SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

2 OCTOBRE 2000

Projet de loi portant assentiment au protocole additionnel, fait à Luxembourg le 28 janvier 1997, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg le 17 avril 1946

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	7
Protocole additionnel modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg le 17 avril 1946	8
Avant-projet de loi	12
Avis du Conseil d'État	13

2 - 550/1

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1999-2000

2 OKTOBER 2000

Wetsontwerp houdende instemming met het toegevoegd protocol, gedaan te Luxemburg op 28 januari 1997, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	7
Toegevoegd protocol tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946	8
Voorontwerp van wet	12
Advies van de Raad van State	13

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. Introduction

Avant la deuxième guerre mondiale, les chemins de fer luxembourgeois étaient gérés par deux compagnies ferroviaires de droit privé — la Société Guillaume-Luxembourg et la Société Prince Henri. Les capitaux de ces deux compagnies étaient fournis dans une large mesure par des groupes financiers français et belges. Il existait également un réseau à voie étroite relevant de l'État luxembourgeois. Dès 1947, un service routier fut progressivement substitué à l'exploitation ferroviaire de ce dernier réseau, tant pour des raisons d'assainissement financier que de recherche d'une meilleure productivité.

Pendant la guerre, l'occupant allemand décréta l'unification de tous les réseaux luxembourgeois qui furent englobés dans la *«Deutsche Reichsbahn»*. À la libération, les chemins de fer luxembourgeois avaient payé un lourd tribut de démolitions de leurs infrastructures et de leur matériel roulant. Il importait de reconstruire, tâche à laquelle se consacra le Gouvernement luxembourgeois.

L'objectif du Grand-Duché de Luxembourg était d'avoir une meilleure maîtrise de ses chemins de fer, outil nécessaire pour la reconstruction de son économie, principalement la sidérurgie. Il fallait aussi éviter des détournements de trafic vu la position géographique du Grand-Duché et enfin obtenir un concours financier.

C'est dans cette optique que fut négociée entre le Grand-Duché de Luxembourg, la Belgique et la France la Convention du 17 avril 1946 relative à l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois, créant la «Société nationale des chemins de fer luxembourgeois», dont le capital social de 800 millions de francs était souscrit à concurrence de 24,5% par la Belgique, de 24,5% par la France et de 51% par le Luxembourg. La loi luxembourgeoise du 16 juin 1947 consacra l'existence légale en droit luxembourgeois de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, organisme de droit public de type commercial. Lors d'une augmentation du capital social en 1977, ces pourcentages furent modifiés suite au fait que la France n'y participa pas. Le capital social, qui était porté à 1 milliard 600 millions de francs, se répartissait en 24,5% pour la Belgique, 12,25% pour la France et 63,25% pour le Grand-Duché de Luxembourg.

Il est à rappeler que l'axe ferroviaire Anvers, Luxembourg, Strasbourg, Bâle, Milan était, dans les années 50 et 60, un des plus importants sur le plan européen. Il desservait, notamment, les centres sidérurgiques luxembourgeois et lorrains. Quant au

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Inleiding

¨Voor de tweede wereldoorlog, werden de Luxemburgse spoorwegen beheerd door twee spoorwegmaatschappijen van privaat recht — de *Société Guillaume-Luxembourg* en de *Société Prince Henri.* Het kapitaal voor deze twee maatschappijen werd voor het grootste gedeelte verschaft door Franse en Belgische financiële groepen. Er bestond ook nog een smalspoornet dat aan de Luxemburgse Staat toebehoorde. Vanaf 1947 verving geleidelijk aan een wegvervoerdienst de spoorwegexploitatie van dit laatste net, zowel om een financiële sanering als om een hogere productiviteit te bekomen.

Tijdens de oorlog legde de Duitse bezetter de eenmaking van alle Luxemburgse netten op en lijfde ze bij de *«Deutsche Reichsbahn»* in. Bij de bevrijding hebben de Luxemburgse spoorwegen een zware tol betaald door de vernieling van hun infrastructuur en van hun rollend materieel. De wederopgebouw was de taak van de Luxemburgse regering.

Het doel van het Groothertogdom Luxemburg was een betere greep op zijn spoorwegen te krijgen, een onmisbaar werktuig voor de wederopbouw van zijn economie, voornamelijk de staalnijverheid. Bovendien trachtte men, gelet op de Hertogdom, omleidingen van het verkeer te voorkomen en een financiële ondersteuning te krijgen.

Tegen deze achtergrond werd de Conventie van 17 april 1946 afgesloten tussen het Groothertogdom Luxemburg, België en Frankrijk betreffende de exploitatie van de Luxemburgse spoorwegen die de *«Société nationale des chemins de fer luxembourgeois»* oprichtte. Haar maatschappelijk kapitaal van 800 miljoen frank werd voor 24,5% door België, voor 24,5% door Frankrijk en voor 51% door Luxemburg onderschreven. De Luxemburgse wet van 16 juni 1947 heeft het wettelijk bestaan vastgelegd van de *Société nationale des chemins de fer luxembourgeois* naar Luxemburgs recht, een organisme van publiek recht van commerciële aard. Bij een verhoging van het maatschappelijk kapitaal in 1977, werden de aandelen-percentages gewijzigd omdat Frankrijk hieraan niet deelnam. Het maatschappelijk kapitaal, dat op 1 miljard 600 miljoen frank gebracht werd, is zodoende verdeeld als volgt: 24,5% Belgische, 12,25% Franse en 63,25% Luxemburgse.

Er weze aan herinnerd dat de spoorwegas Antwerpen-Luxemburg-Straatsburg-Basel-Milaan, in de jaren 50 en 60 een van de belangrijkste op Europees vlak was. Zij bediende namelijk, de Luxemburgse en Lotharingse staalcentra. Wat het personenvervoer

transport de voyageurs, il constituait la voie de l'émigration italienne vers les pays du Benelux.

betreft, was zij de verbinding tussen Italië en de Benelux-landen.

II. Restructuration des chemins de fer luxembourgeois

Les mutations importantes qu'a connues et connaît encore le transport ferroviaire en général, a amené l'Union européenne à édicter des directives dans le cadre des dispositions du Traité de Rome.

Si ce sont des sociétés privées qui ont créé en Europe les chemins de fer au siècle dernier, bientôt l'importance des réseaux dans l'économie des États et les coûts financiers générés par ces réseaux, ont obligé les États à reprendre partiellement à leur compte la maîtrise du transport ferroviaire. L'évolution économique, l'évolution des marchés et la concurrence que fait la route au rail depuis quelques décennies ont entraîné celui-ci dans une spirale de l'endettement qui atteint des limites difficilement supportables par les États. Les entreprises ferroviaires devaient assumer le coût de l'infrastructure, du matériel roulant qu'il convenait d'adapter aux technologies nouvelles, ainsi que la charge du personnel en ce compris les pensions. En ce qui concerne les chemins de fer luxembourgeois, l'État luxembourgeois a seul supporté depuis de nombreuses années le déficit de la société nationale.

L'innovation fondamentale des directives européennes et en particulier de la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 est de faire une distinction nette entre l'infrastructure ferroviaire (voies ferrées, signalisation, ouvrages d'art, etc.) et l'exploitation du réseau (transport voyageurs et marchandises). Dorénavant, la responsabilité de l'infrastructure incombe aux États, tandis que les entreprises ferroviaires doivent être structurées de manière à être autonomes à l'égard de ces mêmes États, notamment sur le plan financier.

Il convenait de procéder dans le cadre des lignes tracées sur le plan européen à la restructuration des chemins de fer luxembourgeois en ayant à l'esprit deux priorités: d'une part, assurer une ouverture sur le marché ferroviaire européen et, d'autre part, contribuer à résorber le déficit structurel de la société. La restructuration devait porter sur la modification des textes organiques de la société, intégrer dans cette réforme les éléments de la restructuration financière des chemins de fer luxembourgeois et adapter les dispositions de la convention belgo-franco-luxembourgeoise du 17 avril 1946. Une première étape fut réalisée par l'adoption par le Parlement luxembourgeois de la loi du 10 mai 1995 attribuant à l'État grand-ducal la responsabilité de l'infrastructure. Des négociations menées par les trois États concernés aboutirent à la mise au point du texte des nouveaux

II. Herstructurering van de Luxemburgse spoorwegen

De belangrijke mutaties die het spoorvervoer gekend heeft en nog kent, heeft de Europese Unie ertoe gebracht richtlijnen uit te vaardigen in het kader van het Verdrag van Rome.

Alhoewel het privé-maatschappijen waren die in de voorgaande eeuw in Europa de spoorwegen opgericht hadden, hebben spoedig het belang van de netten voor de economie van de Staten en de financiële kosten veroorzaakt door deze netten de Staten verplicht de controle van het spoorwegvervoer gedeeltelijk over te nemen. De economische evolutie, de evolutie van de markt en de concurrentie van de weg met het spoor sedert enkele decennia hebben geleid tot een spiraal van schuldvorming bij deze laatste die opgeklommen is tot een peil dat nog moeilijk door de Staten kan aanvaard worden. De spoorwegondernemingen moesten de kosten van de infrastructuur en van het rollend materieel dragen, die bovendien aan de nieuwe technologieën dienden aangepast te worden, alsook de personeelslasten met inbegrip van de pensioenen. Wat de Luxemburgse spoorwegen betreft, heeft de Luxemburgse Staat sedert vele jaren als enige het deficit van deze nationale maatschappij gedragen.

De grondige vernieuwing door de Europese richtlijnen en meer in het bijzonder door de richtlijn 91/440/EEG van 21 juli 1991 heeft een klaar onderscheid gemaakt tussen de spoorweginfrastructuur (sporen, signalisatie, kunstwerken, enz.) en de exploitatie van het net (vervoer van reizigers en goederen). Van nu af aan rust de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur bij de Staten, terwijl de spoorwegondernemingen zodanig moeten gestructureerd zijn dat zij autonoom zijn ten aanzien van diezelfde staten, onder meer op het financieel vlak.

In het kader van de Europese krachtlijnen moet de herstructurering van de Luxemburgse spoorwegen aangepakt worden met het oog op twee prioriteiten: aan de ene kant een opening naar de Europese spoorwegmarkt maken en, aan de andere kant, bij te dragen tot de structurele vermindering van het tekort van de maatschappij. De herstructurering behelst de organieke teksten van de maatschappij, hierin de elementen van een financiële herstructurering van de Luxemburgse spoorwegen in te passen en de bepalingen van de Belgisch-Frans-Luxemburgse conventie van 17 april 1946 aan te passen. Een eerste stap werd gezet door de wet van 10 mei 1995 gestemd door het Luxemburgse Parlement dat aan de Groothertogelijke Staat de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur oplegt. Onderhandelingen gevoerd door de drie betrokken Staten mondden uit in een nieuwe

statuts de la société et des amendements nécessaires à la Convention de 1946.

C'est ce dernier texte que le gouvernement a l'honneur de soumettre à l'approbation du Parlement, les autres documents ne relevant que de la loi luxembourgeoise. Toutefois pour rendre la lecture du Protocole additionnel plus aisée, le Gouvernement a cru utile de joindre en annexe le texte des nouveaux statuts de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois, ainsi que celui de la loi grand-ducale du 28 mars 1997.

III. Commentaire des articles du Protocole additionnel

La forme d'un Protocole additionnel à la Convention de 1946 a été retenue par les négociateurs afin de maintenir la continuité du système mis en place au lendemain de la guerre, pour la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois; la restructuration juridique a été envisagée sans devoir procéder à sa dissolution, de continuer la gestion du réseau et de garder la coopération entre les trois États signataires, le système ayant fait ses preuves pendant cinquante ans.

Le Protocole additionnel limite les engagements des co-contractants aux compétences reconnues aux États par le droit européen, c'est-à-dire principalement la politique générale du transport ferroviaire qui s'inscrit dans un contexte européen et les problèmes de l'infrastructure.

L'article 1er marque l'accord des trois parties contractantes pour que les statuts de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois dépendent exclusivement de la loi luxembourgeoise. La société est donc une entreprise de droit public à vocation commerciale.

Par ailleurs, le capital social est détenu, comme par le passé, par les trois États, mais les parts de ceux-ci sont cessibles moyennant certaines conditions (droit de préemption des co-contractants ou assentiment de ceux-ci pour ouvrir l'actionnariat à d'autres participants).

N'ayant plus été modifié depuis 1977, le capital social est porté à 14 milliards de francs par réévaluation de l'actif de la société, un apport d'un milliard 400 millions de francs de l'État luxembourgeois, l'incorporation d'une partie du fonds de roulement, la reprise des dettes de la société par l'État luxembourgeois en échange de parts du capital social. Dans le cadre du désendettement de l'entreprise, autorisé par la Directive européenne 91/440/CEE, les trois États renoncent également à l'amortissement de leurs parts du capital social non amorti et à la perception d'intérêts sur leurs parts du capital non amorti.

tekst voor de statuten van de maatschappij en in een wijzigingsvoorstel voor de Conventie van 1946.

De regering wenst deze laatste tekst voor instemming aan het Parlement voor te leggen; de andere documenten behoren tot het Luxemburgs wetgevend domein. Nochtans om het begrip van het toegevoegd Protocole te vergemakkelijken, heeft de regering het nuttig geoordeeld de tekst van de nieuwe statuten van de *Société nationale des chemins de fer luxembourgeois* en de groothertogelijke wet van 28 maart 1997 in bijlage bij te voegen

III. Commentaar bij de artikelen van het toegevoegd Protocol

De vorm van een toegevoegd Protocol bij de Conventie van 1946 werd door de onderhandelaars gekozen terwille van de continuïteit van het systeem, uitgewerkt vlak na de oorlog voor de *Société nationale des chemins de fer luxembourgeois*. De juridische omvorming gebeurt zonder een ontbinding van de maatschappij, het beheer van het net blijft verzekerd en de samenwerking tussen de drie ondertekende Staten blijft behouden; het systeem heeft gedurende vijftig jaar zijn deugdelijkheid bewezen.

Het toegevoegd Protocol beperkte de verbintenissen van de mede-contractanten tot de door het Europees recht erkende bevoegdheden van de Staten, voornamelijk het algemene spoorwegbeleid dat kadert in een Europese context en de problemen van de infrastructuur.

Artikel 1 bepaalt dat de statuten van de *Société nationale des chemins de fer luxembourgeois* enkel onder de Luxemburgse wetgeving vallen. De maatschappij is een onderneming van publiek recht met een commercieel oogmerk.

Bovendien blijft het maatschappelijk kapitaal, zoals in het verleden, in handen van de drie Staten, maar hun aandelen zijn onder bepaalde voorwaarden overdraagbaar (recht van voorkoop van de mede-contractanten of hun toestemming om het aandelenhouderschap voor andere deelnemers open te stellen.

Het maatschappelijk kapitaal is sedert 1977 niet meer gewijzigd; thans wordt het op 14 miljard frank gebracht door de herwaardering van het actief van de maatschappij, een inbreng van een miljard 400 miljoen frank door de Luxemburgse Staat, de inlijving van een gedeelte van het bedrijfskapitaal en de overname van de schulden van de maatschappij door de Luxemburgse Staat in ruil voor maatschappelijke aandelen. In het kader van de schuldvermindering van de onderneming, toegelaten door de Europese richtlijn 91/440/EEG, zien de drie Staten eveneens af van de terugbetaling van het nog niet afgeloste kapitaal en van de betaling van de intresten op het nog uitstaande kapitaal.

Cette augmentation du capital social est entièrement à charge du Luxembourg, la Belgique et la France n'y contribuant pas. En conséquence, les parts du capital social sont détenues à concurrence de 94% par le Grand-Duché, 4% par la Belgique et 2% par la France.

Néanmoins, la Belgique et la France bénéficient de certaines restructurations bilantaires qui ont été réalisées au bénéfice des trois actionnaires d'origine.

L'article 2 précise que la société aura une durée illimitée et que les modalités de la liquidation sont régies par les dispositions des statuts. Il est prévu, compte tenu de la spécificité de la société, qu'en cas de dissolution, l'État luxembourgeois sera provisoirement subrogé dans les droits et obligations de celle-ci. En effet, on imagine mal que le transport ferroviaire sur le réseau grand-ducal ne soit plus assuré.

L'article 3 énumère des garanties au bénéfice des États belge et français dans la gestion de la société: représentation minimum dans les organes de l'entreprise, exigence de leur accord pour apporter toute modification aux statuts, responsabilité exclusive de l'État luxembourgeois pour les charges résultant des missions de service public.

L'article 4 vise à maintenir et développer les infrastructures connexes aux trois réseaux de manière telle que l'état de celles-ci ne soient pas un prétexte pour que le réseau luxembourgeois soit victime de détournement de trafic. L'obligation se limite aux infrastructures puisque les États ne sont plus compétents en matière d'exploitation ferroviaire.

Les articles 5, 6 et 7 identifient trois secteurs de coopération privilégiée entre les trois États: la conception et la gestion des infrastructures, l'harmonisation ferroviaire technique et les conditions de certification d'habilitation du personnel de conduite et d'accompagnement des trains ainsi que la préparation des discussions européennes relatives au transport ferroviaire. Les États, dans la mesure de leurs moyens, faciliteront aussi la conclusion d'accords de synergie entre les entreprises ferroviaires des trois pays.

L'article 8 crée une commission intergouvernementale des relations ferroviaires au sein de laquelle seront représentés les trois gouvernements, ceci fin de faciliter cette coopération.

L'article 9 concerne le règlement des litiges éventuels relatifs à l'application des dispositions du Protocole.

IV. Remarques finales

Le gouvernement a estimé devoir maintenir la participation de l'État belge dans la Société nationale

Deze kapitaalsverhoging is volledig ten laste van Luxemburg; België en Frankrijk leveren daartoe geen bijlage. Bijgevolg komen de aandelen van het maatschappelijk kapitaal voor 94% in het bezit van het Groothertogdom, voor 4% in het bezit van België en voor 2% in het bezit van Frankrijk.

België en Frankrijk hebben evenwel voordeel bij de balansherstructureringen die doorgevoerd werden ten voordele van de drie aandeelhouders samen.

Artikel 2 stelt dat de maatschappelijke duur onbepaald is en dat de vereffeningsmodaliteiten geregeld worden door de bepalingen van de statuten. Rekening houdend met het specifiek karakter van de maatschappij, zal de Luxemburgse Staat, in geval van ontbinding, voorlopig in haar plaats treden ten aanzien van haar rechten en plichten. Het is inderdaad moeilijk denkbaar dat het spoorwegvervoer op het Luxemburgse net niet meer verzekerd zou worden.

Artikel 3 somt waarborgen op ten voordele van de Belgische en Franse Staten in het beheer van de maatschappij: een minimale vertegenwoordiging in de organen van de onderneming, het bekomen van hun akkoord voor alle wijzigingen van de statuten en exclusieve verantwoordelijkheid van de Luxemburgse Staat voor de kosten uit de opdrachten van openbare dienst.

Artikel 4 beoogt het behoud en de ontwikkeling van de infrastructuur die aansluit bij de drie netten op zo'n wijze dat hun staat geen voorwendsel zou zijn om het verkeer af te leiden van het Luxemburgse net. De verplichting beperkt zich tot de infrastructuur aangezien de Staten niet meer bevoegd zijn op het gebied van spooruitbating.

Artikels 5, 6 en 7 beschrijven de drie sectoren van de bevoorrechte samenwerking tussen de drie Staten: het ontwerpen en beheer van de infrastructuur, de harmonisatie van de spoortechniek en de toelatingsvoorwaarden voor de bestuurders en begeleiders van de treinen, alsook het overleg ter voorbereiding van de Europese discussies over het spoorvervoer. De Staten zullen voor zover mogelijk het afsluiten van samenwerkingsakkoorden tussen de spoorwegondernemingen van de drie landen stimuleren.

Artikel 8 richt een Intergouvernementele Commissie van de spoorverbindingen op waarin de drie regeringen vertegenwoordigd zullen zijn om deze samenwerking te bevorderen.

Artikel 9 handelt over het regelen van eventuele geschillen in verband met de toepassing van de bepalingen van het Protocol.

IV. Slotbemerkingen

De regering meent dat de deelname van de Belgische Staat in de *Société nationale des chemins de fer*

des chemins de fer luxembourgeois. Celle-ci montre l'intérêt de la Belgique à l'égard des chemins de fer luxembourgeois avec lesquels une véritable collaboration s'est développée.

Au cours des années, l'interpénétration de la desserte de la ligne Arlon-Luxembourg et de la ligne Liège-Luxembourg a permis une grande mobilité des personnes. Le transport du fret entre les deux pays s'élève aujourd'hui à environ 10 millions de tonnes, dont 7 millions de tonnes en exportation vers le Luxembourg et 3 millions de tonnes en importation au départ du Grand-Duché. Il faut encore ajouter que les chemins de fer luxembourgeois constituent un passage naturel pour des trafics de transit importants (près de 5 millions de tonnes) intéressant la SNCB. Les chemins de fer luxembourgeois constituent un maillon sur la voie qui relie nos ports à la Suisse et l'Italie.

Le gouvernement souhaite, de plus, préserver l'avenir au moment où les directives européennes imposent aux États membres de repenser le transport par rail. D'ores et déjà, la SNCB et les chemins de fer luxembourgeois collaborent sur le plan des moyens de traction, du matériel roulant et du personnel de traction. Cette collaboration peut encore être intensifiée afin de présenter aux utilisateurs du rail le produit le mieux adapté à leurs besoins.

Enfin, il faut noter que les dispositions du Protocole additionnel relèvent de la compétence du pouvoir fédéral.

Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre des Transports,

Isabelle DURANT.

luxembourgeois moet behouden worden. Dit geeft uiting aan het belang dat België hecht aan de Luxemburgse spoorwegen waarmee een echte samenwerking ontwikkeld werd.

In de loop van de jaren heeft de koppeling van de bediening van de lijn Aarlen-Luxemburg en de lijn Luik-Luxemburg een grote mobiliteit van personen tot gevolg gehad. Het goederentransport tussen beide landen bedraagt nu 10 miljoen ton, waarvan 7 miljoen ton naar Luxemburg geëxporteerd worden en 3 miljoen ton uit Luxemburg geïmporteerd worden. Daarbij komt nog dat de Luxemburgse spoorwegen een natuurlijke schakel zijn voor een belangrijk doorvoerverkeer (bijna 5 miljoen ton). De Luxemburgse spoorwegen vormen een schakel in de weg die onze havens met Zwitserland en Italië verbindt.

De regering wenst bovendien vooruit te zien op een ogenblik dat de Europese richtlijnen de Lid-Staten dwingen na te denken over de rol van het spoorwegvervoer. Nu al werken de NMBS en de Luxemburgse spoorwegen samen op het vlak van de tractiemiddelen, het rollend materieel en de bestuurders. Deze samenwerking kan nog verbeterd worden om aan de gebruikers van het spoor een product aan te bieden dat beter aan hun noden aangepast is.

Tenslotte moet nog opgemerkt worden dat de bepalingen van het toegevoegd Protocol behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

De vice-eerste minister
en minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole additionnel, fait à Luxembourg le 28 janvier 1997, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché du 17 avril 1946 sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 2000.

ALBERT

Par le Roi :

Le vice-premier ministre
et ministre des Affaires étrangères,

Louis MICHEL.

La ministre des Transports,

Isabelle DURANT.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Vervoer zijn gelast, het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het toegevoegd Protocol, ondertekend te Luxemburg op 28 januari 1997, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, van 17 april 1946, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 17 september 2000.

ALBERT

Van Koningswege :

De vice-eerste minister
en minister van Buitenlandse Zaken,

Louis MICHEL.

De minister van Vervoer,

Isabelle DURANT.

PROTOCOLE ADDITIONNEL

modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg le 17 avril 1946

Sa Majesté le Roi des Belges,

Le Président de la République française,

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg,

Désireux de promouvoir le transport par rail dans le cadre de la politique des transports de l'Union européenne et le développement des réseaux de transport transeuropéens en tenant compte des exigences du marché intérieur, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement ainsi que la mobilité des personnes grâce également à un service public de qualité;

Résolus de poursuivre leur coopération ferroviaire et reconnaissant que leur initiative de créer la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois a porté ses fruits;

Estimant qu'il y a lieu d'adapter leur coopération ainsi que les statuts de la société dans la perspective des orientations du droit européen en la matière et de rendre la société la plus performante possible au sein du marché commun des transports;

Considérant l'article 28 du Traité d'Union économique belgo-luxembourgeoise, signé à Bruxelles le 25 juillet 1921;

ont désigné pour leur plénipotentiaires:

Sa Majesté le Roi des Belges,
Monsieur Michel DAERDEN
ministre des Transports et de l'Infrastructure

Le Président de la République française,
Madame Anne-Marie IDRAC
secrétaire d'État aux Transports

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg,
Madame Mady DELVAUX-STEHRES
ministre des Transports

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1er

«L'article 1er de la Convention est remplacé par un article nouveau qui se lit comme suit:

Art. 1er. — 1. Les Parties contractantes marquent leur accord pour que les statuts de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, créée en exécution de la Convention du 17 avril 1946, société de droit luxembourgeois, soient régis par la loi luxembourgeoise.

2. Elles continuent de participer au capital de la société. Ces participations sont fixées suivant les dispositions des statuts de la société qui déterminent également les conditions de leur cessibilité.»

TOEGEVOEGD PROTOCOL

tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946

Zijne Majesteit de Koning der Belgen,

De President van de Franse Republiek,

Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Luxemburg,

Om het spoorvervoer in het kader van het transportbeleid van de Europese Unie, en de ontwikkeling van transeuropese transportnetten rekening houdend met de eisen van de binnenlandse markt, de ruimtelijke ordening en de milieubescherming, alsook de mobiliteit van de personen te bevorderen eveneens dank zij een kwaliteitsvolle openbare dienst;

Vastbesloten hun samenwerking in spoorwegaangelegenheden verder te zetten en erkennend dat hun initiatief om de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois in het leven te roepen zijn vruchten heeft afgeworpen;

Oordelend dat er redenen bestaan om hun samenwerking evenals de statuten van de maatschappij aan te passen met inachtneming van de oriëntering van het Europese recht in deze materie alsook om de maatschappij beter te wapenen binnen de gemeenschappelijke transportmarkt;

Gelet op artikel 28 van het Verdrag van de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, ondertekend te Brussel op 25 juli 1921;

hebben tot hun gevolmachtigden benoemd:

Zijne Majesteit de Koning der Belgen,
de heer Michel DAERDEN
minister van Vervoer

De President van de Franse Republiek,
Mevrouw Anne-Marie IDRAC
staatssecretaris van Vervoer

Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Luxemburg,
mevrouw Mady DELVAUX-STEHRES,
minister van Vervoer

Welke, na elkaar hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben meegedeeld, overeengekomen zijn over de navolgende bepalingen:

Artikel één

Artikel 1 van de Conventie wordt vervangen door een nieuw artikel, luidend als volgt:

«Art. 1. — 1. De Verdragsluitende Partijen gaan akkoord dat de statuten van de Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois, opgericht bij uitvoering van de Conventie van 17 april 1946, maatschappij naar Luxemburgs recht, onder de Luxemburgse wetgeving vallen.

2. Zij blijven aandeelhouder in het kapitaal van de maatschappij. Deze aandelen worden vastgelegd volgens de beschikkingen van de statuten van de maatschappij die eveneens de voorwaarden voor hun vervreemding bepalen.»

Article 2

L'article 2 de la Convention est remplacé par un article nouveau qui se lit comme suit:

«Art. 2. — La société aura une durée illimitée à compter du 1er juin 1945. Les modalités d'une liquidation éventuelle sont régies par les dispositions des statuts de la société.

Si au moment de la dissolution de la société la dévolution définitive des droits et des obligations de celle-ci n'est pas réglée, l'État luxembourgeois sera provisoirement subrogé dans ces droits et obligations.»

Article 3

Les articles 3 et 11 de la Convention sont remplacés par un article nouveau qui se lit comme suit:

«Art. 3. — 1. L'État belge et l'État français sont représentés dans les organes de la société.

2. Les statuts de la société ne pourront être modifiés que par l'assemblée générale statuant à l'unanimité. Les statuts et les modifications y apportées seront approuvés par la loi luxembourgeoise.

3. L'État luxembourgeois supportera les charges résultant pour la société des missions de service public qui auront été confiées à celle-ci par le gouvernement luxembourgeois et dont la couverture ne sera pas assurée par des recettes propres.»

Article 4

L'article 4 de la Convention est remplacé par un article nouveau qui se lit comme suit:

«Art. 4. — Les Parties contractantes veillent à des infrastructures ferroviaires insérées au mieux dans les réseaux de transport transeuropéens et assurant la continuité du service par chemin de fer au-delà des frontières communes.

Elles assurent la maintenance et le développement de ces infrastructures en sorte à permettre au trafic international de voyageurs et de fret de transiter dans les meilleures conditions par le réseau luxembourgeois, comme si ce réseau faisait partie intégrante du réseau belge ou du réseau français.

Dans l'intérêt de l'intégration des parties belge, française et luxembourgeoise de la région transfrontalière, de la mobilité des personnes qui y résident et travaillent, et des échanges entre les différents pôles d'activités qui y sont établis, les Parties contractantes favorisent les relation transfrontalières par chemin de fer à des conditions appropriées de desserte, de cadence, de temps de parcours et de confort, notamment lorsque ces relations revêtent sur tout ou partie de la liaison un caractère de service public.»

Article 5

Il est inséré dans la Convention des articles nouveaux qui se lisent comme suit:

«Art. 5. — Les Parties contractantes coopèrent dans le but de promouvoir l'interopérabilité et de favoriser la coopération entre les organismes chargés de la gestion de l'infrastructure ferroviaire dans les trois pays. Elles développent un cadre facilitant des accords de synergie entre les entreprises ferroviaires des trois pays, dans le respect des autonomies de celles-ci.

Artikel 2

Artikel 2 van de Conventie wordt vervangen door een nieuw artikel, luidend als volgt:

«Art. 2. — De maatschappij zal van onbeperkte duur zijn met ingang van 1 juni 1945. De modaliteiten van een eventuele liquidatie vallen onder de beschikkingen van de statuten van de maatschappij.

Als op het ogenblik van de ontbinding van de maatschappij de definitieve overdracht van de rechten en plichten ervan niet werd geregeld, zal de Luxemburgse Staat voorlopig in de plaats treden wat de rechten en plichten betreft.»

Artikel 3

De artikelen 3 en 11 van de Conventie worden vervangen door een nieuw artikel, luidend als volgt:

«Art. 3. — 1. De Belgische Staat en de Franse Staat zijn vertegenwoordigd in de organen van de maatschappij.

2. De statuten van de maatschappij kunnen slechts met eenparigheid der stemmen door de algemene vergadering worden gewijzigd. De statuten en de eraan aangebrachte wijzigingen worden door de Luxemburgse wet goedgekeurd.

3. De Luxemburgse Staat zal de kosten dragen die voor de maatschappij voortspruiten uit de opdrachten van openbare dienst die haar werden toevertrouwd door de Luxemburgse regering en waarvan de kostendekking niet door eigen inkomsten wordt verzekerd.»

Artikel 4

Artikel 4 van de Conventie wordt vervangen door een nieuw artikel, luidend als volgt:

«Art. 4. — De Verdragsluitende Partijen zorgen voor een spoorweginfrastructuur die optimaal past in de transeuropese transportnetten en de continuïteit van de dienstverlening per spoor buiten de gemeenschappelijke grenzen verzekert.

Zij verzekeren het onderhoud en de uitbouw van deze infrastructuur met het oog op de optimalisering van het internationaal personen- en goederenverkeer over het Luxemburgs net, alsof dit net een integrerend deel van het Belgische of het Franse spoorwegnet is.

In het belang van de integratie van het Belgische, het Franse en het Luxemburgse deel van de grensoverschrijdende regio, van de mobiliteit van de personen die er wonen en werken, en van de uitwisselingen tussen de verschillende activiteitscentra die er gevestigd zijn, geven de Verdragsluitende Partijen de voorkeur aan grensoverschrijdende verbindingen per spoor onder passende modaliteiten inzake bediening, frequentie, ritduur en comfort, inzonderheid wanneer de verbindingen geheel of gedeeltelijk het karakter hebben van een openbare dienst.»

Artikel 5

Er worden in de Conventie nieuwe artikels ingelast, luidend als volgt:

«Art. 5. — De Verdragsluitende Partijen werken samen met het oog op het bevorderen van de interoperabiliteit en op het begunstigen van de samenwerking tussen de organismen belast met het beheer van de spoorweginfrastructuur in de drie landen. Zij ontwikkelen een kader om de synergie-akkoorden tussen de spoorwegondernemingen van de drie landen te vergemakkelijken, met eerbiediging van ieders eigen autonomie.

Art. 6. — Les Parties contractantes mettent en place les structures utiles pour coopérer dans les domaines de l'harmonisation ferroviaire technique et de la certification de matériel ferroviaire. Elles définissent les conditions de reconnaissance réciproque des certificats nationaux d'habilitation des personnels affectés à la conduite et à l'accompagnement des trains et d'agrément des matériels roulants.

Art. 7. — Les Parties contractantes se concertent afin de faire valoir, dans les discussions européennes relatives au transport ferroviaire, leurs intérêts en tenant compte des impératifs économiques, sociaux et environnementaux.

Art. 8. — Aux fins de la mise en œuvre de la présente Convention, il est créé une Commission intergouvernementale des relations ferroviaires.

La Commission a pour mission de veiller à la réalisation des objectifs définis dans la présente Convention et de soumettre aux gouvernements toute proposition utile. Elle a pour charge de concilier les positions des gouvernements s'il apparaît des contestations sur l'application de la Convention.

La Commission est composée de neuf membres, à raison de trois membres pour chacun des gouvernements des Parties contractantes.

La présidence de la Commission est assurée, à tour de rôle, pour un an, par le chef de chacune des délégations.

Le secrétariat de la Commission est établi à Luxembourg. Le gouvernement luxembourgeois désigne le secrétaire.

La Commission se réunit sur convocation de son président ou à la demande d'une Partie contractante, au moins une fois par an à Luxembourg et chaque fois que les besoins l'exigent.

À la fin de chaque année, la Commission établit à l'intention des gouvernements un rapport sur la mise en œuvre des objectifs de la présente Convention. »

Article 6

L'article 12 de la Convention est remplacé par un article nouveau qui se lit comme suit :

« Art. 9. — Si un litige intervient entre elles quant à l'application des dispositions de la présente Convention qui n'aurait pas pu être réglé par voie de négociation ou d'autre manière, les Parties contractantes conviennent de soumettre, par requête unilatérale, ledit litige à une commission d'arbitrage.

La commission d'arbitrage est composée de trois membres, désignés respectivement par les présidents des cours d'appel de Bruxelles, de Paris et de Luxembourg parmi les conseillers du siège.

La commission d'arbitrage peut, si elle l'estime nécessaire pour rendre sa sentence arbitrale, soumettre la question, à titre préjudiciel, à la Cour de Justice des Communautés Européennes dans les formes et sous les conditions prévues par l'article 177 du Traité instituant la Communauté Européenne.

La sentence arbitrale, qui doit être rendue dans les six mois de la saisine de la commission d'arbitrage, sera obligatoire pour les Parties contractantes. »

Article 7

Les articles 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la Convention sont abrogés, ainsi que les protocoles additionnels des 17 avril 1946, 21 juin 1977, 2 décembre 1993 et l'avenant du 26 juin 1946.

Art. 6. — De Verdragsluitende Partijen voorzien in de nodige structuren om te kunnen samenwerken op het vlak van de harmonisering van de spoorwegtechniek en van de certificering van spoorwegmaterieel. Zij bepalen de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning van de nationale certificaten ter bevoegdverklaring van het personeel belast met het besturen en begeleiden van treinen, en tot goedkeuring van het rollend materieel.

Art. 7. — De Verdragsluitende Partijen plegen overleg om in Europese besprekingen met betrekking tot het spoorvervoer hun belangen te verdedigen, rekening houdend met de economische en sociale context, alsook met de eisen gesteld door het milieu.

Art. 8. — Teneinde onderhavige Conventie uit te voeren, wordt een Intergouvernementele Commissie van de spoorverbindingen opgericht.

De Commissie heeft als opdracht toe te zien op de verwezenlijking van de doelstellingen zoals gedefinieerd in onderhavige Conventie en elk nuttig voorstel aan de regeringen voor te leggen. Zij is belast met het verzoenen van de standpunten van de regeringen bij betwisting over de toepassing van de Conventie.

De Commissie bestaat uit negen leden, zijnde drie leden voor de regering van elke Verdragsluitende Partij.

Het voorzitterschap van de Commissie wordt, bij beurtrol, voor een periode van één jaar, door het hoofd van elke delegatie verzekerd.

Het secretariaat van de Commissie is gevestigd in Luxemburg. De Luxemburgse regering duidt de secretaris aan.

De Commissie komt op uitnodiging van zijn voorzitter of op vraag van één van de Verdragsluitende Partijen ten minste één keer per jaar in Luxemburg samen, alsook telkens de noodzaak zich ertoe voordoet.

Op het einde van elk jaar, stelt de Commissie voor de regeringen een verslag op over de uitvoering van onderhavige Conventie. »

Artikel 6

Artikel 12 van de Conventie wordt vervangen door een nieuw artikel, luidend als volgt :

« Art. 9. — Ingeval dat er een geschil tussen hen opduikt met betrekking tot de toepassing van de beschikkingen van onderhavige Conventie en dat dit niet kon geregeld worden door onderhandelingen of op een andere wijze, zijn de Verdragsluitende Partijen akkoord om dit geschil op eenzijdig verzoek aan een arbitragecommissie voor te leggen.

De arbitragecommissie is samengesteld uit drie leden, respectievelijk aangesteld door de voorzitters van de hoven van beroep van Brussel, Parijs en Luxemburg, en gekozen onder de raadsheren van de zetel.

De arbitragecommissie kan, indien ze het nodig acht om haar scheidsrechterlijke beslissing te nemen, de vraag ten prejudiciële titel voorleggen aan het Gerechtshof van de Europese Gemeenschappen, in de vorm en onder de voorwaarden voorgeschreven bij artikel 177 van het verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

De scheidsrechterlijke beslissing die binnen zes maanden volgend op het aanhangig maken bij de arbitragecommissie moet genomen worden, zal bindend zijn voor de Verdragsluitende Partijen. »

Artikel 7

De artikelen 5, 6, 7, 8, 9 en 10 van de Conventie worden opgeheven, evenals de Toegevoegde Protocollen van 17 april 1946, 21 juni 1977, 2 december 1993 en het bijvoegsel van 26 juni 1946.

L'article 13 devient article 10.

Article 8

Le présent protocole additionnel sera ratifié par les Parties contractantes en conformité de leurs règles constitutionnelles respectives. Les instruments de ratification seront déposés aux archives du ministère des Affaires étrangères à Luxembourg dans le délai le plus bref possible. Le protocole additionnel entrera en vigueur le jour du dépôt de la dernière ratification.

Fait en triple original, en langue française et en langue néerlandaise, chacun faisant foi, à Luxembourg, le 28 janvier 1997.

Artikel 13 wordt artikel 10.

Artikel 8

Onderhavig toegevoegd protocol zal door de Verdragsluitende Partijen volgens hun respectieve grondwettelijke regels geratificeerd worden. De ratificatie-instrumenten zullen binnen de kortst mogelijke termijn neergelegd worden in de archieven van het ministerie van Buitenlandse Zaken te Luxemburg. Het Toegevoegd Protocol zal in werking treden op de dag waarop de laatste ratificatie wordt neergelegd.

Opgemaakt in een drievoudig origineel, rechtsgeldig in de Franse en in de Nederlandse taal, te Luxemburg op 28 januari 1997.

AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Avant-projet de loi portant assentiment au protocole additionnel, signé à Luxembourg le 28 janvier 1997, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg le 17 avril 1946

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le protocole additionnel modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché du 17 avril 1946, signé à Luxembourg le 28 janvier 1997, sortira son plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Voorontwerp van wet houdende instemming met het toegevoegd protocol, ondertekend te Luxemburg op 28 januari 1997, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het toegevoegd protocol tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom van 17 april 1946, ondertekend te Luxemburg op 28 januari 1997, zal volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 11 février 1999, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi « portant assentiment au Protocole additionnel, signé à Luxembourg le 28 janvier 1997, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, du 17 avril 1946 », a donné le 26 avril 1999 l'avis suivant :

Dans l'intitulé et à l'article 2, on écrira :

« ... Protocole additionnel, fait à Luxembourg le 28 janvier 1997, modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché, signée à Luxembourg le 17 avril 1946 ... »

L'avant-projet de loi n'appelle pas d'autres observations.

La chambre était composée de :

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

MM. C. WETTINCK et P. LIENARDY, conseillers d'État;

MM. P. GOTHOT et J. van COMPERNOLLE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. A. LEFEBVRE, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le greffier, *Le président,*

M. PROOST. R. ANDERSEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 11 februari 1999 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het toegevoegd Protocol, ondertekend te Luxemburg op 28 januari 1997, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, van 17 april 1946 », heeft op 26 april 1999 het volgende advies gegeven :

In het opschrift en in artikel 2 behoort te worden geschreven :

« ... toegevoegd Protocol, opgemaakt te Luxemburg op 28 januari 1997, tot wijziging van de Belgisch-Frans-Luxemburgse Conventie betreffende de uitbating van de spoorwegen van het Groothertogdom, ondertekend te Luxemburg op 17 april 1946 ... »

Voor het overige geeft het voorontwerp van wet geen aanleiding tot opmerkingen.

De kamer was samengesteld uit :

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

De heren C. WETTINCK en P. LIENARDY, staatsraden;

De heren P. GOTHOT en J. van COMPERNOLLE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. DETROUX, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer A. LEFEBVRE, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De griffier, *De voorzitter,*

M. PROOST. R. ANDERSEN.

57.841 — E. Guyot, s. a., Bruxelles