van het Benelux Parlement en lid van de commissie voor Financiën en Mobiliteit, vraagt of het Europees beveiligings-

Le coût des travaux est estimé actuellement à 812,6 millions d'euros. Un préfinancement de la Région wallonne pour un montant de 47,1 millions d'euros est prévu afin d'accélérer cet investissement (remboursement de l'intérêt sur les prêts). La Commission européenne participerait au financement des travaux à concurrence d'environ 30 millions d'euros. Du côté luxembourgeois, un cofinancement a été obtenu (1,5 million d'euros) pour l'adaptation des quais dans le Sud de la Belgique.

La fin des travaux est prévue pour 2015.

QUESTIONS ET OBSERVATIONS

Les corridors de fret

M. Jean Eigeman, président de la commission du Développement durable (questions à caractère territorial), demande comment se développent les corridors par rapport aux autres modes de transport. Il demande ensuite s'il existe effectivement un contact politique au niveau du Benelux concernant ces développements. Dans ce contexte, il considère qu'il serait intéressant, après la conférence ministérielle du 14 juin 2010, d'inviter l'un des ministres du Transport compétents au Parlement Benelux pour en exposer les résultats.

M. Marcel Oberweis, membre de la commission du Développement durable, fait observer que l'on tend vers une longueur standard des convois de 750 m. Aux États-Unis, il y a cependant des trains de marchandises de 2 à 3 km, ce qui n'est pas possible en Europe en raison des oppositions du lobby des transporteurs routiers.

M. Marcel Oberweis demande par ailleurs si le corridor de fret Pays-Bas – Pologne ne peut pas être étendu à la Lettonie. L'infrastructure ferroviaire est vieille dans les pays baltes. Qui paiera pour que ces États deviennent des partenaires dans le cadre du transport communautaire?

M. Negri, vice-président du Parlement Benelux et membre de la commission des Finances et de la Mobilité, demande si le système européen de sur-

systeem ERTMS, dat op de vrachtcorridors wordt geïnstalleerd, kan rekenen op een instemming in alle Europese lidstaten. Ook in Luxemburg zijn immers bepaalde praktische problemen gerezen bij de installatie ervan.

De heer Jef Van den Bergh, lid van de commissie voor de Grensoverschrijdende samenwerking, juicht de samenwerking inzake het treingoederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen toe. Als dit goederenvervoer echter over Lijn 12 zal moeten passeren, is er een risico voor congestie, zeker als er extra personentreinen aan te pas komen om Roosendaal met Antwerpen te verbinden. In deze context wenst de heer Van den Bergh te wijzen op het potentieel van Lijn 11 inzake het goederenvervoer tussen Rotterdam en Antwerpen, alsook de goederenverbinding tussen Antwerpen en Vlissingen. Daarom wenst hij te weten of er voor de uitbouw van Lijn 11 aandacht is in de investeringsprogramma's. Zodoende zou men drie spoorlijnen hebben, die dicht op elkaar aansluiten, in het bijzonder Lijn 11 die de goederenstroom voor zijn rekening neemt, terwijl Lijn 12 instaat voor het stedelijk vervoer Roosendaal – Antwerpen en de HSL die Amsterdam kan verbinden met Rotterdam, Antwerpen en Brussel.

Het personenvervoer per spoor

De heer Luuk Blom verbaast zich over de ontwikkelingen rond de Beneluxtrein en de gevolgen hiervan voor de regio Zuidwest Nederland. Een aantal grensoverschrijdende initiatieven werden opgezet inzake samenwerking tussen de hogescholen in Antwerpen en Nederland, werkgelegenheid en initiatieven in Zuidwest Nederland rond grensoverschrijdende arbeidsbemiddeling, en dan wordt het plan opgevat de trein af te schaffen. De ene stoptrein Roosendaal – Antwerpen stopt ongeveer tien keer tijdens het traject en duurt gemiddeld drie kwartier tot één uur. Men zou dus moeten werken aan een beter en vlotter openbaar vervoer, meer specifiek op de verbinding Breda – Antwerpen. Als dit niet het geval is, ondergraaft men de gemeenschappelijke projecten. Met een extra stoptrein lost men niets op. Ook de verbinding Brussel – Luxemburg moet vlotter worden uitgebouwd. Hieromtrent kan het Beneluxparlement een aanbeveling formuleren.

veillance du trafic ferroviaire ERTMS, qui est installé dans les corridors de fret, fait l'unanimité dans tous les États membres européens. Au Luxembourg aussi, certains problèmes pratiques se sont posés lors de son installation.

M. Jef Van den Bergh, membre de la commission de la Coopération transfrontalière, se réjouit de la coopération en matière de transport ferroviaire de marchandises entre Rotterdam et Anvers. Si ce transport de marchandises doit passer par la Ligne 12, il y aura cependant un risque de congestion, surtout s'il y a lieu de mettre des trains de voyageurs supplémentaires en service pour relier Roosendaal à Anvers. Dans ce contexte, M. Van den Bergh souhaite attirer l'attention sur le potentiel de la Ligne 11 en ce qui concerne le transport de marchandises entre Rotterdam et Anvers et entre Anvers et Vlissingen. C'est pourquoi il souhaite savoir si un développement de la Ligne 11 a été inclus dans les programmes d'investissement. On disposerait ainsi de trois lignes ferroviaires, très complémentaires, en particulier la Ligne 11, qui prendrait en charge le flux de marchandises, alors que la Ligne 12 assurerait le transport urbain Roosendaal – Anvers, la LGV reliant Rotterdam, Anvers et Bruxelles.

Le transport ferroviaire de voyageurs

M. Luuk Blom s'étonne des développements relatifs au train Benelux et des conséquences de ceux-ci pour la région du Sud-Ouest des Pays-Bas. Une série d'initiatives en matière de collaboration transfrontalière entre les écoles supérieures d'Anvers et des Pays-Bas, d'emploi transfrontalier et d'emploi dans le Sud-Ouest des Pays-Bas ont en effet été prises et voilà que l'on envisage à présent de supprimer le train. Le train omnibus Roosendaal – Anvers s'arrête environ 10 fois pendant un trajet qui dure en moyenne de trois quarts d'heure à une heure. Il faudrait donc veiller à mettre en place un transport public de meilleure qualité et plus rapide, plus spécifiquement sur la liaison Breda – Anvers. Si ce n'est pas le cas, les projets communs seront minés. On ne résout rien avec un train omnibus supplémentaire. La liaison Bruxelles – Luxembourg peut également devenir plus rapide. Le Parlement Benelux pourrait formuler une recommandation à ce sujet.

De heren Jean Eigeman en Jef Van den Bergh sluiten zich hierbij aan.

De heer Eigeman wenst te weten in welke mate inspanningen worden geleverd om de verbinding Brussel – Luxemburg te versterken.

De heer Xavier Bettel merkt op dat, spijs de marktstudies en voorgenomen acties tot verbetering van de verbinding Brussel – Luxemburg, de situatie op dit traject onveranderd blijft. Door het lange spoortraject (circa 3 uur) geeft men al snel de voorkeur aan een verplaatsing met de wagen. Luxemburg zit achterop in het gemeenschappelijk vervoerbeleid. De HSL, die Luxemburg op 1 u 50 minuten met Parijs verbindt, kent een groot succes. Dit toont aan dat de mensen bereid zijn hun wagen opzij te zetten. Hij spreekt de hoop uit dat de investeringen om het traject Brussel – Luxemburg tot 1 uur 50 minuten terug te brengen daadwerkelijk tot deze verbetering leiden.

De heer Marcel Oberweis voegt eraan toe dat slechts 4 à 7 % van de grensarbeiders in Luxemburg het spoorvervoer gebruikt. Men moet werken aan kwaliteitsverbetering om het spoorgebruik aan te moedigen.

De heer Jef Van den Bergh wenst er toch op te wijzen dat 800 miljoen EUR tussen 2008 en 2014 in België zal worden geïnvesteerd om de verbinding Brussel – Luxemburg te verbeteren. Infrabel zal bovendien 23 miljoen EUR investeren om de spoorweginfrastructuur in België aan te passen aan het verkeer van kantelbaktreinen die 160 km/uur halen. Voorts wijst de heer Van den Bergh erop dat binnen de commissie Infrastructuur van de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers het idee was gerezen om de verbinding van de kantelbaktreinen door te trekken via Antwerpen naar Amsterdam. Dit zou voor de Benelux zeer interessant zijn. Hij wenst te vernemen in welke mate hieraan wordt gedacht.

MM. Jean Eigeman et Jef Van den Bergh souscrivent à cette proposition.

M. Eigeman souhaite savoir dans quelle mesure des efforts sont consentis pour renforcer la liaison Bruxelles – Luxembourg.

M. Xavier Bettel fait observer qu'en dépit des études de marché et des actions envisagées en vue d'améliorer la liaison Bruxelles – Luxembourg, la situation reste inchangée sur ce parcours. En raison de la longueur de celui-ci (environ 3 heures), nombreux sont ceux qui préfèrent effectuer le déplacement en voiture. Le Luxembourg est à la traîne dans la politique de transport commune. La LGV, qui relie Luxembourg à Paris en 1 h 50 connaît un grand succès. Cela montre que les gens sont disposés à laisser leur voiture au garage. Il espère que les investissements pour ramener la durée du trajet Bruxelles - Luxembourg à 1 h 50 permettront effectivement d'obtenir cette amélioration.

M. Marcel Oberweis ajoute que seuls 4 à 7 % des travailleurs frontaliers au Luxembourg utilisent le transport ferroviaire. Il faut s'efforcer d'améliorer la qualité, afin d'encourager l'utilisation du rail.

M. Jef Van den Bergh souhaite quand même indiquer que 800 millions d'euros seront investis en Belgique entre 2008 et 2014 afin d'améliorer la liaison Bruxelles – Luxembourg. Infrabel investira en outre 23 millions d'euros afin d'adapter l'infrastructure ferroviaire en Belgique à la circulation de trains pendulaires atteignant une vitesse de 160 km/h. *M. Van den Bergh* indique par ailleurs que la commission de l'Infrastructuur de la Chambre belge des représentants avait évoqué l'idée de prolonger la liaison des trains pendulaires via Anvers jusqu'à Amsterdam. Ce serait très intéressant pour le Benelux. Il souhaite savoir dans quelle mesure on a réfléchi à cette idée.

ANTWOORDEN

De vrachtcorridors

Mevrouw Gijsbers stelt dat, wat de spoorcorridors betreft, Nederland inderdaad intermodale knooppunten wenst te organiseren, en dit niet alleen in de havens, maar ook in de rest van Nederland met het oog op een optimale combinatie tussen zeevaart, spoor en binnenvaart.

Wat de opmerking van de heer Oberweis betreft over het doortrekken van de corridor F tot de Baltische Staten, antwoordt mevrouw Gijsbers dat dit op termijn inderdaad een mooie oplossing zou zijn, maar dit doet niet af aan het feit dat de Baltische Staten nog steeds het Russische spoorstelsel hanteren met een afwijkende breedte en techniek. De opleiding van de machinisten en de vrachtbrieven zijn er ook geheel afgestemd op het Russische systeem. Het doortrekken van de corridor F zou er zeer omvangrijke investeringen vergen.

Ook het brengen van de standaardlengte van 750 m voor treinen op een lengte 2 à 3 km, zoals in de Verenigde Staten, vergt enorme investeringen. De Betuweroute is in elk geval afgestemd op treinen van ongeveer 1 km lengte. Men wordt in de lengte beperkt door de infrastructuur, maar ook door de terminals. Er zijn momenteel weinig terminals met platforms die afgestemd zijn op treinen van een lengte van meer dan 750 m.

Wat de opmerking inzake Lijn 11 (de goederenverbinding Antwerpen – Rotterdam met aansluiting naar Zeeland) betreft, antwoordt mevrouw Gijsbers dat als gevolg van een capaciteitsanalyse is gebleken dat er tot 2025 geen behoefte is aan een tweede aansluiting voor het goederenvervoer.

Het personenvervoer per spoor

Mevrouw Gijsbers merkt op dat de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat de bezorgdheid van de heer Blom deelt inzake de ontwikkelingen bij de verbinding van Zuidwest Nederland met België, en de Nederlandse minister heeft hierover al met zijn Belgische collega gesproken. Het internatio-

RÉPONSES

Les corridors de fret

Mme Gijsbers indique qu'en ce qui concerne les corridors ferroviaires, les Pays-Bas souhaitent effectivement organiser des nœuds intermodaux et ce, non seulement dans les ports, mais aussi dans le reste des Pays-Bas, en vue d'une combinaison optimale entre la navigation maritime, le rail et la navigation fluviale.

En ce qui concerne l'observation de M. Oberweis concernant le prolongement du corridor F jusqu'aux États baltes, Mme Gijsbers répond qu'à terme, ce serait effectivement une belle solution, mais il n'en demeure pas moins que les États baltes utilisent encore à l'heure actuelle le système ferroviaire russe, basé sur une largeur et une technique différentes. La formation des machinistes et les lettres de voiture sont aussi basées sur le système russe. Le prolongement du corridor F nécessiterait dès lors des investissements considérables.

D'énormes investissements seraient également nécessaires pour porter la longueur standard des convois de 750 m à 2 à 3 km, comme aux États-Unis. La Betuweroute est en tout cas adaptée à des trains d'une longueur d'environ 1 km. La longueur des convois est limitée par l'infrastructure, mais aussi par les terminaux. Il y a actuellement peu de terminaux équipés de plates-formes pouvant desservir des convois d'une longueur supérieure à 750 m.

En ce qui concerne l'observation relative à la Ligne 11 (la liaison marchandises Anvers – Rotterdam avec une jonction vers la Zélande), Mme Gijsbers répond qu'une analyse de capacité a révélé qu'une deuxième jonction pour le transport de marchandises ne sera pas nécessaire avant 2025.

Le transport ferroviaire de voyageurs

Mme Gijsbers fait observer que le ministre néerlandais des Communications partage la préoccupation de M. Blom en ce qui concerne les développements relatifs à la liaison entre le Sud-Ouest des Pays-Bas et la Belgique et que le ministre néerlandais s'est déjà entretenu sur la

naal spoorvervoer is echter geliberaliseerd en de minister kan de spoorwegbeheerder niet dwingen de Beneluxtrein verder te exploiteren over het conventionele spoor. In elk geval is afgesproken dat er acht treinen per dag via Breda naar Antwerpen zouden rijden. De trein Roosendaal – Antwerpen heeft inderdaad veel stopplaatsen. Er is eerst gekeken naar een verbetering van de verbinding door de intercitytrein Charleroi – Brussel – Essen door te trekken naar Roosendaal (8 km verder). Er is echter een onoplosbaar probleem met de keertijd in Roosendaal om de trein tijdig naar België te laten terugkeren. Daarom hebben de Belgische en Nederlandse overheden, samen met de spoormaatschappijen, gekeken naar de mogelijkheid van een extra verbeterde stoptrein, die niet geheel over het bestaande tracé zou rijden, maar die via de tunnel naar Antwerpen rijdt en daardoor een snellere reistijd zou hebben dan de huidige stoptrein.

De heer Peeters antwoordt op de vraag van de heer Negri dat er onder de Europese lidstaten een duidelijke wil bestaat om te evolueren naar een systeem van interoperabiliteit met ERTMS en het opzet van de ERTMS-corridors was, onder meer, de roll-out van dit systeem te versnellen. Maar het is duidelijk dat sommige lidstaten dynamischer te werk gaan dan andere bij de invoer van dit beveiligingssysteem.

De heer Peeters verklaart dat hij geen weet heeft van een plan of een studie om de (door de operatoren nog niet besliste) inzet van kantelbaktreinen tussen Luxemburg en Brussel, door te trekken via Antwerpen tot Amsterdam.

De rapporteur,

Roger NEGRI

De voorzitters,

Willem DRAPS
Jean EIGEMAN
Ine AASTED-MADSEN

question avec son homologue belge. Le transport ferroviaire international a cependant été libéralisé et le ministre ne peut pas contraindre le gestionnaire du réseau ferroviaire à continuer à exploiter le train Benelux sur la voie conventionnelle. Il a en tout cas été convenu que huit trains par jour rejoindraient Anvers via Breda. Le train Roosendaal – Antwerpen fait effectivement de nombreux arrêts. On s'est d'abord penché sur une amélioration de la liaison, en prolongeant le train intercity Charleroi – Bruxelles – Essen vers Roosendaal (8 km plus loin). Le temps nécessaire pour faire faire demi-tour au train à Roosendaal pose cependant un problème insoluble, qui empêche le train de retourner dans les délais en Belgique. C'est pourquoi les autorités belges et néerlandaises ont examiné, avec les compagnies ferroviaires, la possibilité de mettre en service un train omnibus amélioré supplémentaire, qui ne roulerait pas sur la totalité du tracé actuel, mais qui rejoindrait Anvers via le tunnel et proposerait ainsi un temps de parcours moins élevé que le train omnibus actuel.

M. Peeters répond à la question de M. Negri en indiquant qu'il existe clairement une volonté parmi les États membres européens d'évoluer vers un système d'interopérabilité avec l'ERTMS et que le but des corridors ERTMS était, entre autres, d'accélérer la mise en œuvre de ce système. Il est cependant clair que certains États membres se montrent plus dynamiques que d'autres dans l'instauration de ce système de surveillance du trafic ferroviaire.

M. Peeters déclare qu'il n'a pas connaissance d'un projet ou d'une étude visant à prolonger jusqu'à Amsterdam, via Anvers, l'utilisation (non encore décidée par les opérateurs) de trains pendulaires entre Luxemburg et Bruxelles.

Le rapporteur,

Roger NEGRI

Les présidents,

Willem DRAPS
Jean EIGEMAN
Ine AASTED-MADSEN