

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

6 juni 2011

**Hoorzitting over de perspectieven met  
betrekking tot de verbetering  
van de spoorwegverbindingen  
tussen de drie Beneluxlanden**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES  
VOOR DUURZAME ONTWIKKELING/  
TERRITORIAALGEBONDEN AANGELEGENHEDEN,  
FINANCIËN EN MOBILITEIT  
EN ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN,  
LANDBOUW EN VISSERIJ  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER R. NEGRI <sup>(1)</sup>

(1) Samenstelling van de commissies:

**Duurzame Ontwikkeling/Territoriaalgebonden aangelegenheden:**

Voorzitter: de heer Eigeman  
Leden: de heren Draps, Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun,  
Leunissen, Peters, Roth, Senesael en Van Esbroeck.

**Financiën en Mobiliteit:**

Voorzitter: de heer Draps  
Leden: de heren Braakhuis, Collard, Collignon, mevrouw  
Haubrich-Gooskens, de heer Hofstra, mevrouw  
Huijbregts-Schiedon, de heren Lebrun, Negri, Roth en  
Verougstraete.

**Economische Aangelegenheden, Landbouw en Visserij:**

Voorzitter: de heer Bettel  
Leden: de heren Bosman, Henry, Oberweis, Peters, Roegiers,  
Senesael, Van den Bergh en mevrouw Wouters.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

6 juin 2011

**Audition sur les perspectives  
d'amélioration des liaisons ferroviaires  
entre les trois pays du Benelux**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS  
RÉUNIES DÉVELOPPEMENT DURABLE/  
MATIÈRES TERRITORIALES,  
FINANCES ET MOBILITÉ  
ET AFFAIRES ÉCONOMIQUES,  
AGRICULTURE ET PÊCHE  
PAR  
M. R. NEGRI <sup>(1)</sup>

(1) Composition des commissions:

**Développement durable/ Matières territoriales:**

Président: M. Eigeman  
Membres: MM. Draps, Hendrickx, Hoffmann, Hofstra, Lebrun,  
Leunissen, Peters, Roth, Senesael et Van Esbroeck.

**Finances et Mobilité:**

Président: M. Draps  
Membres: MM. Braakhuis, Collard, Collignon, Mme Haubrich-  
Gooskens, M. Hofstra, Mme Huijbregts-Schiedon,  
MM. Lebrun, Negri, Roth et Verougstraete.

**Affaires économiques, Agriculture et Pêche:**

Président: M. Bettel  
Membres: MM. Bosman, Henry, Oberweis, Peters, Roegiers,  
Senesael, Van den Bergh et Mme Wouters.

Op 4 april 2011 vond in de verenigde commissies voor duurzame ontwikkeling/territoriaalgebonden aangelegenheden, financiën en mobiliteit en economische aangelegenheden, landbouw en visserij een hoorzitting plaats met Michel Jadot, directeur-generaal van de NMBS Europa en Anita Rombauts, NMBS Strategie, Ontwikkeling en Kwaliteit. Tijdens de hoorzittingen kwamen de perspectieven met betrekking tot de verbetering van de spoorwegverbindingen tussen de drie Beneluxlanden aan bod.

### 1. Lange afstand: internationaal verkeer

De Benelux en meer bepaald Brussel liggen in het hart van het verkeer van de internationale lijnen in West-Europa. De lijnen Thalys, Euostar, HST en ICE vertrekken immers in de Belgische hoofdstad. De toekomstige ontwikkeling van de lijnen Fyra en Pendolino zal die toestand bevestigen.

Over het algemeen hebben de hoge snelheidslijnen tot een verbetering van het net geleid en hebben zij nieuwe klanten aangetrokken.

Zoals Eurostar waarvan de exploitatievergunning in handen is van de NMBS, de SNCF en een Britse operator, is de Thalys-lijn het resultaat van een samenwerking tussen verscheidene operatoren. In 2010 reisden er 6,5 miljoen reizigers met de Thalys, wat neerkomt op een stijging van het aantal reizigers voor hetzelfde jaar met 102 % voor de lijn tussen België en Nederland en van 13 % voor de lijn tussen Parijs en Nederland. Thalys biedt immers 25 heen- en terugreizen per dag aan tussen Parijs en Brussel, 10 tussen Parijs-Brussel-Amsterdam en 5 tussen Parijs-Brussel-Keulen. Tussen 2009 en 2010 is het aantal treinen per dag tussen België en Nederland opgelopen van 7 tot 10, met bijkomende treinen op vrijdag en zondag.

Vandaag duurt een treinreis Brussel-Amsterdam met de Beneluxtrein 2 uur en 54 minuten met 10 stopplaatsen. Eind 2011, begin 2012 zal tussen Brussel en Amsterdam de nieuwe hogesnelheidstrein voor korte afstanden "Fyra" in dienst worden genomen. De duur van het traject zal daardoor worden teruggebracht tot 1 uur 46 minuten met 6 stopplaatsen. Fyra, die de Beneluxlijn moet vervangen, is het resultaat van een akkoord tot coöperatieve vereniging tussen de NMBS en een dochter

Le 4 avril 2011 une audition des commissions réunies développement durable/matières territoriales, finances et mobilité et affaires économiques, agriculture et pêche a eu lieu avec Michel Jadot, directeur général SNCB Europe, et Anita Rombauts, SNCB Stratégie, Développement et Qualité, sur les perspectives d'amélioration des liaisons ferroviaires entre les trois pays du Benelux.

### 1. Longue distance: trafic international

Le Benelux et plus particulièrement Bruxelles se trouvent au cœur du trafic des lignes internationales de l'ouest de l'Europe. En effet, la capitale belge est le point de départ des lignes Thalys, Eurostar, TGV et ICE. Cette situation sera confirmée avec le futur développement des lignes Fyra et Pendolino.

En règle générale, les lignes à grande vitesse ont contribué à améliorer le réseau et à attirer une nouvelle clientèle.

À l'instar d'Eurostar dont la SNCB, la SNCF et un opérateur britannique se partagent le brevet d'exploitation, la ligne Thalys résulte d'une coopération entre plusieurs opérateurs et a compté 6,5 millions de passagers en 2010. Ce qui équivaut à une augmentation du nombre de passagers pour la même année de 102 % pour la ligne entre la Belgique et les Pays-Bas et de 13 % pour la ligne entre Paris et les Pays-Bas. En effet, Thalys offre 25 allers-retours par jour entre Paris et Bruxelles, 10 entre Paris-Bruxelles-Amsterdam et 5 entre Paris-Bruxelles-Cologne. A noter aussi qu'entre 2009 et 2010 le nombre de trains journaliers entre la Belgique et les Pays-Bas est passé de 7 à 10, avec des trains supplémentaires le vendredi et le dimanche.

Aujourd'hui, le train Benelux reliant Bruxelles à Amsterdam fait le trajet en 2h54 avec 10 arrêts. Un nouveau train à grande vitesse pour les courtes distances "Fyra" sera mis en service fin 2011, début 2012 entre Bruxelles et Amsterdam. Le temps de parcours sera alors réduit à 1h46 pour 6 arrêts. Destiné à remplacer la ligne Benelux, Fyra résulte d'un accord d'association coopérative entre la SNCB et une filiale de la NS. En principe, un train Fyra circulera toutes les heures, ce qui,

van de NS. In principe zal er een Fyra-trein om het uur rijden, wat samen met het aanbod van Thalys betekent dat er om het half uur een trein zal zijn. De prijs zal beantwoorden aan de marktprijs met een voorkeur voor elektronische reisbewijzen. De klanten van Fyra zullen in de stations over lounges kunnen beschikken. Een cateringdienst zal verzekerd worden in de treinen met een hedendaags design. Het begeleidend personeel zal bestaan uit personen van de twee nationaliteiten. Het is de bedoeling per jaar 3,5 miljoen reizigers aan te trekken. Het project is momenteel het voorwerp van homologatietests in België en Nederland.

De verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland wordt momenteel verzekerd door een Eurocity die 3 maal per dag rijdt en waarvan het kortste traject tussen Brussel en Luxemburg 2 uur 18 minuten duurt (vertrek Brussel-Luxemburg aankomst Luxemburg-Stad), 4 uur 29 minuten tot Straatsburg en 5 uur 59 minuten tot Basel. Daarbij komt een technische beperking: de locomotief moet te Luxemburg en te Basel worden vervangen. Deze lijn vertegenwoordigt vandaag slecht 13 % van het aantal treinreizigers over een lange afstand. Dat is hoofdzakelijk te wijten aan de aangrenzende netwerken die hun infrastructuur hebben verbeterd waardoor ook de reistijd op de alternatieve trajecten werd ingekort, zoals:

— de bouw van de oostelijke vertakking van de hogesnelheidslijn Rijn-Rhône met een tijdwinst van 20 minuten tussen Parijs-Basel-Zurich via Dijon vanaf 2011 en nog eens 10 minuten tegen 2016;

— de bouw van de 2e fase van de hogesnelheidslijn Oost, ten zuiden van Metz, tussen Baudrecourt en Vendenheim (Straatsburg) met een tijdwinst van 30 minuten tegen 2015;

— op het Duitse net een tijdwinst van 25 minuten tegen 2015 tussen Karlsruhe en Basel dankzij de overstap naar vier sporen (waardoor de ICE van de gewestelijke treinen en de goederentreinen kunnen worden gescheiden) en een snelheid die op 250 km per uur wordt gebracht.

Gelet op die toestand dient het treinaanbod via Luxemburg naar Straatsburg gevoelig te worden

combiné à l'offre Thalys reviendra à avoir un train toutes les demi heures. Le prix correspondra au prix du marché avec une préférence pour les billets électroniques. Des lounges pour les clients Fyra seront à leur disposition dans les gares. Un service catering sera assuré dans les trains au design contemporain. Le personnel accompagnant sera composé de personnes des deux nationalités. L'ambition est d'attirer 3,5 millions de passagers par an. Le projet est soumis actuellement à des tests d'homologation en Belgique et aux Pays-Bas.

La liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse est actuellement assurée par un Eurocity circulant 3 fois par jour et dont le temps de parcours le plus court entre Bruxelles et Luxembourg est de 2h18 (départ gare Bruxelles-Luxembourg arrivée Luxembourg-ville), de 4h29 jusqu'à Strasbourg et de 5h59 jusqu'à Bâle. A cela s'ajoute la contrainte technique qui oblige à un changement de locomotive à Luxembourg et à Bâle. Aujourd'hui, cette ligne n'assure que 13 % des voyages à longue distance réalisés en train. Ceci est principalement dû aux réseaux adjacents qui ont connu une amélioration de leurs infrastructures réduisant ainsi les temps de parcours sur les itinéraires alternatifs, tels que:

— la construction de la branche Est de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône avec un gain de temps de 20 minutes entre Paris-Bâle-Zürich via Dijon dès 2011 et 10 minutes supplémentaires à l'horizon 2016;

— la construction de la 2e phase de la ligne à grande vitesse Est, au sud de Metz, entre Baudrecourt et Vendenheim (Strasbourg) avec un gain de temps de 30 minutes à l'horizon 2015;

— sur le réseau allemand un gain de temps de 25 minutes à l'horizon 2015 entre Karlsruhe et Bâle grâce au passage à 4 voies (permettant la séparation des ICE, des trains régionaux et de marchandises) et à l'augmentation de la vitesse à 250 km/h.

Au vu de cette situation, il y a lieu d'améliorer substantiellement l'offre de trains via le

verbeterd anders dreigt het verkeer te worden afgeleid naar meer concurrerende lijnen.

Om die toestand te verhelpen, komt er een hogesnelheidspendeltrein met motorrijtuig en wordt de infrastructuur verbeterd. Elke dag zullen er drie heen- en terugreizen worden aangeboden (ochtend, middag, avond). Het is de bedoeling van het project in partnerschap met de andere spoorwegbedrijven van de lijn (CFL, CFF en SNCF) een nieuw internationaal spooraanbod te ontwikkelen dat concurrerend is op het gebied van de reistijd en de prijs in vergelijking met de alternatieve trajecten en dat beantwoordt aan de rentabiliteitseisen van een geliberaliseerde markt. De reisduur tussen Brussel en Luxemburg zal 1 uur 48 minuten bedragen, tot Straatsburg 3 uur 27 minuten, tot Basel 4 uur 37 minuten, en zelfs 5 uur 36 minuten tot Zurich. De timing voor de realisatie van het project is afhankelijk van de aankoop van het materiaal. Tegen 2017 zou die verbinding in gebruik worden genomen wanneer de tweede hogesnelheidslijn zal zijn afgewerkt en Infrabel haar infrastructuurwerken zal hebben voltooid.

## BESPREKING

Volgende punten kwamen tijdens de bespreking aan bod.

### *Lijn Brussel-Luxemburg-Straatsburg-Zwitserland*

Luxemburg heeft voor het project van de Europese Unie geen subsidies gekregen.

Naast het project "pendolino" is er ook een project om de reisduur, meer bepaald tussen Brussel en Luxemburg, in te korten. De opening van het station van Cessange in Luxemburg zal tot een tijdwinst van 4 minuten leiden.

De aankoop van materiaal ligt moeilijk omdat het om een beperkte bestelling van vier treinen gaat. De steun van Zwitserland zou de zaken kunnen versnellen. Een andere beperking is de verenigbaarheid van de treinen met de diverse netwerken. De NMBS wacht in dat verband op het antwoord van de constructeur. Uiteraard zal het om vierstroom-

Luxembourg vers Strasbourg au risque de voir à l'avenir les trafics déviés vers des axes plus compétitifs.

Pour remédier à cette situation il est prévu de mettre en place un train pendulaire à grande vitesse avec automotrice et de procéder à une amélioration des infrastructures. L'offre sera de 3 allers retours par jour (matin, midi et soir). Les ambitions du projet sont de développer en partenariat avec les autres entreprises ferroviaires de l'axe (CFL, CFF et SNCF) une nouvelle offre ferroviaire internationale compétitive en termes de temps de parcours et de prix par rapport aux itinéraires alternatifs répondant aux exigences de rentabilité d'un marché libéralisé. Le temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg passerait à 1h48, à 3h27 jusqu'à Strasbourg et à 4h37 jusqu'à Bâle, voire 5h36 jusqu'à Zurich. Le timing de la réalisation du projet dépend de l'acquisition du matériel. La mise en service est prévue à l'horizon 2017 lorsque la deuxième ligne à grande vitesse sera terminée et Infrabel aura terminé ses travaux d'infrastructure.

## DISCUSSION

Les points suivants peuvent être retenus de la discussion.

### *Ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg-Suisse*

Le Luxembourg n'a pas reçu de subsides de la part de l'Union européenne pour le projet.

Hormis le projet "pendolino" il y a aussi un projet de réduction du temps de parcours, notamment entre Bruxelles et Luxembourg. L'ouverture de la gare de Cessange à Luxembourg permettra un gain de 4 minutes.

L'acquisition du matériel n'est pas facile, étant donné qu'il s'agit d'une commande réduite de quatre trains. Le soutien de la Suisse pourrait faire accélérer les choses. Une autre contrainte est la compatibilité des trains avec les différents réseaux. À ce sujet, la SNCB est en attente d'une réponse de la part du constructeur. Le nouveau matériel

materiaal moeten gaan dat een ononderbroken verbinding tussen de vier landen mogelijk maakt.

In afwachting zet Infrabel haar werkzaamheden volledig autonoom voort. Er wordt wel geregeld informatie uitgewisseld met de NMBS. Infrabel kan echter op elk ogenblik haar werkzaamheden onderbreken indien ze dat wenst.

Het project Eurocaprail biedt de zekerheid dat de pendeltrein op de Franse spoorlijn zal kunnen rijden.

### *Fyra*

Die lijn is geen alternatief voor de klassieke Beneluxlijn aangezien de trein niet in alle stations zal stoppen. In het akkoord tussen België en Nederland worden de haltes vastgelegd: er komt een halte te Leuven, maar niet in de luchthaven van Brussel. Een halte in de luchthaven zou leiden tot een langere reistijd die zo kort mogelijk moet blijven aangezien het om een internationale verbinding gaat.

Ook in het station van Den Haag komt er geen halte. Den Haag zou echter op Amsterdam kunnen worden aangesloten door een pendolino-verbinding in het kader van een nieuw vervoersplan in 2013.

De vertraging opgelopen door het Fyra-project is te wijten aan de aanslepende bouw van de passende infrastructuur en de vereiste wijziging van de lijn die het voorwerp is van een meer complexe homologatie. De tests zouden in april 2011 moeten zijn beëindigd.

## **2. Korte afstand: grensoverschrijdend reizigersvervoer**

Het “grensoverschrijdend reizigersvervoer” is de tweede opdracht inzake openbare dienstverlening die in het kader van het beheerscontract 2008-2012 aan de NMBS werd toegewezen. Artikel 24 van het beheerscontract bepaalt dat:

utilisé devra forcément être du quadricourant pour permettre une liaison ininterrompue entre les quatre pays.

En attendant, Infrabel continue ses travaux en toute autonomie tout en ayant un échange d’information régulier avec la SNCB. Par contre, Infrabel est libre d’interrompre ses travaux à tout moment si elle le souhaite.

Le projet Eurocaprail apporte la garantie que le train pendulaire pourra circuler sur la ligne ferroviaire française.

### *Fyra*

Cette ligne n’est pas une solution de rechange pour la ligne classique Benelux étant donné que le train ne s’arrêtera pas à toutes les gares. L’accord entre la Belgique et les Pays-Bas détermine les dessertes et prévoit un arrêt à Louvain, mais ne prévoit pas d’arrêt à l’aéroport de Bruxelles. L’ajout de l’aéroport comme desserte risquerait d’allonger le temps de parcours qui doit être tenu le plus court possible étant donné qu’il s’agit d’une liaison internationale.

La gare de La Haye n’a pas non plus été prévue comme desserte. Il est proposé néanmoins de pouvoir relayer La Haye à Amsterdam par une liaison pendolino à travers un nouveau plan des transports en 2013.

Le retard du projet Fyra s’explique par les longs délais de construction de l’infrastructure appropriée et par la nécessité de modification de la ligne qui est soumise à un système d’homologation plus complexe. Les tests devraient finalement être terminés en avril 2011.

## **2. Courte distance: transfrontalier par train du service ordinaire**

Le “transport transfrontalier de voyageurs par des trains du service ordinaire” est la seconde mission de service public attribuée à la SNCB dans le cadre du contrat de gestion 2008-2012. Ce dernier stipule notamment en son article 24 que:

*“de NMBS in akkoord met buitenlandse instanties zorgt voor grensoverschrijdende bedieningen tot stations kort over de grens met treinen van de gewone dienst:*

- *In Duitsland: Aken;*
- *In Frankrijk: Rijsel;*
- *In Luxemburg: Luxemburg, Troisvierges, Rodange;*
- *In Nederland: Maastricht (met een minimum van 12 treinen per dag en per richting, Roosendaal.”*

*Tevens zal “het voortzetten van de bestaande verbindingen jaarlijks worden geëvalueerd en aan de algemene directie worden overgemaakt”.*

*“Nieuwe verbindingen zijn enkel mogelijk na opstelling van een business case met vermelding van de haalbaarheid van het project, de gegeneerde kosten, de mogelijke klanten en de financiële resultaten.*

*De Staat kan voorzien in een financiële tegemoetkoming om de eventuele nettokosten te compenseren die voortvloeien uit de wijziging van de productie en van de aangepaste tarifiering, dit rekening houdend met de reële ontvangsten”.*

Er zijn dus twee soorten overeenkomsten tussen de onderscheiden landen. De ene overeenkomst, die betrekking heeft op de bediening en de dienstregeling, wordt stilzwijgend verlengd. De andere overeenkomst slaat op de tarieven en wordt elk jaar vernieuwd aan de hand van de jaarlijkse tariefwijzigingen.

Momenteel zijn er negen grensoverschrijdende verbindingen over korte afstand.

Die spoorwegverbindingen worden elk jaar door 15 100 reizigers gebruikt, beide richtingen samen, waarvan:

- 3 350 tussen België en Frankrijk
- 600 tussen België en Duitsland
- 3 700 tussen België en Nederland
- 7 450 tussen België en Luxemburg.

Dat stemt overeen met 1,9 % van het volume van het binnenlands verkeer in België.

*“la SNCB assure, en accord avec les instances étrangères, des dessertes transfrontalières avec des trains du service ordinaire jusqu’aux gares juste après la frontière:*

- *En Allemagne: Aix-la-Chapelle;*
- *En France: Lille;*
- *Au Luxembourg: Luxembourg, Troisvierges, Rodange;*
- *Aux Pays-Bas: Maastricht (avec un minimum de 12 trains par jour et par direction), Roosendaal”.*

*Par ailleurs, “la poursuite des relations existantes fait l’objet d’une évaluation annuelle qui est transmise à la direction générale”.*

*“De nouvelles liaisons ne sont possibles qu’après l’établissement d’un business case abordant la faisabilité du projet, les coûts générés, les clients potentiels et les résultats financiers”.*

*“L’État peut prévoir une intervention financière pour compenser les éventuels coûts nets découlant de la modification de la production et de la tarification adaptée, et ce en tenant compte des recettes réelles.”*

Il existe deux types de conventions entre les différents pays. L’une concernant la desserte et les horaires qui est reconduite tacitement et l’autre concernant les tarifs qui est renouvelée chaque année en fonction des modifications tarifaires annuelles.

Actuellement, nous comptons neuf liaisons transfrontalières de courte distance.

Ces lignes ferroviaires sont utilisées chaque année par 15 100 voyageurs, deux sens réunis, dont:

- 3 350 entre la Belgique et la France
- 600 entre la Belgique et l’Allemagne
- 3 700 entre la Belgique et les Pays-Bas
- 7 450 entre la Belgique et le Luxembourg

Cela équivaut à 1,9 % du volume du trafic intérieur en Belgique.

De organisatie ervan is ingewikkeld aangezien de dienstregelingen en de tarieven van de onderscheiden landen op elkaar moeten worden afgestemd. Er worden grote inspanningen geleverd om tot een goed resultaat te komen. Het personeel moet een specifieke opleiding volgen met betrekking tot de kennis van de andere taal en de buitenlandse regelgevingen. Aangezien rekening moet worden gehouden met een bijkomende kost voor de homologatie van het materiaal en de opleiding van het personeel is de dekkingsgraad van de kosten klein. Vanaf 2011 werden de zaken vereenvoudigd op volgend gebied:

— De overeenkomsten moeten gestandaardiseerd zijn met een enkel contract waarin meer bepaald de aspecten bediening, prijzen, materiaal en veiligheid worden geregeld. Ze zullen jaarlijks worden vernieuwd.

— De tarifiering zal van het type binnenlands verkeer van de NMBS zijn en de prijzen SCIC-NRT (special conditions of international carriage for non-integrated reservation tickets) zullen voor de lange afstandstrajecten worden gehanteerd.

— De grensoverschrijdende vervoerbewijzen zullen in elk Belgisch station worden uitgereikt en in de stations in het buitenland zullen er meertalige verkoopautomaten (NL, F, D, E) komen.

— De communicatie zal worden vereenvoudigd door het ter beschikking stellen van een internet routeplanner NMBS Mobility, spoorboekjes van de NMBS en folders over de lijnen.

## BESPREKING

Tijdens de bespreking kwamen volgende punten aan bod:

De dekkingsgraad van de grensoverschrijdende lijnen over korte afstand is ongeveer 2 tot 3 %

Momenteel wordt de opening van nieuwe verbindingen bestudeerd. Er komen ook aanpassingen op de lijnen Brussel-Luik en Luik-Maastricht. De verbinding Roosendaal- Antwerpen zal worden geoptimaliseerd door infrastructuurwerken die tot tijdswinst op dat traject zullen leiden.

Leur organisation est complexe étant donné qu'il faut coordonner les horaires et les tarifs des différents pays et des efforts considérables sont entrepris pour parvenir à un bon résultat. Le personnel doit suivre une formation spécifique concernant la connaissance de la langue et des réglementations étrangères. Le taux de couverture des coûts est faible étant donné qu'il faut aussi prévoir un coût supplémentaire pour l'homologation du matériel et la formation du personnel. Une simplification a été mise en place à partir de 2011 dans les domaines suivants:

— Les conventions devront être standardisées avec un seul contrat contenant entre autres les volets desserte, prix, matériel et sécurité. Et seront renouvelables annuellement.

— La tarification sera de type trafic intérieur de la SNCB et les prix SCIC-NRT (special conditions of international carriage for non-integrated reservation tickets) seront utilisés pour les trajets longues distances.

— La distribution des billets transfrontaliers se fera à chaque gare belge et des automates de vente multilingues (NL, F, D, E) seront installés dans les gares à l'étranger.

— La communication sera simplifiée par la mise à disposition d'un routeplanner internet SNCB Mobility, des indicateurs des chemins de fer belges et des dépliants des lignes.

## DISCUSSION

Les points suivants peuvent être retenus de la discussion:

Le taux de couverture des lignes transfrontalières à courte distance est d'environ 2 à 3 %.

Une étude concernant la possibilité d'ouverture de nouvelles liaisons est en cours. Des adaptations sont aussi prévues sur les lignes Bruxelles-Liège et Liège-Maastricht. La liaison Rosendaal-Anvers sera optimisée par des travaux d'infrastructure qui permettront un gain de temps de parcours.

Gelijktijdig wordt een studie verricht om de tarifiering te harmoniseren zonder dat de ontvangsten daardoor dalen.

Over het algemeen is de stiptheid op die verbindingen ontoereikend. Dat is te wijten aan het stijgend aanbod voor de interne verbindingen en het gebruik van verouderd materiaal. De NMBS neemt zich echter voor op middellange termijn nieuw materiaal in te zetten, meer bepaald om de huidige motorrijtuigen te vervangen door twee-stroommotorrijtuigen.

Om de automobilisten ertoe aan te zetten de trein te nemen, dient de mogelijke aanleg van parkings "Park and Ride" nabij stations te worden bestudeerd.

*De rapporteur,*

R. NEGRI

*De voorzitters,*

J. EIGEMAN  
W. DRAPS  
X. BETTEL

Parallèlement, une étude est menée pour harmoniser la tarification sans risque d'une perte des recettes.

De façon générale, les liaisons souffrent d'un problème de ponctualité du fait d'une augmentation de l'offre pour les liaisons internes et aussi du fait de l'utilisation de matériel vétuste. La SNCB prévoit néanmoins à long terme la mise à disposition de nouveau matériel, notamment le remplacement des automotrices actuelles par des automotrices bicourant.

Afin d'inciter les automobilistes à prendre le train, il y a lieu d'étudier la possibilité d'installer des parkings "Park and Ride" à proximité des gares.

*Le rapporteur,*

R. NEGRI

*Les présidents,*

J. EIGEMAN  
W. DRAPS  
X. BETTEL