

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

16 JULI 1998

WETSONTWERP

**houdende instemming met het Verdrag
tussen het Koninkrijk België en het
Koninkrijk der Nederlanden betreffende
de aanleg van een spoorverbinding voor
hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam
en Antwerpen, ondertekend
te Brussel op 21 december 1996**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSE BETREKKINGEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Albert GEHLEN**

(1) Samenstelling van de commissie :
Voorzitter : de heer de Donnée (F-X)

A. — Vaste leden

C.V.P. HH. Cauwenberghs,
Eyskens, Ghesquière,
Mevr. Verhoeven.
P.S. HH. Grosjean, Harmegnies,
Moriau.
V.L.D. H. De Croo, Eeman,
Versnick.
S.P. Mevr. Croes-Lieten,
H. Van der Maelen.
P.R.L.- HH. de Donnée, Simonet.
F.D.F.
P.S.C. H. Gehlen.
Vl.Blok H. Lowie.

Agalev/H. Van Dienderen.
Ecolo

C. — Niet-stemgerechtigd lid

V.U. H. Borginon

Zie:

- 1440 - 96 / 97:

— N° 1: Wetsontwerp overgezonden door de Senaat.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

16 JUILLET 1998

PROJET DE LOI

**portant assentiment au Traité entre le
Royaume de Belgique et le Royaume
des Pays-Bas concernant la construction
d'une liaison ferroviaire pour trains
à grande vitesse entre Rotterdam et
Anvers, signé à Bruxelles,
le 21 décembre 1996**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES RELATIONS EXTERIEURES(1)

PAR
M. **Albert GEHLEN**

(1) Composition de la commission :
Président : M. de Donnée (F-X)

A. — Titulaires

C.V.P. MM. Cauwenberghs,
Eyskens, Ghesquière,
Mme Verhoeven.
P.S. MM. Grosjean,
Harmegnies, Moriau.
V.L.D. MM. De Croo, Eeman,
Versnick.
S.P. Mme Croes-Lieten,
M. Van der Maelen.
P.R.L.- MM. de Donnée, Simonet.
F.D.F.
P.S.C. M. Gehlen.
Vl.Blok M. Lowie.

Agalev/M. Van Dienderen.
Ecolo

C. — Membre sans voix délibérative :

V.U. M. Borginon

Voir:

- 1440 - 96 / 97:

— N° 1: Projet de loi transmis par le Sénat.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

DAMES EN HEREN,

Het voorliggende ontwerp houdende instemming met het Verdrag van 21 december 1996 werd door de Senaat overgezonden.

Het werd door uw commissie besproken tijdens haar vergaderingen van 1 en 10 juli 1998.

I. PROCEDURE

De heer Van Dienderen constateert dat dit verdrag aanzienlijke budgettaire gevolgen heeft. Hij stelt dan ook voor dat in het raam van de uitbreiding van de opdrachten van het Rekenhof, die mogelijk werd gemaakt door de wet van 10 maart 1998 tot wijziging van de organieke wet van 29 oktober 1846 op de inrichting van het Rekenhof, het Hof zou worden verzocht om na te gaan of de verbintenissen die België zou aangaan wanneer het dit verdrag bekrachtigt, aan de normen van een goed beheer beantwoorden.

Dit voorstel wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

De heer Van Dienderen stelt vast dat de minister van Buitenlandse Zaken in de Senaat heeft verklaard dat het verdrag in feite een gemengd verdrag is en door het Vlaams Gewest had moeten worden bekrachtigd, maar die deelstaat daarvan heeft afgezien en heeft beslist het verdrag als een exclusieve federale materie te beschouwen (verslag namens de Senaatscommissie voor de Buitenlandse Aangelegenheden, uitgebracht door de heer Bourgeois - Stuk Senaat nr. 795/2, blz. 3). De spreker stelt voor de Kamervoorzitter te verzoeken de Raad van State te raadplegen over de grondwettigheid van die procedure.

Nadat *de heer Versnick* heeft opgemerkt dat het de instellingen van het Vlaams Gewest toekomt terzake een stap te zetten, verworpt de commissie het voorstel van de heer Van Dienderen met 9 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Omdat het verdrag een heel technische inslag heeft, vraagt *de heer Versnick* dat de commissie samen met de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven het ontwerp zou bespreken.

Dat voorstel wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Op vraag van *de heren Van Dienderen en De Croo* verzoekt de commissie de minister van Vervoer, die over het verdrag heeft onderhandeld, aanwezig te zijn.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet de loi d'assentiment, transmis par le Sénat, a été examiné par votre commission lors de ses réunions des 1^{er} et 10 juillet 1998.

I. PROCÉDURE

Constatant les conséquences budgétaires importantes de ce traité, *M. Van Dienderen* propose que, dans le cadre de l'élargissement des missions de la Cour des comptes rendu possible par la loi du 10 mars 1998 modifiant la loi du 29 octobre 1846 organique de la Cour des comptes, il soit demandé à la Cour de vérifier si les engagements que contracterait la Belgique en ratifiant ce traité répondent aux critères d'une bonne gestion.

Cette proposition est repoussée par 9 voix contre 3.

Constatant que le ministre des Affaires étrangères a déclaré au Sénat que le traité était en fait un traité mixte et aurait dû être ratifié par la Région flamande, mais que celle-ci y avait renoncé et avait décidé de considérer le traité comme une matière exclusivement fédérale (rapport de M. Bourgeois au nom de la commission des Affaires étrangères du Sénat - doc. Sénat n° 795/2, p. 3), *M. Van Dienderen* propose de demander au président de la Chambre de consulter le Conseil d'Etat sur la constitutionnalité de cette procédure.

Après que *M. Versnick* a fait remarquer que c'était aux institutions de la Région flamande qu'il revenait d'entreprendre une démarche, la commission rejette la proposition de M. Van Dienderen par 9 voix contre une et 2 abstentions.

Eu égard à la très haute technicité du traité, *M. Versnick* propose de requérir un examen conjoint du projet avec la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques.

Cette proposition est rejetée par 9 voix contre 3.

A la demande de *MM. Van Dienderen et De Croo*, la commission requiert la présence du ministre des Transports, négociateur du traité.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER VAN VERVOER

Er wordt verwezen naar de inleidende uiteenzetting in de Senaatscommissie voor de Buitenlandse Aangelegenheden (verslag van de heer Bourgeois, blz. 1 tot 3).

III. BESPREKING

De heer De Croo onderstreept dat hij steeds voorstander is geweest van het hoge-snelheidstreinproject.

Toch vindt hij dat het met Nederland gesloten verdrag een aantal vragen doet rijzen.

In tegenstelling tot wat zowel de inleidende uiteenzetting van de minister als de memorie van toelichting van het wetsontwerp te verstaan geven, heeft Nederland reeds zijn bijdrage gestort.

Overeenkomstig artikel 15, § 1, van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project moest die som ter beschikking worden gesteld van de NMBS, die overigens in financiële moeilijkheden verkeert.

Heeft de spoorwegmaatschappij dat bedrag op een afzonderlijke rekening doen storten ?

De spreker is in ieder geval van oordeel dat het aan Nederland gevraagde bedrag te laag is als compensatie voor het tracé waaraan dat land de voorkeur heeft gegeven. Hij vindt het bewijs daarvan in het feit dat Nederland niet heeft getalmd om te betalen.

De spreker stipt voorts aan dat de koppeling tussen dit dossier (waarin Nederland vragende partij was) en andere dossiers, waarbij de vraag van het Vlaams Gewest uitging, bijzonder licht uitvalt. Volgens hem spreekt de formulering van de memorie van toelichting terzake boekdelen: «*Genoemd artikel herinnert aan twee andere spoorprojecten, nl. de goederenlijn 11 en de «Ijzeren Rijn», die evenzeer kaderen in een herschikking van de grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur*» (Stuk Senaat nr. 795/1, blz. 7).

Artikel 9 zelf wordt in de Nederlandse en de Franse tekst van het verdrag niet op dezelfde manier geformuleerd: het woord «*desgevallend*» van de Nederlandse tekst is in de Franse vertaling weggefallen. Het feit dat die precisering («*desgevallend*») in de Nederlandse tekst vermeld staat, zet een mogelijk overleg met de Bondsrepubliek Duitsland om het project van de «Ijzeren Rijn» uit te voeren, nog meer op de helling. Het is echter die versie die werd voorgelegd aan de Nederlandse parlementsleden, precies zij die de aanleg van de «Ijzeren Rijn» weinig gunstig gezind zijn.

Het ontbreken van waarborgen voor de uitvoering van dit laatste project staat in schril contrast met de

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DU MINISTRE DES TRANSPORTS

Il est renvoyé à l'exposé introductif développé devant la Commission des Affaires étrangères du Sénat (rapport de M. Bourgeois, pp. 1 à 3).

III. DISCUSSION

M. De Croo souligne s'être toujours fait le défenseur du projet de train à grande vitesse.

Il n'en estime pas moins que le traité conclu avec les Pays-Bas appelle un certain nombre de questions.

Ainsi, contrairement à ce que pourraient donner à penser tant l'exposé introductif du ministre que l'exposé des motifs du projet, les Pays-Bas ont d'ores et déjà versé leur contribution.

Conformément à l'article 15, §1^{er} de la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV, cette somme a dû être mise à la disposition de la SNCB, par ailleurs en difficulté financière.

La société ferroviaire a-t-elle fait verser ce montant sur un compte séparé ?

L'intervenant juge de toute manière trop faible le montant demandé aux Pays-Bas en compensation du choix du tracé privilégié par eux. Il en voit pour preuve le fait que les Pays-Bas se sont empressés de payer.

L'intervenant relève par ailleurs que la liaison établie entre ce dossier - où les Pays-Bas étaient demandeurs - et d'autres dossiers, pour lesquels la demande émane de la Région flamande, est particulièrement faible. Il juge la formulation de l'exposé des motifs révélatrice à cet égard : «*Cet article (l'art.9) fait allusion à deux autres projets ferroviaires, la ligne de marchandises 11 et l'Ijzeren Rijn qui figure également dans le réaménagement de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière*» (doc. Sénat n° 795/1, p. 7).

Quant à l'article 9 lui-même, il n'est pas formulé de la même manière dans le texte français et dans le texte néerlandais du traité (le mot «*desgevallend*» du texte néerlandais n'est pas rendu dans la traduction française). La présence de cette précision («*desgevallend*») dans le texte néerlandais rend encore plus hypothétique l'éventualité d'une concertation avec la République fédérale d'Allemagne pour réaliser le projet de l'«Ijzeren Rijn». Or, c'est ce texte qui a été soumis aux parlementaires néerlandais, précisément peu favorables à la réalisation de l'«Ijzeren Rijn».

Le manque de garanties quant à l'exécution de ce dernier projet contraste grandement avec l'empres-

haast waarmee men het HST-project ten noorden van Antwerpen wil uitvoeren, op het door Nederland gekozen tracé .

De spreker is dan ook van oordeel dat België voor schut is gezet in de onderhandelingen met Nederland.

De heer Van Dienderen onderstreept dat inzake de financiering van het HST-project, oorspronkelijk bepaald was dat de minst rendabele tracés alleen zouden worden verwezenlijkt wanneer de financiële bijdragen van de EU en de buurlanden veilig waren gesteld.

Thans blijkt echter dat de afgesproken voorwaarden van destijds niet worden nageleefd. Zo geraakten de Europese ministers van Financiën het niet eens over een Europese financiering van grensoverschrijdende stukken, niettegenstaande zulks beloofd was (cf. parlementaire vraag nr. 339 van 30 september 1996 van de heer Van Dienderen aan de minister van Vervoer). De aangepaste voorwaarde waardoor Nederland alleen maar het verschil diende te financieren, tussen het korte tracé naar Nederland langs de haven (wat België verkoos) en het lange tracé langs de E19-snelweg, kwam neer op een afzwakking van het Belgisch standpunt.

Volgens de spreker raamde het HST-dossier van de toenmalige minister van Verkeerswezen (1990) de kosten van lijn Antwerpen-Nederlandse grens initieel op 2,9 miljard frank. In het verdrag wordt echter vastgelegd dat Nederland eenmalig 15 miljard frank betaalt, wat te weinig is, zelfs voor de financiering van de meerkost van het gekozen - en door Nederland gewilde - langere tracé. In 1995 heeft een Nederlands-Vlaamse ambtelijke werkgroep berekend dat het tracé via de havenweg op ruim 10 miljard frank kon worden geraamd en dit via de E 19 op meer dan het dubbele (tot maximum 33,8 miljard frank) (*bron : Vergelijkende studie van de Tracés van de Hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam, Vlaams-Nederlandse ambtenarengroep, september 1995*).

De bij het verdrag door Nederland toegezegde 15 miljard frank ligt dan ook met 0,9 tot 8,8 miljard frank onder de kostprijs van de verschillende voorgestelde varianten van tracés.

De ambtenarengroep wijst er bovendien op dat de kosten zelfs tot 50 % meer dan de raming kunnen oplopen, alsook dat zij de inpassingskosten en de compensatie voor verlies aan natuurwaarde niet omvatten.

Het HST-fonds zou voor het traject ten noorden van Antwerpen maar 0,4 miljard frank voorzien (cf. parlementaire vraag nr. 407 van 9 december 1996 van de heer Van Dienderen aan de minister van Vervoer).

sement mis à réaliser le projet de TGV au nord d'Anvers sur le tracé choisi par les Pays-Bas.

L'intervenant considère dès lors que la partie belge a été dupée dans les négociations avec les Pays-Bas.

M. Van Dienderen souligne qu'en matière de financement du projet TGV, il avait été décidé initialement que les tracés les moins rentables ne seraient réalisés que lorsque l'on serait assuré d'obtenir les interventions financières de l'UE et des pays voisins.

Or, à l'heure actuelle, il s'avère que les conditions convenues à l'époque ne sont pas respectées. C'est ainsi que les ministres européens des Finances ne sont pas parvenus à se mettre d'accord sur le financement européen des portions transfrontalières en dépit des promesses (cf. question parlementaire de M. Van Dienderen au ministre des Communications n° 339 du 30 septembre 1996). L'adaptation de la condition par laquelle les Pays-Bas ont obtenu de ne devoir financer que la différence entre le tracé court vers les Pays-Bas en passant par la zone portuaire (ce que la Belgique préférait) et le tracé long, le long de la E-19, revenait à affaiblir la position belge.

L'intervenant rappelle que, selon le dossier TGV du ministre des Communications de l'époque (1990), le coût de la ligne Anvers-frontière néerlandaise avait été estimé initialement à 2,9 milliards de francs. Dans le traité, il a toutefois été stipulé que les Pays-Bas s'acquitteraient d'un versement unique de 15 milliards de francs, ce qui est trop peu, même pour le financement du surcoût afférent au choix - voulu par les Pays-Bas - du tracé plus long. En 1995, un groupe de travail officiel belgo-néerlandais a calculé que le tracé par la zone portuaire pouvait être estimé à plus de dix milliards de francs et que celui via la E-19 pouvait coûter plus du double (jusqu'à 33,8 milliards de francs maximum) (source: *Vergelijkende studie van de Tracés van de Hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en Rotterdam, Vlaams-Nederlandse Ambtenarengroep, september 1995*).

Le montant de 15 milliards de francs promis par les Pays-Bas dans le cadre du Traité est dès lors de 0,9 à 8,8 milliards de francs trop peu élevé pour réaliser les différentes variantes de tracé proposées.

Le groupe des fonctionnaires indique en outre que les dépassements de coûts peuvent atteindre jusqu'à 50% par rapport aux estimations et que ces coûts n'englobent pas les frais d'intégration à l'environnement et les compensations liées à la dépréciation du cadre de vie.

Le fonds TGV prévoirait à peine 0,4 milliard de francs pour le trajet situé au nord d'Anvers (cf. la question parlementaire n° 407 du 9 décembre 1996 de M. Van Dienderen au ministre des Transports.

Dit lijkt de spreker vrij weinig en waarschijnlijk onvoldoende, gelet op de inpassingskosten voor het tracé van de Franse grens tot Brussel, waarover wel concrete cijfers beschikbaar zijn.

Nederland, dat de meerkost eigenlijk dient te betalen, heeft zich, door te bedingen een eenmalig bedrag te storten, van zijn verplichtingen gekweten. Omdat de meerkost echter nog niet is gekend, zoals overigens door de minister werd bevestigd, is dit bijzonder nadelig voor België.

De spreker vreest dat de meerkost, de inpassingskosten en de compensatiekosten ofwel op de belastingbetaler, ofwel op de omwonenden zullen worden afgewenteld (door bijvoorbeeld te karig met de investeringen ten gunste van hun woonomgeving om te gaan).

Ook de Vlaamse regering vreest dit laatste. De spreker vraagt de minister of terzake met die regering reeds een protocol werd afgesloten en of meer duidelijkheid kan worden gecreëerd over het HST-fonds en zijn financiering. Bestaat het door de Vlaamse regering gevraagde financieringsplan (dat ook de maatschappelijke en milieukosten moet omvatten) en draagt Nederland een deel van de financiering ?

Het verdrag komt er op neer dat België in elk geval een groter deel zal dienen te financieren.

De Nederlandse toezeggingen in ruil daarvoor met betrekking tot de IJzeren Rijn en een spoor voor goederenvervoer vanuit de Antwerpse haven naar Rotterdam, zijn in elk geval te vaag en wegen er niet tegen op.

De spreker voegt daaraan toe dat ook de heer Ansoms herhaaldelijk zijn kritiek heeft geuit op de Belgische houding in het dossier. Zo heeft hij erop gewezen dat de keuze voor een 20 kilometer langer traject ook een groter Belgisch aandeel in het te verwachten exploitatie-deficit zal betekenen (omdat dit wordt berekend op basis van het aantal kilometer van de lijn op het grondgebied van het betrokken land).

België zal bovendien ook steeds voor het onderhoud van dit langere stuk moeten zorgen.

Ten slotte wenst de spreker van de minister te vernemen wie de kosten op zich zal nemen voor de vertraging veroorzaakt door het bij de Raad van State aanhangig zijnde geding met betrekking tot dit dossier. Hij vraagt ook toelichting bij de in het verdrag, onder artikel 5, opgenomen boeteclausule. Welke kosten zouden bijvoorbeeld door één maand vertraging in de uitvoering, worden veroorzaakt ? Hij vraagt de minister of en waarom hij eventueel afziet van de betaling door Nederland van de meerkosten. Zullen de Belgische streekbewoners worden gecompenseerd voor het verlies van natuurgebied ?

L'intervenant estime que c'est relativement peu et que ce sera probablement insuffisant, compte tenu des frais d'intégration du tracé compris entre la frontière française et Bruxelles, à propos duquel on dispose de chiffres concrets.

Les Pays-Bas, qui doivent payer le surcoût, se sont acquittés de leurs obligations en négociant le paiement d'un montant unique. Le surcoût n'étant toutefois pas encore connu, ainsi que le ministre l'a confirmé, cette solution est particulièrement défavorable à la Belgique.

L'intervenant craint que le surcoût, les coûts d'intégration et les compensations soient répercutés soit sur les contribuables, soit sur les riverains (par exemple, en limitant les investissements destinés à réduire les nuisances pour leur cadre de vie).

Le gouvernement flamand partage cette crainte. L'intervenant demande au ministre si un protocole a déjà été conclu avec le gouvernement précité et s'il est possible de rendre le fonds TGV et son financement plus transparents. Le plan de financement (englobant les coûts sociaux et environnementaux) demandé par le gouvernement flamand existe-t-il et, si oui, les Pays-Bas supportent-ils une partie de son financement ?

Le Traité a en tout cas pour conséquence d'accroître la part du financement attribuée à la Belgique.

Les engagements pris en contrepartie par les Néerlandais en ce qui concerne le Rhin d'acier et une ligne de marchandises entre le port d'Anvers et Rotterdam, sont en tout cas trop vagues et insuffisants.

L'intervenant précise que M. Ansoms a, lui aussi, formulé des critiques à plusieurs reprises à l'encontre de l'attitude de la Belgique dans ce dossier. Il a, par exemple, fait observer que le fait d'avoir choisi un trajet plus long de 20 kilomètres aura aussi pour conséquence d'accroître la part de la Belgique dans le déficit d'exploitation escompté (étant donné que cette part est calculée en fonction du nombre de kilomètres de la ligne sur le territoire du pays concerné).

La Belgique devra aussi assurer l'entretien de ce tronçon plus long.

L'intervenant demande enfin au ministre qui prendra en charge le coût du retard occasionné par la procédure pendante devant le Conseil d'Etat dont le dossier en question fait l'objet. Il demande également des précisions concernant l'indemnité due en cas de retard, indemnité prévue à l'article 5 du Traité. Que coûterait, par exemple, un mois de retard dans la réalisation ? Il demande au ministre s'il renoncerait éventuellement au paiement par les Pays-Bas du surcoût et pourquoi ? Les riverains belges seront-ils indemnisés pour la zone verte sacrifiée ?

*
* *

De minister formuleert de volgende antwoorden :

- Het standpunt van de Europese Unie is duidelijk : de Unie draagt financieel bij voor het HST-net in zijn geheel en niet voor een of ander tracé. In het financieringsplan is een EU-bijdrage van 10 miljard frank opgenomen.

- Wat de meerkosten en een te geringe bijdrage van Nederland betreft : studies over het tracé van Antwerpen tot aan de Nederlandse grens, via de E 19-snelweg, hebben wel rekening gehouden met diverse leefmilieu-factoren, alsook met eventuele onvoorziene factoren.

Zij hebben zich hierbij gesteund op de ervaring opgedaan bij de aanleg van de spoorlijn tussen Brussel en de Franse grens. In dit project mag niet vergeten worden dat ook rekening dient te worden gehouden met de eisen van gewesten en gemeenten op het gebied van ruimtelijke ordening, wat soms een onzekere factor betekent.

Een volledig exact cijfer vooropstellen is echter onmogelijk, gelet op de ver in de toekomst liggende einddatum van 2005, en de eventuele onbekende elementen die nog hun invloed kunnen doen gelden.

- Inzake de financiële tekorten van de lijn dient er ook op te worden gewezen dat de ontvangsten zullen worden toegewezen in verhouding tot het aantal kilometer op het nationaal grondgebied. Overeengekomen werd dat de ontvangsten betreffende de in België afgelegde bijkomende kilometers eigendom van de NMBS worden.

- Aangaande het knelpunt van de timing van het project en de eventuele te betalen intresten voor opgelopen vertraging bij de uitvoering, werd bepaald dat elk land zijn voorgeschreven aantal kilometer moet aanleggen, teneinde tegen een bepaalde datum de aansluiting op de netten van de andere landen mogelijk te maken. Voor België is dit in casu het jaar 2005. Wanneer een van de landen zijn verdragsverplichtingen niet nakomt, dient het voor die vertraging intresten te betalen op basis van de niet gerealiseerde kilometers.

- Inzake het dossier van de IJzeren Rijn meent de minister dat hij wel zijn engagementen is nagekomen. Bij de onderhandelingen met de Nederlandse minister van Vervoer werd overeengekomen dat Nederland België zou steunen in het overleg terzake met Duitsland. De IJzeren Rijn is niet alleen van belang voor Vlaanderen maar voor de economie van het gehele land.

Na overleg met de Nederlandse en Duitse ministers bevoegd voor Vervoer werd afgesproken een hoge overleggroep op te richten die overigens reeds met zijn werkzaamheden een aanvang heeft genomen.

*
* *

Le ministre fournit les réponses suivantes:

- le point de vue de l'Union européenne est clair: elle intervient financièrement pour l'ensemble du réseau TGV et non pour l'un ou l'autre tronçon. Dans le plan de financement, une contribution de 10 milliards de francs de l'UE est prévue.

- En ce qui concerne le surcoût et l'intervention insuffisante des Pays-Bas: les études sur le tronçon d'Anvers à la frontière néerlandaise, par l'autoroute E-19, ont bel et bien tenu compte de divers facteurs écologiques ainsi que de facteurs imprévus.

Elles se sont fondées sur l'expérience acquise lors de la construction de la ligne ferroviaire reliant Bruxelles à la frontière française. On ne peut perdre de vue que, dans ce projet, il faut également tenir compte des exigences des régions et des communes en matière d'aménagement du territoire, ce qui introduit quelquefois un facteur d'incertitude.

Il est cependant impossible de prévoir un chiffre tout à fait exact, compte tenu de l'échéance lointaine de 2005 et des éventuels éléments manquants pouvant encore avoir une incidence.

- En ce qui concerne le caractère déficitaire de la ligne, il convient de souligner que les recettes seront attribuées en fonction du nombre de kilomètres situés sur le territoire national. Il a été convenu que les recettes découlant des kilomètres supplémentaires parcourus en Belgique reviendraient à la SNCB.

- En ce qui concerne le calendrier du projet et les éventuels intérêts dus en cas de retard dans l'exécution, il a été prévu que chaque pays devra construire les kilomètres qui lui ont été attribués, afin de permettre la jonction des réseaux avec les autres pays à une date déterminée. Pour la Belgique, il s'agit de l'occurrence de 2005. Si un des pays ne respecte pas les obligations découlant du Traité, il devra payer des intérêts de retard en fonction des kilomètres non réalisés.

- En ce qui concerne le dossier du Rhin d'acier, le ministre estime avoir rempli ses engagements. Il a été convenu, au cours des négociations avec le ministre du Transport néerlandais, que les Pays-Bas soutiendraient la Belgique dans la concertation qui aura lieu à ce sujet avec l'Allemagne. Le Rhin d'acier n'est pas uniquement important pour la Flandre, il l'est pour l'économie du pays tout entier.

Après concertation avec les ministres néerlandais et allemands en charge des transports, il a été convenu de créer un groupe de concertation de haut niveau qui a d'ailleurs déjà commencé ses travaux.

De heer Van Dienderen wijst erop dat de toenmalige minister van Verkeerswezen, de heer Dehaene, in zijn HST-dossier van 1990 stelde dat de exploitatie verlieslatend zou zijn. Ook leden van de meerderheid blijven dit beweren.

De huidige minister heeft wel gelijk wanneer hij stelt dat het verdrag bepaalt dat de ontvangsten worden verrekend volgens het aantal kilometer op het grondgebied, maar - in geval van verlies - dreigt dit volgens de spreker op grond van dezelfde methode te worden berekend.

Het is zeer twijfelachtig dat Nederland in een verlies zal participeren. Daar staat namelijk niets over in het verdrag.

De spreker herinnert er nog aan dat de kosten veel hoger zullen zijn dan oorspronkelijk vooropgesteld, tot ruim 8 à 12 miljard frank hoger.

Volgens hem slaagt de minister er niet in garanties omtrent een sluitende financiering, de compensaties en de milieubeschermende maatregelen te verstrekken. Tal van gemeenteraden van gemeenten ten noorden van Antwerpen waar de HST zal rijden, hebben uitdrukkelijk per brief aan de Kamerleden gevraagd het verdrag niet goed te keuren.

De voorzitter wijst erop dat geen enkele studie het zogenaamde «neteffect» van de HST kan voorspellen. Dit effect is nochtans van doorslaggevend belang. Economisten berekenen maar wat zij kunnen berekenen en leiden het kwalitatieve aspect daar onrechtstreeks uit af. Het komt politici toe om in dergelijke dossiers de knoop door te hakken.

IV. STEMMING

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Het gehele wetsontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

De rapporteur,

A. GEHLEN

De voorzitter,

F-X. de DONNEA

M. Van Dienderen souligne que c'est le ministre en charge des transports de l'époque, M. Dehaene, qui affirmait dans son dossier TGV de 1990 que l'exploitation serait déficitaire. Certains membres de la majorité sont d'ailleurs toujours de cet avis.

Le ministre actuel a raison lorsqu'il fait observer que le traité prévoit que les recettes seront ventilées selon le nombre de kilomètres sur le territoire, mais l'intervenant craint que l'on applique la même méthode en cas de pertes.

Il est fort douteux que les Pays-Bas participent à des pertes. Le traité est d'ailleurs muet sur ce point.

L'intervenant rappelle que le coût sera de huit à douze milliards de francs supérieur au coût prévu initialement.

Il estime que le ministre ne parvient pas à fournir les garanties requises en matière de financement, de compensations et de protection de l'environnement. De nombreux conseils communaux d'entités au nord d'Anvers, qui seront traversées par le TGV, ont demandé explicitement par courrier aux députés de ne pas ratifier le traité.

Le président souligne qu'aucune étude ne peut prévoir l'«effet réseau» du TGV. Cet effet est pourtant déterminant. Les économistes ne calculent que ce qu'ils peuvent calculer et en infèrent indirectement l'aspect qualitatif. Il appartient aux politiques de trancher dans de tels dossiers.

IV. VOTES

L'article 1^{er} est adopté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

L'article 2 est adopté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 10 voix contre une et 2 abstentions.

Le rapporteur,

A. GEHLEN

Le président,

F-X. de DONNÉA