

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

23 FEBRUARI 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende maatregelen ter
beperking van vervuילend
vliegverkeer en ter aanmoediging van
milieuvriendelijke transportwijzen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER JACQUES VANDENHAUTE

- (1) Samenstelling van de commissie
Voorzitter : de heer Schellens (A.)

A. — Vaste leden		B. — Plaatsvervangers	
C.V.P.	H. Ansoms, Mevr. Pieters, HH. Van Eetvelt, Vermeulen.	C.V.P.	HH. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
P.S.	HH. Grosjean, Moock, Toussaint.	P.S.	HH. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D.	HH. Huts, Taelman, Van Aperen.	V.L.D.	HH. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P.	HH. Bartholomeeussen, Schellens.	S.P.	HH. Cuyt, Roose, Verstraeten.
P.R.L.-	HH. Vandenhaute,	P.R.L.-	HH. Hotermans, Moerman,
F.D.F.	Wauthier.	F.D.F.	Reynders.
P.S.C.	Mevr. Cahay-André.	P.S.C.	HH. Gehlen, Founaux.
VI.Blok	H. Geraerts.	VI.Blok	HH. Huysentruyt, H. Sevenhans.
Agalev/H.	Vanoost.	Agalev/Mevr.	Schüttringer,
Ecolo		Ecolo	H Van Dienderen.

C. — Niet-stemgerechtigd lid

VU : H. Olaerts

Zie:

- 706 - 96 / 97:

— N° 1 : Voorstel van resolutie van de heer Van Dienderen en mevr. Schüttringer

— N° 2 tot 7 : Amendementen

Zie ook:

— N° 9 : Tekst aangenomen door de commissie

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

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

23 FÉVRIER 1998

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative aux mesures à prendre en vue
de limiter le trafic aérien polluant et
d'encourager les modes de transport
respectueux de l'environnement**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE,
DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES (1)

PAR
M. JACQUES VANDENHAUTE

- (1) Composition de la commission
Président : M. Schellens (A.)

A. — Titulaires		B. — Plaatsvervangers	
C.V.P.	M. Ansoms, Mme Pieters, MM. Van Eetvelt, Vermeulen.	C.V.P.	MM. Brouns, Didden, Ghesquière, Lenssens, Vanpoucke.
P.S.	MM. Grosjean, Moock, Toussaint.	P.S.	MM. Canon, Demotte, Meureau, Minne.
V.L.D.	MM. Huts, Taelman, Van Aperen.	V.L.D.	MM. Cortois, De Croo, Lahaye, Smets.
S.P.	MM. Bartholomeeussen, Schellens.	S.P.	MM. Cuyt, Roose, Verstraeten.
P.R.L.-	MM. Vandenhaute,	P.R.L.-	MM. Hotermans, Moerman,
F.D.F.	Wauthier.	F.D.F.	Reynders.
P.S.C.	Mme Cahay-André.	P.S.C.	MM. Gehlen, Founaux.
VI.Blok	M. Geraerts.	VI.Blok	MM. Huysentruyt, M. Sevenhans.
Agalev/M.	Vanoost.	Agalev/Mme	Schüttringer,
Ecolo		Ecolo	M. Van Dienderen.

C. — Membre sans voix délibérative

V.U. M. Olaerts

Voir:

- 706 - 96 / 97:

— N° 1 : Proposition de résolution de M. Van Dienderen et Mme Schüttringer

— N° 2 à 7 : Amendements

Voir aussi:

— N° 9 : Texte adopté par la commission

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 25 februari 1997 en 28 januari 1998.

Tussen beide voormelde vergaderingen in, is een informele werkgroep tweemaal bijeengekomen om een gemeenschappelijke tekst op te stellen.

Die werkzaamheden hebben geleid tot de indiening van de *amendementen nrs. 9 en 10* (Stuk nr. 706/6), die door de vertegenwoordigers van de meeste fracties mee werden ondertekend (er zij onderstreept dat amendement nr. 10 van de heer Van Dienderen c.s. overigens een nieuwe tekst voorstelde ter vervanging van het volledige bepalend gedeelte van het voorstel van resolutie en dat hij zich voor die nieuwe tekst ruimschoots op voordien ingediende amendementen heeft geïnspireerd).

De stemmingen hebben plaatsgevonden tijdens de vergadering van 11 februari 1998.

A. VERGADERING VAN 25 FEBRUARI 1997 (BESPREKING OP BASIS VAN DE TEKST VAN DOCUMENT NR. 706/1)

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET VOORSTEL

De heer Van Dienderen verklaart dat dit voorstel de aandacht van de federale regering wil vestigen op de problematiek van de toenemende vervuiling door het vliegverkeer. Vervuiling in hogere luchtlagen heeft ernstiger gevolgen dan vervuiling net boven de grond: in de lucht blijft de vervuiling immers langer hangen.

Vliegtuigen zijn goed voor 10,9% van de door de vervoersector veroorzaakte CO₂-uitstoot en produceren op wereldvlak zo'n 2,3% van de CO₂-uitstoot afkomstig van fossiele brandstoffen. Dat laatste percentage komt overeen met de totale hoeveelheid in België uitgestoten CO₂-gassen.

Men raamt dat vliegtuigen zo'n 2% van de NO_x-uitstoot in de wereld produceren. In de lagere en hogere lagen van de stratosfeer zou hun effect echter wel eens aanzienlijk kunnen zijn.

Maakt men een vergelijking tussen de luchtvervuiling en het energieverbruik van een vliegtuig en van een trein per kilometer-reiziger, dan constateert men dat de totale vervuiling van een vliegtuig 20 maal hoger ligt dan die van een trein, terwijl de CO₂-uitstoot vijfmaal hoger ligt.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution lors de ses réunions des 25 février 1997 et 28 janvier 1998.

Entre ces deux dates, un groupe de travail informel s'est réuni à deux reprises, en vue d'élaborer un texte commun.

Ses travaux ont conduit au dépôt des *amendements n°s 9 et 10* (doc. n° 706/6), cosignés par des représentants de la plupart des groupes politiques (il faut souligner que l'amendement n° 10 de M. Van Dienderen et consorts proposait d'ailleurs un nouveau texte en remplacement de l'ensemble du dispositif de la proposition de résolution et qu'il incorporait pour ce faire pour une large part les amendements déposés antérieurement).

Les votes ont eu lieu lors de la réunion du 11 février 1998.

A. RÉUNION DU 25 FÉVRIER 1997 (DISCUSSION SUR LA BASE DU TEXTE N° 706/1)

I. EXPOSE INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION

M. Van Dienderen déclare que la présente proposition vise à attirer l'attention du gouvernement fédéral sur la problématique de la pollution croissante engendrée par le trafic aérien. La pollution rejetée à haute altitude est plus lourde de conséquences que celle produite au niveau du sol, étant donné qu'elle y subsiste plus longtemps.

Les avions représentent 10,9 % des émissions de CO₂ produites par le secteur du transport dans l'Union européenne et sont responsables de 2,3 % des émissions mondiales de CO₂ provenant de combustibles fossiles. Ce dernier pourcentage est comparable au total des émissions de CO₂ produites en Belgique.

On estime que les avions produisent quelque 2 % des émissions de NO_x dans le monde. Leur impact pourrait être cependant considérable dans les couches inférieures et supérieures de la stratosphère.

Si l'on compare la pollution de l'air et la consommation d'énergie d'un avion et d'un train par kilomètre-passager, on constate que la pollution globale de l'avion est 20 fois supérieure à celle du train, alors que les émissions de CO₂ sont cinq fois supérieures.

Dat probleem blijft onvoldoende onderkend, aangezien het rapport met als opschrift «Voorstellen voor een mobiliteitsbeleid» dat voor de gewezen vice-eerste minister en minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven werd opgesteld, het vraagstuk van de door het luchtvervoer veroorzaakte vervuiling onbesproken laat. Het rapport «Leren om te kennen» (Leuven, 1994), dat op vraag van de Vlaamse regering door tweehonderd wetenschappers werd opgesteld, onderzoekt het probleem van de door het vliegverkeer veroorzaakte lawaaihinder, maar rept met geen woord over de vervuiling van de atmosfeer.

De laatste versie van het «Verkeers- en Vervoersplan voor Vlaanderen» onderzoekt dan weer de problematiek van de milieueffecten, maar beperkt zich daarbij tot het regionaal vliegverkeer.

Het «Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu» van de Europese Commissie (Brussel 1992) kaart het probleem aan, maar onderzoekt het niet tot in de details. Het stelt het volgende: «De emissies van vliegtuigen wekken meer en meer bezorgdheid, vooral de uitstoot in de midden- en bovenlagen van de troposfeer. Vermoed wordt dat de invloed van de «broeikasgassen», vooral NO_x, daar veel groter is dan wanneer zij op grondniveau wordt uitgestoten.» Dit citaat bevestigt de resultaten van het door het World Wildlife Fund uitgevoerde studie.

Er moet worden onderstreept dat vliegverkeer financieel bevoordeeld wordt ten opzichte van andere - milieuvriendelijke - transportwijzen.

Het vliegvervoer geniet immers tal van voordelen op het vlak van de kosten. Op kerosine die voor internationale vluchten wordt gebruikt, hoeven geen accijns, BTW of milieuheffingen te worden betaald. Dat is een gevolg van het Verdrag van Chicago dat werd gesloten op een ogenblik waarop men voor milieu-problemen nog niet gesensibiliseerd was.

De spreker merkt op dat de gewestelijke vervoersmaatschappijen maar een korting van 2 frank per liter genieten op de gewone accijns op diesel, terwijl die maatschappijen een aanzienlijk belangrijkere sociale rol spelen dan luchtvaartmaatschappijen die in hoofdzaak toeristen en zakenmensen vervoeren.

Daarbovenop ontvangt het luchtverkeer aanzienlijke hulp waardoor het naar verhouding lage prijzen kan toepassen ten koste van milieuvriendelijker vervoermiddelen zoals de trein.

Wil men de logica van de markteconomie volgen, dan moet het principe dat de externe kosten mee in

Ce problème reste méconnu, puisque le rapport intitulé «Propositions pour une politique de mobilité», rédigé pour l'ancien vice-premier ministre et ministre des Communications et des Entreprises publiques, n'aborde pas la question de la pollution due au trafic aérien. Le rapport «Leren om te kennen» (Louvain, 1994), rédigé par deux cents scientifiques à la demande du gouvernement flamand, examine le problème des nuisances sonores provoquées par le trafic aérien mais reste muet quant à la pollution atmosphérique.

La dernière version du «Verkeers- en Vervoersplan voor Vlaanderen» aborde le problème des effets sur l'environnement du seul trafic aérien régional.

Le «Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement» de la Commission européenne (Bruxelles 1992) soulève le problème mais ne l'analyse pas en détail. Il énonce que: «Les émissions gazeuses produites par les aéronefs sont devenues une préoccupation croissante, en particulier celles rejetées dans les moyennes et hautes couches de la troposphère. Il est supposé que l'impact des gaz à effet de serre, et en particulier le NO_x, est bien plus important que lorsque ces gaz sont produits au niveau du sol.» Cette citation confirme les résultats de l'étude du World Wildlife Fund.

Il y a lieu de mettre en évidence que le transport par avion est avantageux, en termes financiers, par rapport à d'autres modes de transport respectueux de l'environnement.

En effet, le transport aérien bénéficie de nombreux avantages en matière de coûts. Utilisé pour les vols internationaux, le kérosène est exonéré d'accises, de TVA et d'écotaxes. Cela résulte de l'Accord de Chicago, conclu à une époque où les problèmes environnementaux ne constituaient pas une préoccupation.

L'orateur observe que les sociétés régionales de transport ne bénéficient que d'une réduction de 2 francs par litre sur les accises ordinaires frappant le gazole, alors que ces sociétés jouent un rôle social beaucoup plus important que les sociétés aériennes transportant principalement des touristes et des hommes d'affaires.

De surcroît, le transport aérien bénéficie d'aides considérables lui permettant de pratiquer des prix proportionnellement plus bas au détriment de modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que le train.

Dans le respect de la logique de l'économie de marché, le principe de l'internalisation des coûts externes

rekening worden gebracht, op het luchtverkeer worden toegepast, zoals dat reeds voor het wegverkeer het geval is.

De jongste jaren stelt men een toenemende vraag naar vliegreizen vast en bepaalde ramingen gewa- gen van een verdubbeling van het luchtverkeer tus- sen nu en het jaar 2005. Er bestaan diverse manie- ren om de vraag naar vliegreizen te beïnvloeden.

Bepaalde zaken kunnen worden afgehandeld via faxberichten, teleconferenties, informaticanetwerken en, in de toekomst, via de videofoon. Voor de vakan- tiereizen zouden de diverse landen voor hun burgers aantrekkelijke alternatieven kunnen uitwerken.

Nu is het wel zo dat de vereiste hoeveelheid ener- gie om een vliegtuigpassagier een kilometer te ver- plaatsen sinds 1960 met 75% is gedaald. Voor de moderne motoren werd de uitstoot van roet, kool- waterstoffen en koolstofmonoxyde wel aanzienlijk teruggebracht, maar het is moeilijker de NO_x-uitstoot - die de ozonlaag aantast - te beperken.

Gelet op wat voorafgaat, vraagt de spreker de fe- derale regering het effect van het luchtverkeer op het milieu te bestuderen, de telecommunicatie verder uit te bouwen zodat die zakenreizen kan vervangen, te bekijken of het fiscaal statuut en de financiële hulp die de luchtvaartmaatschappijen genieten in de hui- dige omstandigheden nog verantwoord zijn en na te gaan welke aanpassingen België op eigen houtje kan aanbrengen om, via maatregelen inzake BTW en ac- cijzen, de milieuvriendelijke transportwijzen een duwtje in de rug te geven.

Anderzijds vraagt hij de federale regering er bij de Europese Unie op aan te dringen om

1. het wetenschappelijk onderzoek te stimuleren teneinde minder vervuilende, minder lawaaierige en zuiniger vliegtuigen te ontwikkelen;
2. de emissie-normen voor vliegtuigen strenger te maken;
3. de vliegtuigen milieuvriendelijker aan te wen- den door de snelheid en de vlieghoogte aan te passen;
4. een methode uit te werken die het mogelijk maakt de uitstoot per land te berekenen zodat reke- ning kan worden gehouden met die emissies in het raam van internationale onderhandelingen over de beperking van de luchtvervuiling;
5. de ontwikkelingslanden te helpen de mobiliteit te bevorderen, waarbij de nadruk niet zozeer op het luchtverkeer dan wel op het spoorverkeer ligt;
6. een nieuwe Europese richtlijn uit te werken die, via de accijnzen en de BTW, het reizen met milieu- vriendelijke vervoermiddelen aanmoedigt en het

devrait être appliqué au trafic aérien, comme c'est déjà le cas pour ce qui concerne le trafic routier.

On observe un accroissement de la demande de voyages par avion ces dernières années et les prévi- sions indiquent que le trafic aérien mondial va dou- bler d'ici l'an 2005.

Il existe différentes manières d'influencer la de- mande de voyages en avion. Certaines affaires peu- vent être traitées grâce au fax, aux téléconférences, aux réseaux informatiques et, à l'avenir, par le canal du visiophone. S'agissant des vacances, les différents pays pourraient constituer des alternatives attrayan- tes pour leurs citoyens.

Certes, depuis 1960, la quantité d'énergie requise pour faire parcourir un kilomètre à un passager d'avion a été réduite de 75 %. Mais si les émissions de suie, d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone produites par les moteurs modernes ont été considé- rablement réduites, il est plus difficile de limiter les émissions de NO_x destructrices d'ozone.

Eu égard aux considérations qui précèdent, l'ora- teur demande au gouvernement fédéral d'étudier les effets du trafic aérien sur l'environnement, de pro- mouvoir les télécommunications afin qu'elles se subs- tituent aux voyages d'affaires, d'examiner si le sta- tut fiscal et l'aide financière dont bénéficient les compagnies aériennes se justifient encore dans les circonstances actuelles et de considérer les adapta- tions que la Belgique pourrait opérer de façon indivi- duelle afin de promouvoir les modes de transport res- pectueux de l'environnement par le biais de mesures en matière de TVA et d'accises.

D'autre part, il demande au gouvernement fédéral d'insister auprès de l'Union européenne afin qu'elle :

1. encourage la recherche scientifique en vue de mettre au point des avions plus propres, plus silen- cieux et plus économiques;
2. renforce les normes d'émissions pour les avions ;
3. encourage l'utilisation plus écologique des avions par l'adaptation de la vitesse et de l'altitude de vol ;
4. développe une méthode permettant de calculer les émissions par pays en vue de prendre celles-ci en considération dans le cadre de négociations interna- tionales sur la limitation de la pollution atmosphérique ;
5. aide les pays en voie de développement à pro- mouvoir la mobilité grâce au trafic ferroviaire plutôt qu'au trafic aérien ;
6. élabore une nouvelle directive européenne qui, par le biais des accises et de la TVA, encourage les modes de transport respectueux de l'environnement

reizen met vervuilende vervoermiddelen ontmoedigt, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan het vervuilende luchtverkeer.

II. BESPREKING

De heer Van Eetvelt dient amendement nr 1 (Stuk nr 706/2) in, dat ertoe strekt op bladzijde 12, punt 5, de woorden «in ontwikkelingslanden» weg te laten.

De spreker stelt in zijn verantwoording dat de verschuiving van het luchtverkeer naar het spoorverkeer in het raam van de bevordering van de mobiliteit niet alleen in ontwikkelingslanden een noodzaak is. De uitbouw van een aangepaste HST-verbinding heeft tot doel het aantal regionale vluchten te verminderen en bijgevolg de luchtvervuiling terug te dringen.

In Nederland aanvaardt de milieubeweging de hoge-snelheidstrein trouwens als alternatief voor het (regionaal) luchtverkeer.

Voorts verwijst de spreker naar de vaststellingen en de conclusies van de thematische studie over het HST-project die de vzw Mens en Ruimte in 1989 heeft uitgevoerd (zie Stuk nr 706/2, blz. 2); uit die studie blijkt duidelijk dat de HST veel milieuvriendelijker is dan het vliegtuig.

De heer Vandenhaute herinnert eraan dat reeds bepaalde initiatieven werden genomen om de door het verkeer veroorzaakte vervuiling terug te dringen. In oktober 1996 heeft de Communauté des chemins de fer européens (CCFE) een gelijkschakeling van de BTW-tarieven voorgesteld in de zin van een vrijstelling voor alle personenvervoermiddelen in alle lidstaten. De Europese Commissie werkt aan dat voorstel.

In november 1996 heeft het Europees Parlement een resolutie aangenomen inzake openbaar personenvervoer waarin zowel de ruimtelijke ordening, het milieu als de technologie aan bod komen.

Wat de telecommunicatie betreft, meent de spreker dat de regering ertoe moet worden aangezet om alle mogelijke fiscale en economische maatregelen in overweging te nemen die het aantal zakenreizen kunnen beperken.

Bijgevolg dienen *de heren Vandenhaute, Van Aperen en Wauthier* amendement nr 2 (Stuk nr 706/2) in, dat ertoe strekt punt 2 te vervangen door de volgende tekst: «telecommunicatie en inzonderheid telewerk meer groeikansen te geven, om aldus het aantal beroepsmatige reizen te beperken.»

De heer Van Aperen vindt dat er een oplossing moet komen die een einde maakt aan de voordelige con-

et dissuade de recourir aux modes de transport polluants, en accordant une attention particulière au trafic aérien polluant.

II. DISCUSSION

M. Van Eetvelt dépose un amendement n° 1 (Doc. n° 706/2) visant à supprimer le membre de phrase « les pays en voie de développement » au point 5 de la deuxième partie du dispositif.

L'auteur justifie son amendement au motif que la promotion de la mobilité grâce au trafic ferroviaire plutôt qu'au trafic aérien n'est pas uniquement nécessaire dans les pays en voie de développement. La mise en place d'un TGV adapté tend à réduire le trafic aérien régional et, dès lors, la pollution de l'air.

Aux Pays-Bas, les mouvements environnementaux admettent d'ailleurs le train à grande vitesse en tant qu'alternative au trafic aérien (régional).

L'intervenant renvoie par ailleurs aux constatations et aux conclusions dégagées par l'étude thématique relative au projet TGV effectuée en 1989 par l'asbl « Mens en Ruimte » (voir doc. n° 706/2, p.2) : le caractère beaucoup plus écologique du TGV, comparé à l'avion, en ressort clairement.

M. Vandenhaute rappelle que certaines initiatives ont déjà été prises pour réduire la pollution engendrée par les transports. En octobre 1996, la Communauté des chemins de fer européens (CCFE) a proposé d'uniformiser les taux de TVA dans le sens d'une exonération pour tous les modes de transport de personnes dans tous les Etats membres. La Commission européenne travaille sur cette proposition.

En novembre 1996, le Parlement européen a adopté une résolution en matière de transport public de personnes traitant à la fois de l'aménagement du territoire, de l'environnement et de la technologie.

S'agissant des télécommunications, l'orateur est d'avis qu'il faut encourager le gouvernement à envisager toutes les mesures fiscales et économiques possibles, afin qu'elles se substituent davantage aux voyages d'affaires.

MM Vandenhaute, Van Aperen et Wauthier déposent dès lors l'amendement n° 2 (Doc. n° 706/2) visant à remplacer le point 2 par le texte suivant: « de promouvoir davantage les télécommunications, en particulier le télétravail, dans le but de limiter les déplacements professionnels. »

M. Van Aperen considère qu'il est impératif de trouver une solution en vue de mettre un terme à la posi-

currentiepositie van het luchtverkeer. Voor de verschillende vervoermiddelen dient rekening te worden gehouden met de reële verbruikskosten.

In verband met de beïnvloeding van de vraag naar vliegreizen, wijst de spreker de commissie erop dat de te nemen maatregelen niet mogen leiden tot een beperking van de bewegingsvrijheid van de reizigers.

Hij herinnert eraan dat de HST binnen de Europese Gemeenschap werd uitgebouwd als een alternatief voor korte-afstandsvluchten. Dat is de reden waarom hij amendement nr 1 van de heer Van Eetvelt steunt.

Voorts verbaast het hem dat de fractie waartoe de indieners van het voorstel behoren, tijdens het debat over de HST aanvoerden dat een dergelijk vervoermiddel niet geschikt was voor kleine landen zoals België. Staat dat niet haaks op de achterliggende idee van het voorstel?

De heer Bartholomeeussen staat positief tegenover het voorstel van resolutie omdat het ertoe strekt een gegrond dossier op te stellen over de gevolgen van het luchtverkeer voor het milieu, alsook na te gaan of het fiscaal statuut van de luchtvaartmaatschappijen en de steun die ze genieten, gerechtvaardigd is.

Niettemin meent hij dat de HST in Europa en in België terzelfder tijd ook moet worden gepromoot.

De heer Van Dienderen antwoordt dat zijn resolutie niet tot doel heeft de vrijheid van de reizigers te beperken of de mensen te verplichten hun vakantie in eigen land door te brengen.

Wat de HST betreft, herinnert de spreker eraan dat zijn fractie steeds een genuanceerd standpunt over dat dossier heeft ingenomen. Hij stipt aan dat de HST een milieuvriendelijk vervoermiddel is in grote landen, maar veel minder geschikt is voor kleine landen.

Zo heeft België voor zijn HST-traject bijkomende spoorlijnen en een dure infrastructuur moeten aanleggen die veel ruimte hebben gekost.

De heer Van Eetvelt vraagt zich af of de argumentatie die erin bestaat de grote landen tegenover de kleine te stellen, pertinent is; zo preciseert hij dat Nederland en de milieuorganisaties in dat land hebben gekozen voor de HST om regionale bestemmingen met elkaar te verbinden.

tion concurrentielle avantageuse du transport aérien. Il est nécessaire de prendre en considération, pour les divers modes de transport, les coûts réels de consommation.

En ce qui concerne l'influence de la demande de voyages en avion, l'orateur attire l'attention de la commission sur le fait que les mesures à prendre ne devraient pas aboutir à limiter la liberté de déplacement des voyageurs.

Il rappelle que le TGV est conçu au sein de la Communauté européenne comme étant une alternative par rapport aux vols de courte distance. C'est la raison pour laquelle il soutient l'amendement n° 1 déposé par M. Van Eetvelt.

Il s'étonne par ailleurs que le groupe auquel appartiennent les auteurs de la proposition ait pu soutenir, lors du débat portant sur le TGV, que ce type de transport ne convenait pas pour les pays à espace réduit comme la Belgique. N'y-a-t-il pas là contradiction par rapport à la philosophie de la proposition ?

M. Bartholomeeussen se déclare favorable à la proposition de résolution, dans la mesure où elle vise à élaborer un dossier fondé relatif aux effets du trafic aérien sur l'environnement et à examiner si le statut fiscal et les aides octroyées aux compagnies aériennes sont justifiés.

Il lui paraît toutefois que, parallèlement à ceci, il faut promouvoir le TGV en Europe et en Belgique.

M. Van Dienderen répond que sa résolution n'a pas pour objectif de limiter la liberté de voyager ou de contraindre les gens à passer leurs vacances dans leur propre pays.

En ce qui concerne le TGV, l'intervenant rappelle que le groupe auquel il appartient a toujours défendu une thèse nuancée relative à ce dossier. Il insiste sur le fait que le TGV constitue un mode de transport respectueux de l'environnement dans les pays à grands espaces, mais qu'il convient beaucoup moins pour les pays à espace réduit.

Ainsi, en Belgique, la construction du TGV a nécessité l'aménagement de lignes supplémentaires et la création d'une infrastructure dévoreuse d'espace et très coûteuse.

M. Van Eetvelt se demande si l'argumentation consistant à opposer les pays à grands espaces et les pays à espace réduit est pertinente, dans la mesure où les Pays-Bas et les organisations environnementales de ce pays ont choisi le TGV en vue de relier des destinations régionales.

Welnu, België en Nederland hebben ongeveer dezelfde oppervlakte.

De heer Van Dienderen antwoordt dat Nederland een grotere bevolkingsdichtheid heeft dan België en over een doeltreffender spoorwegnet beschikt.

Voorts hebben Nederland en België een verschillende structuur inzake ruimtelijke ordening: onze noorderburen hebben meer open ruimten en de kosten voor de aanleg van de bijkomende infrastructuur waren beperkt.

De heer Van Eetvelt antwoordt daarop dat het argument dat België over een andere structuur inzake ruimtelijke ordening beschikt, slechts gedeeltelijk klopt, aangezien de territoriale configuratie van Vlaanderen sterk lijkt op die van Nederland.

De spreker voegt daaraan toe dat de HST in Frankrijk het regionale luchtverkeer met 40 à 60 % heeft teruggedrongen.

De heer Van Dienderen leidt daaruit het volgende af: als blijkt dat op trajecten zoals Brussel-Londen of Brussel-Parijs de trein inzake milieuvriendelijkheid en duur beter scoort dan het vliegtuig, dan moeten de Belgische en Europese instanties daar hun conclusies uit trekken en de luchtvaartmaatschappijen geen fiscale of andere voordelen meer toekennen waardoor het spoor oneerlijke concurrentie wordt aangedaan.

Wat de Franse toestand betreft, nuanceert de spreker de conclusies van de vorige spreker: de ingebruikneming van de HST heeft in feite een toename van de reizen over middellange en korte afstanden teweeg gebracht. Wat er ook van zij, het Franse Rekenhof heeft geconstateerd dat de kostprijs hoger is dan verwacht en dat het gebruik beneden de aanvankelijke ramingen ligt.

Een van de voornaamste oogmerken van deze resolutie bestaat erin de subsidiëeringsmechanismen die de milieuonvriendelijke vervoermethodes bevorderen, waardoor het beginsel «de vervuiler betaalt» geen toepassing kan krijgen, schakmat te zetten.

De heer Moock is het in grote trekken eens met de opzet van de indieners van het voorstel en van de amendementen.

Or, la superficie de la Belgique est semblable à celle des Pays-Bas.

M. Van Dienderen réplique que les Pays-Bas ont une population plus dense que la Belgique et ont veillé à donner une efficacité optimale à leurs lignes ferroviaires.

En outre, la structure de l'aménagement du territoire est différente de celle de la Belgique : les Pays-Bas disposent de plus d'espaces ouverts et la mise en place de l'infrastructure supplémentaire s'est effectuée à coût réduit.

M. Van Eetvelt rétorque que l'argument selon lequel la Belgique dispose d'une structure différente de l'aménagement du territoire n'est que partiellement exact, car la configuration territoriale de la Flandre est semblable à celle du centre des Pays-Bas.

L'orateur ajoute qu'en France, l'aménagement du TGV a réduit la fréquence du trafic aérien régional de 40 à 60 %.

M. Van Dienderen en conclut que, s'il s'avère que les trajets comme Bruxelles-Londres ou Bruxelles-Paris sont plus respectueux de l'environnement en train qu'en avion et en outre plus performants en termes de durée de voyage, il incombe aux instances belges et européennes d'en tirer les conséquences et de ne plus octroyer aux compagnies aériennes d'avantages fiscaux ou autres concurrençant déloyalement le chemin de fer.

S'agissant de la situation française, l'orateur nuance les conclusions défendues par l'intervenant précédent : la mise en place du TGV a en fait entraîné une augmentation des déplacements de moyenne et de courte distance. De toute manière, la Cour des comptes de France a constaté que le prix de revient est plus élevé que prévu et l'utilisation inférieure aux estimations initiales.

Un des objectifs fondamentaux de la présente résolution est de faire échec aux mécanismes de subvention favorisant les modes de transport nuisibles à l'environnement, qui rendent inapplicable le principe du pollueur-payeur.

M. Moock partage globalement la philosophie qui est celle des auteurs de la proposition et des amendements.

**B. VERGADERING VAN 28 JANUARI 1997
(BESPREKING OP BASIS VAN DE
AMENDEMENTEN NRS. 10 EN 11)**

De heer Van Dienderen, hoofdindieners van de amendementen nrs. 9 en 10 (zie Stuk nr. 706/6) verklaart dat in die amendementen, die de goedkeuring van vertegenwoordigers van de meeste fracties konden wegdragen, de overige amendementen grotendeels werden verwerkt.

Hij benadrukt overigens dat die nieuwe amendementen aansluiten bij het standpunt van de auteurs van de oorspronkelijke tekst, met name enerzijds de vaststelling dat de forse toename van het luchtverkeer (jaarlijks 5 à 6%, zijnde de grootste expansie op het gebied van het vervoer) schadelijke gevolgen heeft voor mens en milieu en anderzijds de wil om het zoeken naar oplossingen voor die situatie te bevorderen.

Het verheugt *de heer Vandenhaute* dat die strekking aansluit bij die welke ten grondslag ligt aan zijn eigen voorstellen nrs. 46, 47 en 48 (bijzondere zitting 1995) en 303 en 304 (zitting 1995-1996) die beogen de geluidsoverlast van het luchtverkeer op de luchthaven van Zaventem terug te dringen.

De heren Van Eetvelt, Vandenhaute en Van Aperen menen dat in amendement nr. 10, hetwelk het beschikkend gedeelte vervangt, amendement nr. 1 van de heer Van Eetvelt zou moeten worden verwerkt; dat amendement strekt tot weglating van het woord «ontwikkelingslanden»: rijst het probleem van de door het luchtverkeer veroorzaakte overlast ook niet en zelfs vooral in de geïndustrialiseerde landen?

De heer Van Dienderen betwist die analyse niet hoewel hij wijst op het risico dat de ontwikkelingslanden - die doorgaans zeer arm zijn aan vervoerinfrastructuur - het gebruik van het vliegtuig, dat in dit geval bijna zeker een zwaar vervuilende oude kist is, verkiezen boven de ontwikkeling van hun spoorlijnen. De heilzame effecten van die tweede mogelijkheid zouden echter niet beperkt blijven tot het leefmilieu van de ontwikkelingslanden maar zouden ook voelbaar kunnen zijn voor de Belgische industrie die actief is op het gebied van de bouw van spoorwagematerieel.

De spreker meent dat de door amendement nr. 10 voorgestelde nieuwe formulering van punt 5.5 tegemoet komt aan het in amendement nr. 1 van de heer Van Eetvelt geopperde bezwaar.

De rapporteur stelt voor om beter recht te doen aan de wens van de heer Van Eetvelt door de woorden «in het bijzonder» te vervangen door de woorden «en met name in de ontwikkelingslanden».

**B. RÉUNION DU 28 JANVIER 1997
(DISCUSSION SUR LA BASE DES
AMENDEMENTS N^{OS} 10 ET 11)**

M. Van Dienderen, auteur principal des amendements n^{os} 9 et 10 (voir doc. n^o 706/6) déclare que ces derniers - lesquels ont rencontré l'adhésion de représentants de la plupart des groupes politiques - ont, pour l'essentiel, incorporé les autres amendements déposés.

Il souligne par ailleurs que ces nouveaux amendements s'inscrivent dans le point de vue qui était celui des auteurs du texte initial, c'est-à-dire d'une part le constat que la forte croissance du transport aérien (de 5 à 6 % l'an, soit l'expansion la plus importante dans le domaine du transport) a des conséquences dommageables pour l'homme et l'environnement et, d'autre part, la volonté de promouvoir la recherche de solutions à cette situation.

M. Vandenhaute se réjouit que cette philosophie rejoigne celle qui est à la base de ses propres propositions n^{os} 46, 47 et 48 (session extraordinaire 1995) et 303 et 304 (session 1995-1996) visant à réduire les nuisances sonores du trafic aérien à Bruxelles-National.

MM. Van Eetvelt, Vandenhaute et Van Aperen estiment que l'amendement n^o 10 remplaçant le dispositif devrait intégrer l'amendement n^o 1 de M. Van Eetvelt tendant à supprimer la mention des pays en voie de développement : le problème des nuisances engendrées par le trafic aérien ne se pose-t-il pas aussi - et même surtout - dans les pays développés ?

M. Van Dienderen ne conteste pas cette analyse mais estime qu'il existe dans les pays en voie de développement - en général fort démunis d'infrastructures de transport - un risque de voir ceux-ci opter pour le recours à l'avion - lequel, en l'occurrence, risque fort d'être un vieil appareil engendrant une pollution considérable - plutôt que de développer des lignes ferroviaires. Or, les effets bénéfiques de cette dernière option ne se limiteraient pas à l'environnement des pays en voie de développement mais pourraient également concerner l'industrie belge, active dans le secteur de la construction de matériel ferroviaire.

L'orateur estime que la nouvelle formulation du point 5.5 proposée par l'amendement n^o 10 rencontre l'objection développée à travers l'amendement n^o 1 de M. Van Eetvelt.

Le rapporteur propose de mieux rencontrer le souci de M. Van Eetvelt en remplaçant « plus particulièrement » par « et notamment » dans les pays en voie de développement ».

De heer Van Eetvelt acht het verkieslijk de klemtoon te leggen op de *algemene* noodzaak de mobiliteit te oriënteren naar het spoorwegverkeer in plaats van naar het luchtverkeer en hij vindt het dan ook beter iedere zinspelende op alleen maar de ontwikkelingslanden weg te laten.

De heer Van Aperen meent dat een dergelijke wijziging des te relevanter zou zijn omdat dit punt van de voorgestelde resolutie bestemd is voor de Europese Unie waarvan de ingreep in de in de ontwikkelingslanden heersende toestand per definitie slechts indirect kan zijn.

De heer Van Dienderen vreest dat een meer vastberaden houding van de geïndustrialiseerde landen «gecompenseerd» zou worden door een toenemend gebruik van het luchtverkeer in de ontwikkelingslanden.

De rapporteur stelt een nieuwe formulering van punt 5.5 voor: «... en dit ook in de ontwikkelingslanden».

De heer Vandenhoute *cs.* dient in dat verband een amendement nr. 11 in.

Mevrouw Cahay-André vraagt zich af of het voorstel van resolutie ook niet de klemtoon zal moeten leggen op de ontwikkeling van de binnenscheepvaart en van de milieuvriendelijker «intermodaliteit».

Zij krijgt daarop als antwoord dat het voorstel meer specifiek doelt op het personenvervoer over middellange en lange afstanden dat maar weinig gebruik maakt van rivieren en kanalen.

De rapporteur beklemtoont dat van een te grote versnippering van de gestelde oogmerken kan worden gevreesd dat het voorstel er door wordt ontkracht.

Daarnaast merkt hij op dat de formulering van punt 2 van het in amendement nr. 2 voorgestelde eerste deel van het beschikkend gedeelte te verkiezen is boven de tekst van het desbetreffende amendement nr. 10.

De commissie beslist de formulering van dat punt in amendement nr. 10 dienovereenkomstig te verbeteren.

M. Van Eetvelt juge préférable de mettre l'accent sur la nécessité *générale* d'orienter la mobilité vers le trafic ferroviaire au lieu du trafic aérien et de supprimer dès lors toute allusion aux seuls pays en voie de développement.

M. Van Aperen estime qu'une telle modification serait d'autant plus pertinente que ce point de la résolution en proposition s'adresse à l'Union européenne, dont l'action sur la situation régnant dans les pays en voie de développement ne peut, par définition, qu'être indirecte.

M. Van Dienderen craint qu'une attitude plus ferme dans les pays développés ne soit «compensée» par un recours accru au transport aérien dans les pays en développement.

Le rapporteur propose une nouvelle formulation du point 5.5 : « ... y compris dans les pays en voie de développement ».

Un amendement n° 11 en ce sens est déposé par *M. Vandenhoute et consorts*.

Mme Cahay-André se demande si la proposition de résolution ne devrait pas mettre également l'accent sur le développement du transport fluvial et de l'intermodalité, davantage respectueux de l'environnement.

Il lui est rétorqué que la proposition vise plus spécifiquement le transport de personnes - peu concerné par l'acheminement fluvial - sur les distances moyennes à longues.

Le rapporteur souligne qu'un trop grand éparpillement des objectifs visés risquerait de déformer la proposition.

Il fait par ailleurs observer que la formulation du point 2 de la première partie du dispositif proposée par l'amendement n° 2 est préférable au texte de l'amendement n° 10 sur ce point.

La commission décide de corriger en ce sens la formulation de ce point dans l'amendement n° 10.

C. STEMMINGEN

De amendementen nrs. 1 tot 8 worden vervangen door de achteraf ingediende amendementen.

Amendement nr. 9, subamendement nr. 11 en het aldus gewijzigde amendement nr. 10 worden achter-eenvolgens eenparig aangenomen.

Het geheel van het aldus geamendeerde voorstel van resolutie wordt eenparig aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

J. VANDENHAUTE

A. SCHELLENS

C. VOTES

Les amendements n°s 1 à 8 sont remplacés par les amendements déposés ultérieurement.

L'amendement n° 9, le sous-amendement n° 11 et l'amendement n° 10 ainsi modifié sont successivement adoptés à l'unanimité.

L'ensemble, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

Le président,

J. VANDENHAUTE

A. SCHELLENS