

Présidence belge du Benelux - Les défis sécuritaires nécessitent la révision des instruments existants (2)

Belga,
Mar. 20 jan. 2015, Page 0

(BELGA) = La Belgique entend profiter de la présidence du *Benelux* - dont elle vient de reprendre les rênes - pour formuler des propositions en vue d'une modification éventuelle du traité d'intervention policière qui lie les trois Etats-membres depuis 2004, a indiqué mardi son ministre des Affaires étrangères, Didier Reynders.

Ce traité a permis une plus grande coopération entre les polices néerlandaise, belge et luxembourgeoise. Néanmoins, les "défis sécuritaires" requièrent sans cesse de nouvelles initiatives et "nécessitent la révision des instruments existants", a souligné M. Reynders, qui préside cette année le comité des ministres du *Benelux*.

Ce constat n'est pas neuf - un groupe de travail se penche sur les possibilités et les limitations du cadre légal et réfléchit à une meilleure efficacité de l'échange d'informations - mais les récents événements et notamment l'attentat qui vient d'être déjoué en Belgique lui donnent un relief plus particulier.

Dans la foulée de la présidence néerlandaise, la diplomatie belge entend porter l'attention sur l'échange transfrontalier d'informations et la coopération en matière de recherche. Le gouvernement belge souligne le rôle important joué par les autorités locales en matière de prévention et de répression de la criminalité. Il met en avant l'arsenal de moyens dont elles disposent, notamment le refus, la suspension ou le retrait d'autorisations. L'échange d'informations entre la police, le Parquet, les services d'inspection et les différentes administrations est essentiel, en vue de cette approche administrative, surtout quand il s'agit de criminalité organisée transfrontalière, a insisté mardi M. Reynders.

Outre la sécurité, la présidence belge s'attachera également à prendre des actes concrets permettant d'assurer la transition vers un système énergétique durable au sein du *Benelux*. Il est question d'achever pas à pas le marché intérieur de l'électricité, de favoriser la mobilité électrique et d'avancer dans la constitution du réseau d'électricité en mer du Nord.

Autre priorité, la mobilité durable sera également inscrite en haut de l'agenda de la présidence belge en 2015. Il est question de coopération dans les systèmes de transport intelligents, d'entente sur les carburants de substitution, de jouer un rôle d'avant-garde en matière de promotion de l'usage des véhicules électriques. Enfin, une décision *Benelux* créera un cadre pour autoriser la circulation transfrontalière de véhicules plus longs et plus lourds.

Les représentants des trois pays ont signé mardi au Palais d'Egmont la nouvelle convention relative à l'assemblée interparlementaire du *Benelux*. Cette assemblée et le fonctionnement général du *Benelux* avaient essuyé de fortes critiques de la part des Pays-Bas, qui avaient affiché récemment leur scepticisme quant à leur utilité. La nouvelle présidente de l'assemblée interparlementaire, la députée Maya Detiège (sp.a) a défini quatre priorités autour desquelles elle suggère de resserrer la réflexion: la lutte contre le trafic d'êtres humains, la lutte contre le dumping social,

un meilleur encadrement du travail frontalier et la suppression complète des tarifs de roaming.

Le parlement *Benelux* est une instance d'avis qui explore parfois du futurs enjeux de coopération européenne. Il est composé de 49 membres dont 21 Belges, 21 Néerlandais et sept Luxembourgeois.

Le ministre Reynders a souligné mardi le rôle précurseur que continue à jouer le *Benelux* en matière de coopération européenne. Un marché intérieur de l'électricité doit voir le jour au mois d'avril avec la France et l'Allemagne. Ce même mois d'avril, un sommet spécial *Benelux* sera convoqué.

Belga ■

Benelux - Informatie-uitwisseling en samenwerking inzake veiligheid prioriteit voor België (2)

Belga,
Mar. 20 jan. 2015, Page 0

(BELGA) = België wil als voorzitter van de *Benelux* bijzondere aandacht besteden aan de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie en samenwerking op het vlak van de opsporing. Ons land zal daarvoor voorstellen doen voor een aanpassing van het *Benelux*-politieverdrag van 2014. Dat kondigde minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders dinsdagnamiddag aan op de kick-off van het Belgisch voorzitterschap van de *Benelux* in het Egmontpaleis in Brussel. De vele uitdagingen op het vlak van veiligheid vragen voortdurend nieuwe initiatieven en een herziening van het bestaande instrumentarium, klonk het nog.

België schuift voor zijn voorzitterschap energie, duurzame mobiliteit en veiligheid naar voren als prioriteiten. Didier Reynders ondertekende dinsdag samen met vertegenwoordigers van zijn collega's uit Nederland en Luxemburg, Vlaams minister Annemie Turtelboom en de minister-president van de Duitstalige gemeenschap Olivier Paasch een Verdrag voor de modernisering van het *Benelux*-parlement.

"Instellingen moeten op tijd en stond bevraagd worden naar hun meerwaarde. De harde kritiek op onze werking vanuit de Nederlandse Tweede Kamer der Staten-generaal werd dan ook door het Beneluxparlement precies aangegrepen om de interne werking te verbeteren en te moderniseren. De aanpak van concrete en actuele problemen, dicht bij de burger, is meer dan ooit onze betrachtning", stelde sp.a-Kamerlid Maya Detiège, de nieuwe voorzitter van het parlement.

Reynders merkte op dat de *Benelux* bij de transitie naar een duurzaam energiesysteem voor de uitdaging staat om te zorgen voor zowel leveringszekerheid als betaalbaarheid. Daarbij is er bijzondere aandacht voor een soepele energietransmissie, onder meer via het BEN! EX-project. Op het vlak van duurzame mobiliteit bepleit Reynders meer samenwerking binnen de *Benelux* rond alternatieve brandstoffen, elektrische wagens (met wederzijdse erkenning van de technische goedkeuring) en grensoverschrijdend vervoer met langere en zwaardere vrachtwagens.

Detiège wil vooral werken rond de strijd tegen de mensenhandel en tegen de sociale dumping, een betere omkadering van grensarbeid en de volledige afschaffing van de roamingtarieven. "Slachtoffers van mensenhandel worden bijvoorbeeld soms gehuisvest in Nederland, maar dan uitgebuit in België, terwijl er nog geen grensoverschrijdende afspraken voor slachtofferhulp bestaan", voert Maya Detiège aan. "Ook de 'nieuwe slaven' van de sociale dumping worden onvoldoende beschermd. Allerlei constructies en misbruiken van bijvoorbeeld de Europese detacheringsrichtlijn maken het omzeilen van onze loon- en arbeidsvoorwaarden mogelijk. Het Beneluxparlement moet de leiding nemen in de strijd tegen deze nieuwe vormen van slavernij".

Belga ■

Revolutie: Benelux opent databanken in strijd tegen terreur

Algemeen Dagblad *,
Mer. 21 jan. 2015, Page 15

België, Nederland en Luxemburg moeten hun nationale databanken voor elkaar opengooien om beter de strijd aan te kunnen met terugkerende Syriëstrijders. Voor die revolutie in de wereld van politie en justitie pleit de Belgische vicepremier en minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders.

De Belg, die gisteren zijn Nederlandse collega Bert Koenders afloste als *Benelux*-voorzitter, wil al het komende jaar zijn eigen suggestie uitwerken. Terreurbestrijding wordt één van zijn topprioriteiten. Door snellere informatieuitwisseling en straks dus toegang tot elkaars databanken kunnen de drie landen de terugkerende jihadististen 'proactief' aanpakken, aldus Reynders. Hij denkt dat de *Benelux* bij uitstek geschikt is om ook op het vlak van de terreurbestrijding haar aloude 'proeftuinfunctie' te vervullen en vooruit te lopen op Europees beleid. „Dat kan alleen bij landen die elkaar ten volle vertrouwen,” vult een medewerker van het *Benelux*-secretariaat in Brussel aan. „Maar juist deze drie landen werken op politiegebied al 10 jaar nauw samen, zij kennen elkaar door en door. Met 28 landen zou je hier niet aan moeten denken.”

Volgens D66-Kamerlid, tevens lid van het *Benelux*-parlement, Gerard Schouw is het een prima idee om de strijd tegen het jihadisme gezamenlijk aan te pakken, maar gaat toegang tot elkaars bestanden wel erg ver. „Voor je het weet ontstaan er lekken, maken verkeerde personen gebruik van je gegevens of worden er data gemanipuleerd. Je moet wel uitkijken dat je het kind niet met het badwater weggooit.” VVD'er Mark Verheijen, ook lid van het *Benelux*-parlement, is positiever: „Europa gaat soms te langzaam, als je dan met je directe burens sneller kunt ben je gek als je dat niet doet. Verviers ligt vlakbij, en terroristen kennen geen grenzen.”

Europa buigt zich over nieuwe antiterreurmaatregelen op een bijeenkomst volgende week in Riga, en half februari op een top van staats- en regeringsleiders in Brussel.

FRANS BOOGAARD ■

Riesig

Letzebuenger Journal/Letzebuenger Journal,
Jeu. 12 fév. 2015, Page 3

Gemäß der EG-Richtlinie können große Fahrzeugkombination in den Staaten der Europäischen Union erlaubt werden. Schon seit 1970 gibt es in Finnland und Schweden die Fahrzeuggattung EuroCombi, deren Gewicht bis zu 60 Tonnen beträgt. Auch in den USA oder Australien fahren überlange Riesenbrummis. Eins zu eins kann man aber Erfahrungen von dünn besiedelten Gebieten mit langen geraden Straßen nicht auf Mitteleuropa übertragen, und so stoßen die Gigaliner mit ihrer Länge von 25,25 Metern in Europa weitgehend auf Ablehnung. Während Spediteure mit Kostenersparnis argumentieren und die EU-Kommission mit geringerem CO₂-Ausstoß pro transportierter Tonne, hat letztes Jahr das EU-Parlament fraktionsübergreifend die Kommission aufgefordert, bis 2016 eine Untersuchung der möglichen Folgen durchzuführen und dann einen neuen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie über Lkw-Abmessungen vorzulegen.

Obwohl die luxemburgische Spedition Wallenborn bekräftigt, das Thema Gigaliner sei zur Zeit für sie nicht aktuell, sind Gigaliner derzeit in der Politik dennoch viel diskutiert, wie Gusty Graas, der Luxemburg im *Benelux*-Parlament vertritt, bestätigt. Vor allem favorisieren die Niederlande, dass im *Benelux*-Raum die Riesenlaster zugelassen werden. Letzten November sei dem *Benelux*-Parlament dazu eine niederländische Studie vorgelegt worden, nach der Gigaliner eine deutliche Kohlendioxidverbesserung bedeuten.

Die Erfahrung der Niederländer, erklärt Graas, ist eine Kostenersparnis von 20 Prozent: Gigaliner bedeuteten dort eine Einsparung von Millionen gefahrener Kilometer wie sie mit herkömmlichen Lastkraftwagen nötig gewesen wären.

Das deutsche Umweltbundesamt wie auch unabhängig davon das britische Transport Research Laboratory (TRL) wiesen indes schon darauf hin, dass die Folgen von Gigalinern eine deutliche Verlagerung von Gütertransporten von der Bahn und dem Binnenschiff auf die Straße sei. "Damit führen nach der Einführung der Riesen-Lkw nicht etwa weniger, sondern sogar mehr Lkw auf der Straße", schreibt das Umweltbundesamt. Nach ihrer Analyse von 2007 sei erst ab einer Auslastung von mehr als 80 Prozent bei Riesen-LKW weniger Luftschadstoffe pro transportierter Tonne Ladung als mit normalen Lastwagen erreicht. Heutige Lastkraftwagen haben laut Statistiken eine Auslastung von etwa 70 Prozent. Selbst bei theoretisch voller Auslastung von Riesen-LKWs ist nach Angaben der Studie zur Auswirkungen von Gigalinern von K+P Transport Consultants und dem Fraunhoferinstitut die Schadstoffbilanz des Schienengüterverkehrs immer noch wesentlich besser. Eine Umfrage von TRL bei britischen Spediteuren zu Riesen-LKW hatte zudem ergeben, dass vor allem die kleineren Transport-Unternehmen Nachteile durch die Einführung von Gigalinern erwarten.

Graas merkt an, dass die Chambre de Commerce in Punkto Gigaliner zurückhaltend sei, fragt sich aber, welche Konsequenzen das haben wird, wenn Belgien und Niederlande Gigaliner für den grenzüberschreitenden Warentransport zuließen, Luxemburg aber nicht. Er geht nämlich davon aus, das demnächst das *Benelux*-Parlament dem Gigaliner-Testverkehr zustimmen wird.

Die Frage, die sich dann stelle, sei, wie Luxemburg als Transitland davon profitieren könne, zumal hier derzeit bei Bettemburg ein Logistikknotenpunkt errichtet wird. Dieses Multimodal-Projekt an Gigaliner anzubinden, könne für den Logistikstandort

eine positive Entwicklung bedeuten, so Graas. Marco Meng

Douane en binnenvaart testen papierarme douaneprocedure uit

Belga,
Lun. 02 mar. 2015, Page 0

(BELGA) = In de Antwerpse haven is maandag het project 'Mureen' voorgesteld. Het gaat om een test waarbij niet voor elke container een apart formulier nodig is, maar wel één gezamenlijk document. Zowel douane als bedrijven kunnen zo tijd en geld besparen. Het project wordt later mogelijk uitgebreid naar weg- en spoorvervoer.

Binnenvaartschepen moeten op dit moment één document per vervoerde container bijhebben. Als de containiers worden overgeladen moeten de documenten - soms een erg groot pak - naar een douanekantoor worden gebracht. Daar heeft men de informatie vandaag al digitaal, maar moet men ze nog inscannen, via een streepjescode op de papieren.

Met het testproject zullen alle codes op één document staan, wat de verwerking vergemakkelijkt. De kans op verloren documenten of fraude wordt ook kleiner, en men verwacht een aanzienlijke besparing van tijd en geld.

"Het afdrukken en de documenten gaan afgeven is tijdrovend en niet efficiënt. De overheid kan niet achterop hinken in deze digitale wereld", stelde de aanwezige minister van Financiën Johan van Overtveldt (N-VA). Volgens hem verloopt de afhandeling van douanedocumenten voorlopig 90 procent digitaal. Met dit systeem zou dat kunnen oplopen tot 95 procent.

De test, een initiatief van de *Benelux*-unie, wordt voorlopig uitgevoerd met één schip - de Mureen - tussen Antwerpen en Rotterdam. Tussen beide havens worden jaarlijks 700.000 containers per binnenvaartschip vervoerd. Bij positieve resultaten wordt het systeem uitgebreid. In juni wordt normaliter ook gestart met een proef voor het wegvervoer, ook voor Luxemburg. Volgens *Benelux*-parlementsvoorzitter Maya Detiège wordt er ook nagedacht over de toepassing op het spoorvervoer.

Doordat Europa een fysiek begeleidend document nog verplicht, is een volledig papierloze afhandeling nog niet mogelijk. Het huidige testproject kan als voorbeeld dienen voor Europa, dat tegen 2020 de douaneafhandeling papierloos wil laten verlopen.

Belga ■

Remplacement des F-16 - Le critère nucléaire sera déterminé dans le plan stratégique de la Défense (2)

Belga,
Mar. 10 mar. 2015, Page 0

(BELGA) = Les exigences précises auxquelles devront répondre les avions qui succéderont aux chasseurs-bombardiers F-16 seront déterminée dans le plan stratégique de la Défense, a indiqué mardi le ministre Steven Vandeput en commission de la Chambre. Ce plan est générale attendu pour l'été.

Parmi les critères auxquels devra satisfaire le nouveau chasseur pourrait figurer la capacité de transporter et de larguer des bombes nucléaires, comme peut le faire actuellement le F-16 avec les B-61 américaines supposées entreposées sur la base aérienne de Kleine-Brogel (Limbourg).

La Belgique a demandé à cinq agences étatiques de répondre à un questionnaire avant d'entamer des négociations pour acquérir un nouvel avion. L'exigence nucléaire pourrait s'avérer déterminante dans le choix belge, à croire le député Georges Dallemagne (cdH).

"Si les nouveaux avions devaient avoir les mêmes missions nucléaires qu'aujourd'hui, cet appel n'a aucun sens. Jamais, l'armée américaine ne partagera ses codes de mise à feu et de largage", a affirmé le député humaniste, qui a mis en garde le ministre contre un appel d'offres "pour la galerie".

Actuellement, cinq avions - dont deux américains - sont en lice, représentés par cinq agences: le Joint Program Office (JPO), qui pilote le programme de chasseur F-35 Lightning II du groupe Lockheed Martin, le US Navy PMA 265 pour le F/A-18E/F Super Hornet de Boeing, la Direction générale de l'Armement (DGA) du ministère français de la Défense pour le Rafale de l'avionneur Dassault, la Swedish Defence and Security Export Agency (FXM) pour le JAS-39 Gripen de Saab et le UK Trade and Investment Defence and Security Organisation (UKTI DSO) du ministère britannique de la Défense pour l'Eurofighter d'Airbus.

"Les spécifications techniques dépendront du 'level of engagement' (niveau d'engagement) et on en décidera dans le plan stratégique qui définira ce qu'on attend exactement d'un avion de chasse", a répondu M. Vandeput (N-VA), sans donner d'autre précision sur ce point.

La présence d'ogives nucléaires américaine en Belgique, supposée mais jamais confirmée officiellement, fait l'objet d'un débat politique récurrent et de nombreuses voix se sont déjà exprimées pour mettre en cause l'utilité d'un tel arsenal dans le pays depuis la fin de la guerre froide. Selon M. Dallemagne, il est temps que le gouvernement se pose la question. "Si l'on veut avoir un appel d'offres ouvert aux pays européens, il est important de mener le débat", a-t-il dit.

Autre élément invoqué mercredi: la surveillance conjointe de l'espace aérien du *Benelux* par les forces aériennes belge et néerlandaise, en principe à partir de la mi-2017. Le PS et le cdH craignent que cette coopération renforcée, annoncée la semaine passée lors d'une réunion conjointe des gouvernements belge et néerlandais, soit aussi le prélude à l'acquisition du F-35, les Pays Bas ayant collaboré au programme qui a mené à sa conception. Dans un entretien accordé au

journal 'La Libre Belgique', le député Sebastian Pirlot (PS) a dit même redouter l'avènement d'une armée "des Plats pays" qui ferait la part belle à la Flandre.

"La surveillance n'aura pas de conséquence sur les achats militaires", a indiqué le ministre.

Selon lui, des "effets d'échelle" seront toutefois recherchés. Mais cela ne signifie pas que la Belgique fera le même choix que les Pays Bas, a-t-il assuré. Les effets d'échelle seront déterminés en fonction du choix de l'avion et pourraient donc être recherchés dans d'autres pays.

Belga ■

Gare à l'armée des "Plats-Pays", dit le PS

La Libre Belgique/édition nationale,
Mar. 10 mar. 2015, Page 6

L'armée est à la veille d'un grand bouleversement. Le ministre de la Défense, Steven Vandeput (N-VA), est en train de préparer un plan stratégique 2030 censé définir le visage et les capacités de notre armée pour les quinze prochaines années, avec un budget resserré. Le plan devrait être connu cet été. Dans ce contexte, le PS se positionne et met en garde.

Il se positionne en déposant une proposition de résolution à la Chambre "relative à l'avenir de la Défense nationale dans le cadre de la rédaction du plan stratégique à long terme du gouvernement". Ensuite, il met en garde contre "la tentation d'une armée de Plats-Pays", dicit le député socialiste Sébastien Pirlot, principal auteur de la proposition de résolution, qui sera prise jeudi en considération à la Chambre.

"La déclaration de majorité montre que le gouvernement travaille sur une hiérarchie Otan-Union européenne-Onu. Pour nous, poursuit M. Pirlot, il faut inverser le paradigme. On veut respecter le droit international et éviter de partir à l'aventure comme en Afghanistan, en Irak ou en Libye. On a l'impression que ces missions ont d'abord permis aux Etats-Unis de protéger leurs intérêts géostratégiques. Pas les nôtres. Est-ce que ces pays sont dans notre zone d'influence ? Je ne le crois pas."

Eviter la dépendance aux Américains

Inverser le paradigme, donc. C'est-à-dire accorder une importance prioritaire aux Nations unies. "Cela permettra un accompagnement politique au niveau international" des engagements militaires (via des résolutions). "Et notre zone d'influence traditionnelle, c'est l'Afrique."

Après l'Onu, les socialistes placent au second rang des priorités l'Union européenne. Avant l'Otan. Au niveau européen, Sébastien Pirlot estime que la Belgique doit travailler "au renforcement des coopérations – notamment industrielles – pour ne pas se mettre dans une situation de dépendance face aux avancées technologiques américaines".

Pour ce faire, "partons des coopérations qui existent déjà au niveau du *Benelux* et étendons-les à l'Allemagne et la France". On y revient... "Outre qu'on retrouverait ainsi le noyau dur de la construction européenne (sauf l'Italie), cela nous permettra de contrebalancer la tentation de mettre en place une armée des 'Plats-Pays' qu'on entend dans les discours nationalistes..."

Le député socialiste poursuit sa démonstration avec un dossier emblématique : le remplacement du F-16. "Va-t-on opter pour le F-35 (le candidat le plus souvent cité, NdIR) ? Pour la Flandre, tant mieux si c'est le cas car ça permettra de renforcer les collaborations avec les Pays-Bas", qui ont déjà opté pour cet appareil américain. En outre, dit-il, les retombées économiques pour l'industrie belge sont loin d'être garanties avec le F-35. "Et si on regarde la carte des implantations des entreprises dans le secteur aérospatial, elle se situe surtout dans le sud du pays... Je suis surpris par le silence du MR sur l'importance des retombées économiques."

"Le coup est parfait"

"On a déjà une marine commune avec les Pays-Bas, on a maintenant une protection commune de notre espace aérien, si les futurs avions A400M vont à

Melsbroek (Brabant flamand) et que les futurs avions de chasse sont basés à Kleine-Brogel (Limbourg), le coup est parfait !" , conclut M. Pirlot. "Mais où est le MR ? Il faut être vigilant sur les intérêts des francophones."

Budget, nombre des effectifs, remplacement du grand matériel, aide à la Nation, formation, avenir de l'hôpital militaire, externalisation, nouvelles menaces comme les cyberattaques ou le terrorisme, etc. Sur tout cela, "ce que je demande, c'est qu'on me donne une vision d'avenir pour les vingt prochaines années. Pour l'instant, je n'ai pas de réponses".

Antoine Clevers Selon le Parti socialiste ■

Le Rhin de fer sort furtivement de l'oubli

L'Avenir *,
Lun. 16 mar. 2015, Page 5

TRANSPORTS En marge de la demande hollandaise d'une liaison Maastricht-Bruxelles, le Parlement Benelux a brièvement débattu du Rhin de fer. Philippe LERUTH Le dossier du Rhin de fer est à peu près aussi vieux que la Belgique: ...

TRANSPORTS

En marge de la demande hollandaise d'une liaison Maastricht-Bruxelles, le Parlement *Benelux* a brièvement débattu du Rhin de fer.

Philippe LERUTH

Le dossier du Rhin de fer est à peu près aussi vieux que la Belgique: «dès la reconnaissance de l'indépendance du pays par les Pays-Bas par le traité des XXIV Articles, en 1839, le droit d'une liaison ferroviaire entre le port d'Anvers et l'Allemagne a été reconnu», évoque Willem Draps.

Le député bruxellois francophone préside la Commission des Transports du Parlement *Benelux*. L'institution rend des avis aux gouvernements des Pays-Bas, du Grand-Duché, et de Belgique en matière de coopération économique et transfrontalière. Elle se compose de 7 députés luxembourgeois, 21 députés néerlandais, et 21 représentants belges soigneusement dosés entre les diverses institutions parlementaires de notre pays.

Le problème de la relation ferrée entre Anvers et l'Allemagne y a refait incidemment surface la semaine dernière, à l'occasion d'un débat en commission sur la demande néerlandaise de rétablissement d'une liaison ferroviaire entre Maastricht et Bruxelles (cf. ci-contre). «Il y est apparu que le tracé entre Roermond et la frontière allemande continue à traverser une zone naturelle aux Pays-Bas. Et que, côté allemand, aussi longtemps qu'une solution à ce problème ne sera pas trouvée côté néerlandais, on ne veut pas s'engager dans ce projet», explique Willem Draps.

Intérêts divergents?

L'hypothèque n'est pas neuve. Et une solution alternative avait été trouvée: le Rhin de fer pourrait courir le long de l'autoroute A52, entre la frontière germano-hollandaise et la ville allemande de Mönchengladbach. La zone naturelle resterait intacte, mais le tracé alternatif coûte une bonne centaine de millions d'euros de plus que le projet initial: 555 millions d'euros, contre 445.

Une des questions est de savoir qui prendrait en charge ce surcoût. Mais d'autres problèmes sous-jacents continuent à peser sur le dossier. Comme celui de la concurrence entre Rotterdam et Anvers. Et celui de la ligne Anvers-Aix-la-Chapelle: construite par l'occupant allemand, pendant la Première Guerre mondiale, la liaison n'est pas saturée, mais devrait être modernisée. Et pour les nationalistes flamands, partisans acharnés du Rhin de fer, elle a le grand tort de passer par Montzen, en Wallonie...

En 2012, un projet d'accord de financement avait été conclu entre les gouvernements belge et néerlandais, mais depuis lors, plus rien n'a bougé. Et le contexte actuel d'austérité ne facilite pas la conclusion d'un arrangement définitif.

L'évocation du dossier en commission Transports du Parlement *Benelux* ne suffira sans doute pas à relancer le Rhin de fer.

Maastricht se sent trop isolée

L'Avenir*,
Lun. 16 mar. 2015, Page 5

Phi. Le. Maastricht ne peut se résigner à l'abandon, par la SNCB, de la liaison entre la capitale du Limbourg néerlandais et Bruxelles. ...

Phi. Le.

Maastricht ne peut se résigner à l'abandon, par la SNCB, de la liaison entre la capitale du Limbourg néerlandais et Bruxelles. La question a été débattue au sein de la commission des Transports du Parlement *Benelux*, qui a même envisagé une liaison d'Eindhoven à Bruxelles, via Maastricht. Car la ville brabançonne, cinquième ville hollandaise en importance, souhaite elle aussi être reliée à la capitale de l'Union Européenne. «On sent un grand volontarisme côté néerlandais, commente Willem Draps, mais le problème est que cette liaison sort des contrats de gestion, donc du financement». Mais en Limbourg néerlandais, la libéralisation est en route. Et Veolia se tient prête, qui exploite déjà des lignes avec du matériel susceptible de circuler en Belgique et en Allemagne...