

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 mars 2020

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**pour un soutien européen au transport
ferroviaire international de voyageurs****Proposition de résolution relative au
développement rapide du transport ferroviaire
international de passagers en Europe****Proposition de résolution visant
le remplacement du transport aérien
par le transport ferroviaire****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT**

*Voir:***Doc 55 0196/ (S.E. 2019):**001: Proposition de résolution de Mme Hanus et consorts.
002: Modification auteur.
003 et 004: Amendements.**Voir aussi:**

006: Texte adopté par la commission.

Doc 55 0788/ (2019/2020):

001: Proposition de résolution de Mme Buyst et consorts.

Doc 55 0936/ (2019/2020):

001: Proposition de résolution de M. Van Den Bergh et consorts.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 maart 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**over Europese ondersteuning van het
internationaal reizigersvervoer per spoor****Voorstel van resolutie betreffende de spoedige
uitbouw van het Europees internationaal
passagiersverkeer per trein****Voorstel van resolutie voor
een substitutie van luchtvervoer
naar treinvervoer****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT**

*Zie:***Doc 55 0196/ (B.Z. 2019):**001: Voorstel van resolutie van mevrouw Hanus c.s.
002: Wijziging indiener.
003 en 004: Amendementen.**Zie ook:**

006: Tekst aangenomen door de commissie.

Doc 55 0788/ (2019/2020):

001: Voorstel van resolutie van mevrouw Buyst c.s.

Doc 55 0936/ (2019/2020):

001: Voorstel van resolutie van de heer Van Den Bergh c.s.

01790

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Jan Spooren, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Zakia Khattabi, Tinne Van der Straeten, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon, N N
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Christian Leysen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

SOMMAIRE**Pages**

I. Exposés introductifs	4
A. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001)	4
B. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de résolution relative au développement rapide du transport ferroviaire international de passagers en Europe (DOC 55 0788/001)	4
C. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de résolution visant le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (DOC 55 0936/001)	5
II. Discussion générale	5
III. Discussion des considérants et des demandes	11
IV. Votes	17
V. Annexe: rapport de l'audition du 17 décembre 2019	20

INHOUD**Blz.**

I. Inleidende uiteenzettingen	4
A. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindienster van het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001)	4
B. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindienster van het voorstel van resolutie betreffende de spoedige uitbouw van het Europees internationaal passagiersverkeer per trein (DOC 55 0788/001)	4
C. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindienster van het voorstel van resolutie voor een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer door de hoofdindienster (DOC 55 0936/001)	5
II. Algemene bespreking	5
III. Bespreking van de consideransen en de verzoeken ..	11
IV. Stemmingen	17
V. Bijlage: verslag van de hoorzitting van 17 december 2019	20

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de résolution au cours de ses réunions des 6 novembre 2019 et 3 mars 2020.

Au cours de sa réunion du 27 novembre 2019, votre commission a décidé, à l'unanimité, en application de l'article 28, 1, du Règlement de la Chambre, d'organiser des auditions, lesquelles ont eu lieu le 17 décembre 2019. Le rapport de ces auditions est annexé au présent rapport. Certains exposés se sont appuyés sur des diaporamas Powerpoint joints au présent rapport.

La proposition de résolution relative au développement rapide du transport ferroviaire international de passagers en Europe (DOC 55 0788/001) et la proposition de résolution visant le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (DOC 55 0936/001) ont été jointes à la discussion du 4 mars 2020. Au cours de cette réunion, votre commission a décidé de prendre la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001) comme texte de base.

*
* *

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001)

Mme Mélissa Hanus (PS) renvoie aux développements de la proposition de résolution.

B. Exposé introductif de l'auteure principale de la proposition de résolution relative au développement rapide du transport ferroviaire international de passagers en Europe (DOC 55 0788/001)

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) renvoie aux développements de la proposition de résolution et ajoute que plusieurs objectifs poursuivis par son groupe ont été reformulés dans les amendements visant la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001) (voir DOC 55 196/003 pour ces amendements).

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft deze voorstellen van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 6 november 2019 en 3 maart 2020.

Tijdens de vergadering van 27 november 2019 heeft uw commissie met toepassing van artikel 28, 1, van het Reglement van de Kamer eenparig beslist om een hoorzitting te organiseren. Die heeft plaatsgevonden op 17 december 2019. Het verslag van de hoorzitting wordt in de bijlage bij dit verslag opgenomen. Sommige uiteenzettingen werden ondersteund door een *PowerPoint*presentatie, die achteraan verschijnt.

Het voorstel van resolutie betreffende de spoedige uitbouw van het Europees internationaal passagiersverkeer per trein (DOC 55 0788/001) en het voorstel van resolutie voor een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer (DOC 55 0936/001) werden bij de bespreking van 4 maart 2020 gevoegd. Uw commissie heeft tijdens die vergadering beslist het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001) als basistekst te nemen.

*
* *

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindienster van het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001)

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) verwijst naar de algemene toelichting bij het voorstel van resolutie.

B. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindienster van het voorstel van resolutie betreffende de spoedige uitbouw van het Europees internationaal passagiersverkeer per trein (DOC 55 0788/001)

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verwijst naar de algemene toelichting bij het voorstel van resolutie en de spreekster geeft daarbij aan dat een aantal oogmerken van haar fractie in amendementen op het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001) worden opgenomen (zie DOC 55 196/003 voor de amendementen).

C. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de résolution visant le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (DOC 55 0936/001)

M. Jef Van den Bergh (CD&V) renvoie aux développements de sa proposition de résolution, proposition qui reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 54 3646/001 portant le même intitulé. Il précise que plusieurs éléments de la proposition de son groupe ont été transformés en amendements (voir DOC 55 0196/004) à la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001).

II. — DISCUSSION

M. Tomas Roggeman (N-VA) souligne l'importance essentielle que revêt l'interopérabilité ferroviaire pour faire du rail une alternative à part entière au transport aérien. La réduction de la redevance sur les sillons mérite d'être soutenue, d'autant que les résultats financiers d'Infrabel seront consolidés dans le budget. S'il est certainement recommandé d'encourager le trafic ferroviaire au moyen de leviers adéquats, il ne serait guère judicieux de donner gratuitement un *Pass Interrail* à tous les jeunes de 18 ans. Cela rappelle l'opération des *Go Pass* offerts gratuitement, opération qui a coûté cher mais n'a pas convaincu les jeunes. L'intervenant annonce le dépôt d'un amendement (voir ci-dessous).

M. Jef Van den Bergh (CD&V) encourage l'utilisation du train comme alternative à l'avion pour des distances allant jusqu'à 800 kilomètres. Par ailleurs, l'assemblée plénière a transmis à la commission qui a la mobilité dans ses attributions une résolution déjà déposée sous la précédente législature par le groupe du CD&V et redéposée le 16 janvier 2020 (DOC 55 0936/001).

La discussion relative à une éventuelle taxe sur le kérosène et à des mesures de TVA sort du cadre de la discussion de la proposition pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 196/001) déposée par Mme Mélissa Hanus. La proposition de réforme des sillons est en effet sur la table et sa mise en œuvre est prévue à partir de 2021, quoique les heures nocturnes ne soient pas prises en compte. Cette question devrait être élaborée au niveau européen. La proposition de résolution de Mme Mélissa Hanus offre une bonne occasion de débattre du transport ferroviaire international de passagers, mais doit être complétée, entre autres, en ce qui concerne l'interopérabilité. Le membre présente quatre amendements reprenant les

C. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindiener van het voorstel van resolutie voor een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer door de hoofdindiener (DOC 55 0936/001)

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwijst naar de algemene toelichting bij het voorstel van resolutie dat met een aantal aanpassingen de tekst overneemt van voorstel DOC 54 3646/001 met hetzelfde opschrift. Hij preciseert dat een aantal elementen uit het voorstel van zijn fractie werden verwerkt tot amendementen (zie DOC 55 196/004) op het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001).

II. — BESPREKING

De heer Tomas Roggeman (N-VA) wijst op het essentiële belang van interoperabiliteit van de spoorwegen om van de trein een volwaardig alternatief voor het vliegtuig te maken. De verlaging van de rijpadvergoeding verdient steun, temeer de financiële resultaten van Infrabel zullen worden geconsolideerd in de begroting. Waar het zeker aanbeveling verdient het treinverkeer aan te moedigen met gepaste hefbomen is het weinig zinvol om aan alle 18-jarigen gratis een *Interrail Pass* te geven. Dit herinnert aan de gratis aangeboden *Go Pass*, een dure aangelegenheid die jongeren niet kon overtuigen. De spreker kondigt de indiening aan van een amendement (*infra*).

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) moedigt het gebruik van de trein als alternatief voor het vliegtuig op afstanden tot 800 kilometer aan. De plenumvergadering heeft trouwens een reeds tijdens de vorige zittingsperiode een door de christendemocratische fractie en nu opnieuw ingediende resolutie op 16 januari 2020 aan de voor mobiliteit bevoegde commissie gezonden (DOC 55 0936/001).

De discussie over een eventuele kerosineheffing en btw-maatregelen valt buiten het kader van het door mevrouw Mélissa Hanus toegelichte voorstel over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 196/001). Het voorstel voor de hervorming van de rijpaden ligt wel degelijk ter tafel en de implementering daarvan is gepland vanaf 2021, al blijven de nachtelijke uren buiten beschouwing. Deze kwestie zou op Europees niveau moeten worden uitgewerkt. Het voorstel van resolutie van mevrouw Mélissa Hanus biedt een goede gelegenheid om het debat over het internationaal reizigersvervoer per spoor te voeren, maar dient te worden aangevuld, onder meer inzake de interoperabiliteit. De spreker dient vier amendementen

dix demandes formulées dans la proposition de résolution visant le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (DOC 55 0936/001). Elles seront explicitées au cours de la discussion des considérants et des demandes (voir ci-dessous).

M. Joris Vandenbroucke (sp.a), coauteur de la proposition de résolution déposée par Mme Mélissa Hanus (DOC 55 196/001), insiste sur la nécessité d'œuvrer rapidement au développement d'une alternative abordable et durable au transport aérien. L'intervenant appelle à réaliser des investissements importants et à lever plusieurs obstacles à l'élargissement de l'offre ferroviaire. La proposition de résolution précitée met l'accent sur le désavantage lié au coût structurel du transport ferroviaire par rapport au transport aérien et sur la nécessité d'adapter la redevance pour l'utilisation des sillons pour les transports de nuit. En offrant un *Pass Interrail* gratuit aux jeunes, on permettra à ce public cible de se déplacer aisément sur le réseau ferroviaire européen. Ces dépenses constitueraient en tout cas une solution plus judicieuse que l'allocation de moyens aux aéroports régionaux par les Régions, comme c'est le cas aujourd'hui. Le contenu de la proposition de résolution pourrait bien entendu encore être renforcé et les ajouts seront les bienvenus.

Mme Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) soutient la proposition de résolution précitée (DOC 55 0196/001): il est grand temps d'offrir des alternatives valables – comme le train de nuit – pour remplacer les liaisons aériennes trop bon marché. Des emplois pourraient en outre être créés si l'on opérait les choix adéquats.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) adhère à la proposition de résolution du groupe socialiste (DOC 55 196/001). L'intervenante annonce le dépôt de six amendements qu'elle commentera au cours de la discussion des considérants et des demandes (*infra*).

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) soutient, elle aussi, la proposition de résolution (DOC 55 0196/001). L'intervenante souligne la nécessité d'investir davantage dans les transports en commun. Le recours aux trains de nuit permettrait de mieux exploiter le réseau ferroviaire existant. Le groupe de l'intervenante estime que, pour les courtes distances, le train doit être la norme, le recours à l'avion devant rester plutôt exceptionnel. Il importe également d'encourager les jeunes à se déplacer davantage en train. Il est capital de réaliser des investissements supplémentaires et d'uniformiser les législations afin de promouvoir le trafic ferroviaire international. On peut d'ailleurs se demander si ce n'est pas la libéralisation du trafic ferroviaire qui a causé le recul du trafic ferroviaire international, outre des mesures

in, wherein the ten requests are processed from the proposal of resolution for a substitute of air transport by rail transport (DOC 55 0936/001). They will be explained during the discussion of the considerations and the requests (*infra*).

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a), mede-indiener van het voorstel van resolutie dat mevrouw Mélissa Hanus heeft ingeleid (DOC 55 0196/001), wijst op de dringende noodzaak om werk te maken van een betaalbaar en duurzaam alternatief voor het vliegtuig. Hij roept op tot forse investeringen en het wegnemen van een aantal drempels voor de uitbreiding van het trein-aanbod. Voornoemd voorstel van resolutie focust op het structurele kostennadeel van het spoor tegenover het vliegtuigverkeer en de aanpassing van de rijpadvergoeding 's nachts. De gratis *Interrail Pass* voor jongeren schenkt dit doelpubliek troeven om zich met gemak op het Europese spoornetwerk te verplaatsen. Deze uitgaven zijn in ieder geval verstandiger dan de middelen die de gewesten aan hun regionale luchthavens toekennen. De resolutie kan inhoudelijk uiteraard worden versterkt en aanvullingen zijn dan ook welkom.

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) steunt het bewuste voorstel van resolutie (DOC 55 0196/001): het is hoog tijd om valabele alternatieven – zoals de nachttrein – te bieden voor al te goedkope luchtverbindingen. Bovendien kunnen adequate keuzes ook voor werkgelegenheid zorgen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) schaaft zich achter het voorstel van resolutie van de socialistische fractie (DOC 55 0196/001) en kondigt de indiening van zes amendementen aan, die bij de bespreking van de consideransen en de verzoeken door haar worden toegelicht (*infra*).

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) steunt op haar beurt het betreffende voorstel van resolutie (DOC 196/001) en wijst op de noodzaak van meer investeringen in het openbaar vervoer. Nachttreinen zorgen voor een beter gebruik van het bestaande spoornet. Voor de fractie van de spreekster dient voor korte afstanden de trein een normaal vervoermiddel te worden en is het vliegtuig veeleer een uitzondering. Het is ook belangrijk om jongeren aan te moedigen meer gebruik te maken van de trein. Bijkomende investeringen en uniforme wetgeving zijn cruciaal om het internationale treinverkeer te bevorderen, waarbij men zich kan afvragen of niet de liberalisering van het spoorverkeer de terugval van het internationale treinverkeer heeft veroorzaakt, naast besparingsmaatregelen en een verhoging van de

d'économies et l'augmentation des prix des billets. Les États membres disposent toujours, dans le cadre européen, de suffisamment d'outils pour lutter contre la libéralisation.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) reconnaît qu'il est important de développer des alternatives sérieuses au transport aérien. La proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001) constitue une bonne base de discussion pour parvenir à une résolution commune portée par les différents groupes. Certains éléments devront toutefois encore être ajoutés.

M. Frank Troosters (VB) déclare que personne ne peut être opposé à l'idée d'un transfert modal. L'intervenant conteste en revanche la méthode que prévoit la proposition de résolution pour réaliser ce transfert. Le membre rappelle la réalité économique: des billets d'avion vendus à des prix bas qui ne reflètent peut-être pas correctement les coûts. Mais il fait observer que la distribution de *Pass Interrail* gratuits serait aussi une forme de concurrence déloyale. Il faut par ailleurs se garder d'adopter des mesures d'augmentation des prix, comme une taxe sur le carburant des avions, qui auraient des conséquences considérables sur le secteur aérien, dont les marges bénéficiaires sont réduites. L'intervenant estime, comme M. Jef Van den Bergh, qu'il serait utile de réaliser une étude sur les possibilités permettant de remplacer, dans notre pays, le transport aérien par le transport ferroviaire pour les déplacements sur les courtes distances. Il est donc important de disposer d'un texte de résolution largement soutenu.

M. Emmanuel Burton (MR) souscrit à l'objectif principal de la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001), qui est de promouvoir le transport ferroviaire. La mise en circulation de trains de nuit devra toutefois bien entendu être stimulée par la demande. Le groupe libéral soutient une vision à long terme pour le développement d'un réseau ferroviaire européen. Le membre annonce le dépôt de deux amendements (*infra*).

Mme Mélissa Hanus (PS) reconnaît que la proposition de résolution (DOC 55 0196/001) dont elle est l'auteure principale et que la commission a prise comme texte de base doit encore être affinée.

L'intervenante rappelle que cette proposition de résolution, déposée le 19 juillet 2019, représente une des premières initiatives qu'elle défend depuis son élection à la Chambre des représentants. Il y a un an, elle participait encore aux manifestations pour le climat en espérant de la part des pouvoirs politiques des décisions en faveur de la transition.

ticketprix. Overigens hebben de lidstaten binnen het Europese kader nog steeds voldoende mogelijkheden om de liberalisering tegen te gaan.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) beaamt het belang van degelijke alternatieven voor het vliegtuig. Het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001) biedt een goede basis voor verder overleg tussen de fracties om tot één gemeenschappelijk gedragen resolutie te komen, mits een aantal nog ontbrekende elementen in te brengen.

De heer Frank Troosters (VB) verklaart dat niemand zich tegen een *modal shift* kan verzetten. De wijze waarop het voorstel van resolutie die wil teweegbrengen, is daarentegen wel betwistbaar. Het lid wijst op de economische realiteit van lage prijzen voor vliegtuigtickets, die de volledige kostprijs misschien niet juist weerspiegelen. Anderzijds zijn gratis *Interrail Passes* evengoed een vorm van oneerlijke mededinging. Men dient ook behoedzaam om te springen met kostenverhogende maatregelen, zoals een kerosineheffing die zware gevolgen zouden hebben voor een luchtvaartsector waarvan de winstmarges beperkt zijn. De spreker deelt het standpunt van de heer Jef Van den Bergh: het lijkt inderdaad nuttig een onderzoek op te starten naar de substitutiemogelijkheden van luchtvervoer naar treinvervoer voor korte afstandsreizen in België. Hij pleit dan ook voor een breed gedragen resolutietekst.

De heer Emmanuel Burton (MR) onderschrijft het hoofddoel van het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001), namelijk de bevordering van het spoorvervoer. De invoering van nachttreinen dient uiteraard wel door de vraag te worden gestimuleerd. De liberale fractie steunt een langetermijnvisie voor de uitbouw van een Europees spoornet. Het lid kondigt de indiening van twee amendementen aan (*infra*).

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) erkent dat het voorstel van resolutie (DOC 55 0196/001) waarvan zij de hoofd-auteur is en die door de commissie als basistekst wordt genomen verder moet worden uitgewerkt.

De spreekster herinnert eraan dat dit op 19 juli 2019 ingediende voorstel van resolutie een van haar eerste initiatieven was na haar verkiezing als volksvertegenwoordigster. Een jaar geleden nam zij nog deel aan de klimaatbetogingen, in de hoop dat de beleidsmakers transitiebevorderende beslissingen zouden nemen.

En s'étant elle-même investie pour bouger les lignes, l'oratrice se déclare à présent heureuse d'être parvenue au stade de soumettre une proposition de résolution à l'approbation des membres de la commission. Cette résolution donne un cap, une vision pour le prochain gouvernement fédéral afin de faciliter un mode transport autre que l'avion, dont le coût environnemental n'est plus à démontrer.

Premièrement, les auteurs de la résolution appellent à soutenir le train de nuit, soit le retour du fameux train-couchettes. La défense du transport ferroviaire est une réponse concrète à l'urgence climatique, le défi de toute une génération. Pour favoriser le redéploiement de ce mode de transport, il convient de miser sur une réduction du coût des sillons. Le train de nuit, qui émet dix fois moins d'émissions de gaz à effet de serre, constitue une véritable solution de rechange à l'avion. Sachant que dix avions partent de Bruxelles pour rejoindre Milan chaque jour, le potentiel à anticiper sur le marché du transport de personnes est considérable. A la classe politique de le soutenir pour rendre le transport plus respectueux de l'environnement.

L'intervenante prône également la mise en œuvre intégrale du projet *DiscoverEU* afin que chaque jeune puisse bénéficier d'un trajet en train entre deux villes européennes. Depuis longtemps, les responsables politiques répètent la nécessité d'éduquer les jeunes à avoir un comportement responsable et de leur donner de bonnes habitudes. Voici que l'occasion est donnée d'envoyer un message clair au niveau européen pour une action concrète dans ce sens.

Enfin, des pistes de financement pour l'exécution du texte est proposée. Il ne s'agit pas d'appauvrir Infrabel davantage. Le financement vise, au contraire également, à réinstaurer une concurrence loyale entre le secteur ferroviaire et l'aviation qui bénéficie d'un traitement de faveur inexplicable.

La conception de l'écologie n'est pas de nature punitive. Les auteurs s'engagent pour une transition socialement durable. Si le prix des billets d'avion augmente par le biais d'une taxe carbone, il faut offrir une alternative accessible à l'aide d'un financement des trains continentaux.

L'oratrice remercie les membres du groupe écologiste pour leurs amendements ainsi que les experts pour leur contribution aux travaux de la commission.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) soutiendra la proposition de résolution, ainsi qu'elle l'a annoncé

Aangezien de spreekster zelf inspanningen heeft geleverd om de bakens te verzetten, geeft zij aan tevreden te zijn dat zij thans een voorstel van resolutie ter goedkeuring aan de commissieleden kan voorleggen. Dit voorstel reikt de volgende regering een koers, een visie aan om een ander vervoermiddel dan het vliegtuig te bevorderen, gezien de bewezen ecologische voetafdruk van het vliegverkeer.

De indieners van dit voorstel van resolutie roepen eerst en vooral op de nachttrein te steunen en terug te grijpen naar de bekende slaaptrein. Het pleidooi voor het vervoer per spoor is een concreet antwoord op de klimaatnoodtoestand, de uitdaging van een hele generatie. Om te bewerkstelligen dat die vervoerswijze opnieuw wordt ingezet, moeten de kosten voor het gebruik van de treinpaden worden teruggeschroefd. Doordat de broeikasgasuitstoot van een nachttrein tienmaal lager is dan die van een vliegtuig, vormt hij een echt alternatief voor dat vervoermiddel. Aangezien dagelijks tien vluchten Brussel-Milaan plaatsvinden, is het te verwachten potentieel op de markt van het personenvervoer aanzienlijk. Het staat aan de beleidsvoerders dat potentieel te ondersteunen, teneinde het vervoer milieuvriendelijker te maken.

De spreekster pleit eveneens voor de integrale uitrol van het *DiscoverEU*-project, zodat elke jongere een treinreis tussen twee Europese steden kan maken. Al geruime tijd hameren de beleidsmakers erop dat jongeren ertoe moeten worden opgevoed om zich verantwoordelijk te gedragen en dat hun goede gewoonten moeten worden aangeleerd. Dit is de gelegenheid om op het Europees niveau een duidelijke boodschap te geven voor een concrete maatregel op dit vlak.

Tot slot worden denksporen aangereikt om de voorgestelde initiatieven te financieren. Het is niet de bedoeling Infrabel verder te verarmen. De financiering strekt er integendeel eveneens toe opnieuw te komen tot eerlijke mededinging tussen het spoorwezen en de luchtvaartsector, die een onbegrijpelijke voorkeursbehandeling geniet.

De opvatting inzake ecologie is niet van bestraffende aard. De indieners zetten in op een sociaal duurzame transitie. Als de prijs van een vliegticket door toedoen van een koolstofbelasting stijgt, dan moet worden voorzien in een toegankelijk alternatief via een financiering van het continentale spoornet.

De spreekster dankt de leden van de Ecolo-Groenfractie voor hun amendementen, alsmede de deskundigen voor hun bijdrage aan de commissiewerkzaamheden.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) zal dit voorstel van resolutie zoals eerder al werd aangekondigd,

précédemment. Le PVDA-PTB est également convaincu que les pouvoirs publics doivent investir davantage dans les transports en commun, en particulier dans le transport ferroviaire. Le continent européen jouit d'une riche tradition de liaisons ferroviaires internationales.

La Grande-Bretagne a montré que le morcellement des chemins de fer induit par leur privatisation tourne toujours mal. La scission des entreprises ferroviaires belges n'est pas une solution. Au contraire, vingt-cinq ans après la privatisation des chemins de fer anglais, le gouvernement libéral du premier ministre Johnson a décidé de les renationaliser.

Une grande partie des chemins de fer britanniques se retrouveront à nouveau entre les mains des autorités publiques du Royaume-Uni. Le système de privatisation s'étant enlisé, il a fallu changer de cap. Les chemins de fer sont confrontés à la fragmentation, à un manque de coordination et à des infrastructures obsolètes. De plus, les prix réclamés aux navetteurs sont exorbitants.

En un an, deux lignes ferroviaires ont été renationalisées au Royaume-Uni. En Écosse également, le gouvernement a dû intervenir en mettant prématurément fin au contrat conclu avec la société privée *ScotRail*, qui avait échoué sur tous les plans.

Les exemples à suivre sont ceux des pays et des régions qui concluent des accords de coopération et qui n'accentuent donc pas la concurrence. Car celle-ci nuit surtout à l'utilisateur.

D'aucuns plaident pour la scission de la SNCB en sociétés de transport régionales. Mais quelles seraient les conséquences d'un tel projet?

La scission équivaut à accélérer la privatisation du rail. Les nationalistes veulent utiliser le levier du séparatisme pour accélérer le processus de privatisation. Tout comme ils le font déjà à un rythme soutenu avec la privatisation de *De Lijn* dans le nord du pays.

En scindant, on réduit la sécurité, comme l'ont indiqué les différents accidents de train de ces dernières années.

En scindant, on réduit la ponctualité, comme l'indique l'exemple des chemins de fer britanniques.

En scindant, on introduira des tarifs différents selon les sociétés dans un même pays (de petite taille), ce qui s'accompagnera de hausses de prix comme au Royaume-Uni depuis la libéralisation des chemins de fer.

steunen. Ook de PVDA is overtuigd dat de overheid meer moet investeren in openbaar vervoer, en bij uitstek de trein. Het Europese continent heeft een rijke traditie wat internationale treinverbindingen betreft.

Groot-Brittannië heeft aangetoond dat het verhakselen van de spoorwegen door privatisering van het spoorverkeer steeds uitdraait op een fiasco. De opdeling van spoorbedrijven in België is geen oplossing. Integendeel, vijftig jaar na de privatisering van het Britse spoor grijpt de liberale regering van premier Johnson terug naar de nationalisering.

De Britse spoorwegen komen voor een groot deel weer in handen van de Britse overheid. Omdat het systeem van privatiseren vastliep, moest het roer wel worden omgegooid. De spoorwegen kampen met fragmentatie, een gebrek aan coördinatie, verouderde infrastructuur en de prijzen voor de pendelaars swingen de pan uit.

Op één jaar tijd zijn over het Kanaal opnieuw twee spoorlijnen genationaliseerd. Ook in Schotland moest de regering ingrijpen door het contract van *ScotRail* vroegtijdig stop te zetten wegens het falen van de private spoorfirma op alle vlak.

De goede voorbeelden bij uitstek zijn de landen en regio's die samenwerkingsverbanden sluiten en dus niet de concurrentie opdrijven, want daar zijn vooral de gebruikers de dupe van.

Sommigen pleiten voor een opsplitsing van de NMBS in regionale vervoersmaatschappijen. Maar wat zouden de gevolgen zijn van een dergelijk project?

Opsplitsen betekent de privatisering van de spoorwegen bespoedigen. De nationalistenvillen de hefboom van het separatisme gebruiken om het privatiseringsproces te versnellen. Zoals ze het al aan een versneld tempo doen met de privatisering van *De Lijn* in het noorden van het land.

Opsplitsen betekent minder veiligheid. Dat blijkt uit de verschillende treinongevallen van de afgelopen jaren.

Opsplitsen betekent minder stiptheid. Zoals het voorbeeld van de Britse spoorwegen getuigt.

Opsplitsen betekent verschillende tarieven volgens de maatschappijen en dat in eenzelfde (klein) land, met een prijsverhoging zoals dat in het Verenigd Koninkrijk het geval is sinds de liberalisering van de spoorwegen.

En scindant, on détériorera en outre les conditions de travail car les travailleurs des différentes sociétés seront alors en concurrence les uns avec les autres.

Enfin, scinder signifierait la fin de l'unité entre les cheminots et la fin de leur capacité d'action.

Qui ne veut pas diviser doit rassembler. C'est pourquoi cette résolution est une étape positive sur la voie du développement d'un réseau ferroviaire plus performant dans toute l'Europe.

Le médiateur flamand a publié son rapport annuel 2019. Le nombre élevé de plaintes concernant *De Lijn* est hallucinant. Ces plaintes portent surtout sur la ponctualité et sur le service. Le nombre de plaintes concernant la ponctualité a même doublé par rapport à 2018.

Tous les pouvoirs publics belges devront dès lors prendre leurs responsabilités afin de développer suffisamment d'alternatives à l'automobile.

Le Luxembourg a été le premier pays au monde à instaurer la gratuité universelle des transports en commun. Là aussi, cette mesure figurait dans les programmes des partis libéraux, comme elle figure dans le programme du PTB.

Plus personne n'a besoin d'avoir un billet de bus, de tram ou de train. Tout le monde peut utiliser les transports en commun grâce à sa carte d'identité.

Ce pays, qui compte environ 620 000 habitants, dépensera près de 4 milliards d'euros jusqu'en 2027 pour améliorer ses lignes de bus et de train. Offrir la gratuité des transports à chacun représente un coût annuel de quelque 41 millions d'euros pour le gouvernement, ce montant étant inférieur à ce que rapportent les trois zones de basses émissions, en Belgique, rien que par le biais des amendes.

L'intervenante appelle les membres à suivre l'exemple luxembourgeois. Nombre d'autres villes de France et de Scandinavie investissent également davantage dans les transports en commun. Ces mesures permettent à la population d'effectuer la transition vers une société durable.

Opsplitsen zou slechtere arbeidsvoorwaarden betekenen, want de werknemers van de verschillende maatschappijen zouden met elkaar in concurrentie treden.

Opsplitsen zou het einde betekenen van de eenheid tussen de spoorwegaarbeiders en hun slagkracht.

Wie niet wenst te verdelen moet herenigen, daarom is deze resolutie een goede stap om een performanter spoornet in heel Europa uit te bouwen.

De Vlaamse ombudsman heeft zijn jaarverslag van 2019 bekendgemaakt, en het grote aantal klachten over *De Lijn* is hallucinant. Die gaan vooral over stiptheid en de dienstverlening. Het aantal klachten over de stiptheid is zelfs verdubbeld in vergelijking met 2018.

Alle overheden in dit land zullen dan ook hun verantwoordelijkheid moeten nemen om voldoende alternatieven uit te werken voor de auto.

Als eerste land in de wereld heeft Luxemburg het openbaar vervoer voor iedereen gratis gemaakt. Ook daar stond gratis openbaar vervoer in de programma's van de liberale partijen, net zoals dat in het programma van de PVDA staat.

Niemand hoeft er nog een kaartje te hebben in bus, tram en trein. Iedereen kan met zijn identiteitskaart het openbaar vervoer gebruiken.

Het land, met circa 620 000 inwoners, geeft tot 2027 circa 4 miljard euro uit voor verbeteringen van bus- en treinverbindingen. Jaarlijks kost het de regering zo'n 41 miljoen euro om iedereen gratis vervoer te bieden. 41 miljoen per jaar is minder dan hetgeen de drie lage-emissiezones in België opbrengen aan boetes alleen.

De spreekster roept de leden op het Luxemburgse voorbeeld te volgen. Ook vele andere steden in Frankrijk en Scandinavië investeren extra in openbaar vervoer. Deze maatregelen stellen de bevolking in staat om de omschakeling naar een duurzame samenleving waar te maken.

II. — DISCUSSION DES CONSIDÉRANTS ET DES DEMANDES

A. Les considérants A à H

Les considérants ne donnent lieu à aucune observation.

B. Les demandes 1^{er} à 3

Quatorze amendements visant les demandes sont présentés (DOC 55 0196/003 et 55 196/004).

Demande n° 1

M. Emmanuel Burton et consorts présentent l'amendement n° 10 (DOC 55 0196/004) tendant à remplacer le point 1 par une nouvelle demande. Bien que les auteurs de l'amendement partagent les objectifs des auteurs de la proposition de résolution à propos d'un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001), leurs opinions divergent au sujet des moyens pour les atteindre. Pour plus d'explications, l'intervenant renvoie à la justification de son amendement.

Mme Mélissa Hanus (PS) rappelle que le texte de base propose déjà un financement fondé sur une concurrence loyale entre le secteur ferroviaire et celui de l'aviation. La taxe sur le kérosène permet de favoriser un *level playing field*. Par conséquent, le groupe socialiste s'oppose à l'amendement n° 10.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) comprend chacune des démarches exposées ci-dessus. Dans les deux cas, il s'agit de concevoir un mode de financement. L'intervenant préfère cependant le raisonnement du premier intervenant, qui envisage le financement de manière plus large. Lier le financement exclusivement à la taxe sur le kérosène serait sans doute trop restrictif. Il soutiendra donc l'amendement n° 10.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) insiste sur l'importance d'un choix clair. Il convient pour celle-ci de marquer la volonté d'aboutir à une taxe sur le kérosène. D'ailleurs, le groupe Ecolo-Groen a déposé un amendement n° 1 visant à introduire un point 1/1 (voir ci-dessous). La taxe sur le kérosène est précisément un levier très pertinent.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) considère que, dans ce cas, il est peut-être envisageable d'inclure les deux aspects de manière distincte dans la résolution. Si le point 1 de la résolution appelle à fournir un soutien financier au développement et à l'accessibilité du transport

II. — BESPREKING VAN DE CONSIDERANSEN EN DE VERZOEKEN

A. De consideransen A tot H

De consideransen geven geen aanleiding tot commentaar.

B. De verzoeken 1 tot 3

Met betrekking tot de verzoeken worden 14 amendementen ingediend (DOC 55 0196/003 en 55 0196/004).

Verzoek 1

De heer Emmanuel Burton c.s. dient amendement nr. 10 (DOC 55 0196/004) in, teneinde het verzoek 1 te vervangen door een nieuw verzoek. Ofschoon de indieners de doelstellingen van de auteurs van het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001) delen, verschillen zij van mening op het vlak van de middelen. Voor meer uitleg verwijst de spreker naar de verantwoording bij het amendement.

Mevrouw Melissa Hanus (PS) wijst erop dat in de basistekst al een financiering wordt voorgesteld die berust op eerlijke concurrentie tussen de spoorweg- en de luchtvaartsector. Met de kerosinetaks kan voor een *level playing field* worden gezorgd. De PS-fractie verzet zich bijgevolg tegen amendement nr. 10.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) heeft begrip voor elk van de voormelde initiatieven. In beide gevallen is het de bedoeling een financieringswijze te bedenken. De heer Van den Bergh geeft echter de voorkeur aan de redenering van de eerste spreker, die de financiering breder opvat. Het zou wellicht te beperkend zijn de financiering uitsluitend met de kerosinetaks te verbinden. Hij zal amendement nr. 10 dus steunen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) benadrukt het belang van een duidelijke keuze. In dat verband moet duidelijk worden aangegeven dat het de bedoeling is om tot een kerosinetaks te komen. Meer nog, de Ecolo-Groen-fractie heeft een amendement nr. 1 ingediend, dat ertoe strekt een verzoek 1/1 in te voegen (zie hoger). De kerosinetaks is precies een heel relevante hefboom.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) meent dat in dat geval misschien kan worden overwogen om beide aspecten afzonderlijk in de resolutie op te nemen. Verzoek 1 is een oproep om de ontwikkeling en de toegankelijkheid van het internationaal spoorvervoer financieel

ferroviaire international, notamment à l'aide d'une taxe européenne sur le carburant des avions, il serait plus judicieux d'élargir les possibilités de financement. Ne peut-on prévoir d'autres mécanismes que la taxe évoquée?

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) privilégie que l'on émette un signal clair. Il lui paraît primordial de souligner le déséquilibre absolu entre le financement du secteur ferroviaire et celui de l'aviation. Quoi qu'il en soit, du point de vue de l'analyse linguistique, le point 1 n'exclut pas des modes de financement autres que ceux qui découleraient d'une taxe sur le kérosène, puisque le texte demande au gouvernement fédéral "de défendre au sein de l'Union européenne une politique de soutien financier au développement et à l'accessibilité du transport ferroviaire international, notamment via un mécanisme, comme une taxe européenne sur le carburant des avions [...]". La taxe européenne est citée comme exemple, d'autres formes de financement ne sont pas exclues. L'amendement n° 10 est constructif, mais superflu. La demande n° 1 est très claire et précise.

Mme Mélissa Hanus (PS) confirme que la taxe européenne sur le carburant des avions a été mentionnée dans le point 1 à titre d'exemple. D'autres sources de financement pourraient être envisagées. La taxe sur le kérosène n'exclut pas d'autres moyens de financement.

Le président, M. Jean-Marc Delizée, interroge les membres sur le point 1 telle qu'elle est formulée. Faut-il remplacer un texte par un autre, ou convient-il plutôt de compléter le point 1 dans le sens suggéré par M. Jef Van den Bergh? Un consensus entre les différents groupes est-il possible?

M. Emmanuel Burton (MR) répond qu'il maintient son amendement n° 10. Il souscrit à l'objet principal de la résolution reprise dans le texte de base, mais considère insuffisant le soutien financier que générerait la taxe sur le kérosène. Le point 1 manque, au fond, d'envergure, puisqu'elle ne reprend que des questions d'ordre financier. Le fait de coupler le développement d'un secteur au prélèvements sur un autre est assez problématique et ouvre la porte à une taxation semblable d'autres moyens de transport par la suite. Si des compagnies exploitent des lignes ferroviaires de nuit, l'initiative commerciale ne doit pas découler d'une décision étatique, mais d'une demande des voyageurs.

Mme Mélissa Hanus (PS) considère qu'en plus de la liberté défendue par les libéraux, il existe aussi la libre concurrence. Justement, la Commission européenne soutient la concurrence loyale entre les différents types de transport. Le préopinant pourrait partager cette vision des choses.

te steunen, meer bepaald via een Europese taks op vliegtuigbrandstof, maar het zou verstandiger zijn de financieringsmogelijkheden te verruimen. Kan niet worden voorzien in andere regelingen dan de aangehaalde taks?

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) is voorstander van een duidelijk signaal. Het lijkt hem van het grootste belang te onderstrepen dat de financiering van de spoorwegsector en van de luchtvaartsector fundamenteel in onbalans zijn. Wanneer men verzoek 1 taalkundig ontleeft, kan men hoe dan ook vaststellen dat in dat verzoek andere financieringswijzen dan die welke uit een kerosinetaks voortvloeien niet worden uitgesloten. Luidens de tekst wordt de federale regering immers verzocht "binnen de Europese Unie te pleiten voor een beleid dat de uitbouw en de toegankelijkheid van het internationaal spoorvervoer financieel steunt, meer bepaald via een regeling zoals een Europese kerosineheffing". De Europese taks wordt als voorbeeld aangehaald en andere financieringswijzen worden niet uitgesloten. Amendement nr. 10 is constructief, maar overbodig. Verzoek 1 is zeer duidelijk en nauwkeurig.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) bevestigt dat de Europese belasting op vliegtuigbrandstof bij wijze van voorbeeld in verzoek 1 vermeld staat. Andere financieringsbronnen zouden kunnen worden overwogen. De kerosinetaks sluit andere financieringsmiddelen niet uit.

voorzitter Jean-Marc Delizée (PS) be vraagt de leden over verzoek 1, zoals het is geformuleerd. Moet de ene tekst worden vervangen door een andere, of is het veeleer wenselijk verzoek 1 aan te vullen in de door de heer Jef Van den Bergh gesuggereerde zin? Is een consensus tussen de verschillende fracties mogelijk?

De heer Emmanuel Burton (MR) antwoordt dat hij zijn amendement nr. 10 handhaaft. Hij is het weliswaar eens met het in de basistekst vervatte hoofddoel van het voorstel van resolutie, maar acht de financiële ondersteuning die de kerosinetaks zou opleveren ontoereikend. Ten gronde is verzoek 1 niet verstrekkend genoeg, daar het alleen financiële aangelegenheden behelst. De uitbouw van de ene sector koppelen aan heffingen op een andere is vrij problematisch, en het zet de deur open voor een soortgelijke belasting op andere vervoermiddelen. Als maatschappijen nachtspoorlijnen exploiteren, dan mag het commercieel initiatief niet uit een overheidsbeslissing voortvloeien, maar uit een vraag van de reizigers.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) vindt dat er naast de door de liberalen verdedigde vrijheid ook de vrije mededinging bestaat. De Europese Commissie steunt precies de eerlijke concurrentie tussen de verschillende soorten vervoer. De vorige spreker zou dat standpunt kunnen delen.

Ayant entendu les arguments, *M. Jef Van den Bergh (CD&V)* annonce qu'il soutiendra le point 1. Tout compte fait, ce texte vise à encourager la substitution d'un mode de transport par un autre. Il est difficile d'arguer que la taxe sur le kérosène constitue une taxe sur l'aviation. Personne n'objectera qu'un avion vole sans kérosène ni émission de CO₂, si la technologie devait le permettre. L'objectif, ici, est de réduire les émissions d'anhydride carbonique (CO₂) dans l'atmosphère, spécialement par le secteur de l'aviation.

Demande n° 1/1 (*nouvelle*)

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'*amendement n° 1* (DOC 55 0196/003) tendant à insérer un nouveau point demandant de conclure, dans l'attente d'une décision définitive relative à une taxe européenne sur le carburant des avions au niveau de l'Union européenne, le plus grand nombre de conventions bilatérales possible avec d'autres pays de l'Union européenne. Les coûts de transport externes au sein de l'Union européenne atteignent près de mille milliards d'euros et ne sont répercutés dans les prix par le biais de prélèvements que pour moitié à peine. Cette taxe sera une source de revenus et incitera également à opérer des choix écologiquement responsables en matière de transport.

Demande n° 2

Cette demande ne donne lieu à aucune observation.

Demande n° 3

MM. Tomas Roggeman et consorts et Emmanuel Burton et consorts présentent respectivement les *amendements n° 7 et n° 11* (DOC 55 0196/004) tendant à supprimer le point 3. Pour plus d'explications, les deux auteurs renvoient aux justifications de ces amendements.

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle aussi la position qu'il a exprimée au cours de la discussion et dans la justification de son amendement. Si l'amendement n° 7 est adopté et si le texte de la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 0196/001) est modifié en conséquence, le groupe de l'intervenant soutiendra la proposition de résolution à l'examen.

Na de argumenten te hebben gehoord, kondigt *de heer Jef Van den Bergh (CD&V)* aan dat hij verzoek 1 zal steunen. Per slot van rekening is deze tekst erop gericht om de vervanging van de ene vervoerswijze door de andere aan te moedigen. Het valt moeilijk te beweren dat de kerosinetaks een luchtvaartaks is. Niemand zal aanvoeren dat een vliegtuig zonder kerosine vliegt of zonder CO₂ uit te stoten, mocht de technologie zulks mogelijk maken. In dezen is het de bedoeling de uitstoot van kooldioxide in de atmosfeer terug te dringen, inzonderheid die door de luchtvaartsector.

Verzoek 1/1 (*nieuw*)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient *amendement nr. 1* (DOC 55 0196/003) in, dat ertoe strekt een nieuw verzoek in te voegen om in afwachting van een definitief besluit over kerosinebelasting op Europees niveau zoveel mogelijk bilaterale overeenkomsten ter zake met andere Europese landen te sluiten. De externe transportkosten in de EU bedragen ongeveer duizend miljard euro en die worden amper voor de helft via heffingen doorerekend in de prijs. De verrekening zal inkomsten opleveren en tevens aanzetten tot ecologisch verantwoorde transportkeuzes.

Verzoek 2

Over dit verzoek worden geen opmerkingen gemaakt.

Verzoek 3

De heren Tomas Roggeman c.s. en Emmanuel Burton c.s. dienen respectievelijk de *amendementen nrs. 7 en 11* (DOC 55 0196/004) in, teneinde verzoek 3 weg te laten. Voor meer uitleg verwijzen beiden naar de verantwoording bij het amendement.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) herinnert tevens aan zijn standpunt tijdens de bespreking en de verantwoording bij zijn amendement. Indien amendement nr. 7 wordt aangenomen en de tekst van het voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 0196/001) in die zin wordt gewijzigd, zal de fractie van de spreker dit voorstel van resolutie steunen.

Demande n° 4 (*nouvelle*)

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'amendement n° 2 (DOC 55 0196/003) tendant à ajouter un point 4 demandant d'examiner quelles nouvelles routes internationales seraient intéressantes pour la Belgique et comment celles-ci pourraient être réalisées.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) présente l'amendement n° 8 (DOC 55 0196/004), similaire, tendant à ajouter un point demandant de réaliser une étude sur les possibilités permettant de remplacer, en Belgique, le transport aérien par le transport ferroviaire pour les déplacements sur les courtes distances, et, dans ce cadre, de dresser le profil des passagers qui rallient des aéroports situés à de courtes distances depuis la Belgique. Il demande aussi de procéder à une analyse des destinations les plus fréquentes et d'examiner dans quels cas il s'agit de passagers en transfert ou de passagers arrivant à destination.

Le président, M. Jean-Marc Delizée, interroge les auteurs des amendements sur la compatibilité des deux nouvelles demandes proposées.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) indique qu'un amendement n'exclut pas l'autre.

Demande n° 5 (*nouvelle*)

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'amendement n° 3 (DOC 55 0196/003) tendant à ajouter un point 5 qui invite le gouvernement fédéral à collaborer à la réalisation d'un réseau intégré de trains de nuit d'ici 2030.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) présente l'amendement n° 12 (DOC 55 0196/004) tendant également à ajouter une demande n° 5 qui invite le gouvernement fédéral à développer, en collaboration avec la SNCB, Infrabel, d'autres opérateurs ferroviaires, Brussels Airport, les autres aéroports et les compagnies aériennes, une vision commune destinée à remplacer les vols court-courriers par des déplacements en train.

Le président, M. Jean-Marc Delizée, interroge les auteurs des amendements sur la compatibilité des deux nouvelles demandes proposées. Peut-être serait-il opportun de rédiger un sous-amendement?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) indique que l'amendement n° 3 insiste sur les liaisons dans le cadre d'un réseau de trains de nuit. Il ne semble pas évident de concilier les deux amendements.

Verzoek 4 (*nieuw*)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient amendement nr. 2 (DOC 55 0196/003) in, dat het toevoegen van een verzoek 4 beoogt teneinde te laten onderzoeken welke internationale routes voor België interessant zijn en hoe die routes kunnen worden gerealiseerd.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) dient een soortgelijk amendement nr. 8 (DOC 55 0196/004) in, met de bedoeling een onderzoek op te starten naar de substitiemogelijkheden van luchtvervoer naar treinvervoer voor korte afstandsreizen in België en daarbij een profiel op te stellen van de reizigers die vanuit België naar luchthavens op korte afstand reizen – onderzoek dat gekoppeld wordt aan een analyse van de meest voorkomende bestemmingen en het beantwoorden van de vraag in welke gevallen het gaat om transferreizigers of bestemmingsreizigers.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vraagt de indieners van de amendementen of de twee nieuwe verzoeken die ze voorstellen verenigbaar zijn.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt dat het ene amendement het andere niet uitsluit.

Verzoek 5 (*nieuw*)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient amendement nr. 3 (DOC 55 0196/003) in, teneinde een verzoek 5 toe te voegen, waarin de federale regering wordt gevraagd op Europees niveau mee te werken aan de realisatie van een geïntegreerd nachttreinnetwerk tegen 2030.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) dient amendement nr. 12 (DOC 55 0196/004) in. Het bevat formeel hetzelfde verzoek, teneinde de federale regering uit te nodigen een gezamenlijke visie uit te werken met de NMBS, Infrabel, andere spooroperatoren, Brussels Airport, de andere luchthavens en de vliegtuigmaatschappijen om korte afstandsvluchten te kunnen omzetten in treinreizen.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vraagt de indieners van de amendementen of de twee nieuwe verzoeken die ze voorstellen verenigbaar zijn. Misschien is het zinvol ter zake een subamendement op te stellen.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verklaart dat amendement nr. 3 de nadruk legt op verbindingen in het nachttreinnetwerk. Een verzoening tussen de twee amendementen lijkt niet vanzelfsprekend.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) suggère que les deux amendements, dont la teneur diffère, soient mis aux voix séparément. Le membre demande cependant à Mme Kim Buyst pour quelle raison l'amendement n° 3 ne considère que le réseau de trains de nuit, et non les trains internationaux de manière générale. L'intervenant renvoie aux autres trains existants: les trains classiques, les TGV, etc. Ces autres trains ne peuvent-ils également promouvoir la transition?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) estime qu'il en est ainsi et présente l'amendement n° 14 (DOC 55 0196/004), sous-amendement à l'amendement n° 3, qui tend à remplacer les mots "réseau de trains de nuit" par les mots "réseau international de trains".

Demande n° 6 (nouvelle)

Mme Sarah Schilz et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 55 0196/003) tendant à ajouter un point 6 qui invite le gouvernement fédéral à œuvrer à l'adoption d'un moratoire sur les investissements dans des infrastructures de transport qui accentuent la dépendance de l'Europe au pétrole. La membre attire l'attention sur les efforts requis en vue d'atteindre les objectifs climatiques européens.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) présente l'amendement n° 9 (DOC 55 0196/004) contenant la même demande formelle, à savoir visant une plus grande uniformité des infrastructures et des systèmes de sécurité.

Le président, M. Jean-Marc Delizée, interroge les auteurs des amendements sur la compatibilité des deux nouvelles demandes proposées.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) indique que l'amendement n° 4 concerne l'arrêt des investissements dans les infrastructures de transport qui accroissent la dépendance au pétrole.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se demande si l'amendement n° 4 a également pour objectif à instaurer un moratoire sur les investissements dans les infrastructures routières.

Renvoyant au réseau transeuropéen de transport (RTE-T), *Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen)* répond que l'objectif est de promouvoir les investissements verts.

M. Tomas Roggeman (N-VA), qui se pose la même question que M. Van den Bergh, comprend que l'amendement n° 4 cible le trafic ferroviaire international tributaire du pétrole. Existe-t-il des liaisons internationales de

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) suggereert om de twee amendementen, die van elkaar verschillen, afzonderlijk ter stemming voor te leggen. Het lid vraagt wel aan mevrouw Kim Buyst waarom amendement nr. 3 alleen het nachttreinnetwerk in beschouwing neemt en niet internationale treinen in het algemeen. De spreker verwijst naar andere bestaande treinen: klassieke treinen, tgv's, etc. Kunnen die andere treinen dan niet evenzeer de transitie bevorderen?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) meent van wel en dient amendement nr. 14 (DOC 55 0196/004) in, als subamendement op amendement nr. 3. Het beoogt het woord "nachttreinnetwerk" te vervangen door de woorden "internationaal treinnetwerk".

Verzoek 6 (nieuw)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient amendement nr. 4 (DOC 55 0196/003) in. Het is de bedoeling een verzoek 6 toe te voegen, dat de federale regering aanspoort om zich in te zetten voor een moratorium op investeringen in vervoersinfrastructuren die de Europese afhankelijkheid van olie vergroten. Het lid vestigt de aandacht op de vereiste inspanningen om de Europese klimaatdoelstellingen te bereiken.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) dient amendement nr. 9 (DOC 55 0196/004) in. Het bevat formeel hetzelfde verzoek, dat naar meer uniformiteit in de infrastructuur en de veiligheidssystemen streeft.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vraagt de indieners van de amendementen of de twee nieuwe verzoeken die ze voorstellen verenigbaar zijn.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verklaart dat amendement nr. 4 het stopzetten van investeringen in vervoersinfrastructuren betreft die de afhankelijkheid van aardolie vergroten.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) vraagt of amendement nr. 4 ook een moratorium nastreeft op het vlak van investeringen in de weginfrastructuur.

Verwijzend naar de trans-Europese netwerken – trein (TEN-T) antwoordt *mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen)* dat het de bedoeling is om groene investeringen te bevorderen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA), die dezelfde vraag heeft als de heer Jef Van den Bergh, begrijpt dat amendement nr. 4 van aardolie afhankelijk internationaal treinverkeer in het vizier neemt. Zijn er internationale

trains à traction diesel? Devrait-on cesser les recherches à ce sujet?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) précise qu'elle souhaite que l'Europe opère un choix clair de et prenne des mesures radicales afin de cesser d'investir dans les modes de transport dépendants du pétrole.

M. Tomas Roggeman (N-VA) juge que l'amendement et les applications fournies ne sont pas tout à fait clairs. Il semble quand même que l'amendement concerne également le transport routier. L'intervenant renvoie à la Banque centrale européenne, qui finance des recherches sur l'écologisation du secteur du transport. L'amendement n° 3 concerne-t-il donc aussi cette question? Ce serait pour le moins curieux.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) souligne que son groupe politique plaide en faveur d'un choix parfaitement clair.

Demande n° 7 (nouvelle)

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'amendement n° 5 (DOC 55 0196/003) tendant à ajouter un point 7 qui invite le gouvernement fédéral à œuvrer, au niveau de l'UE, à la création d'au moins un site multilingue de vente de titres de transport doté d'un planificateur de voyage afin que le voyageur dispose d'informations neutres et multimodales et soit amené à opter plus facilement pour le train.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) présente l'amendement n° 13 (DOC 55 0196/004) tendant également à ajouter une demande n° 7 visant à inciter le gouvernement à assumer une fonction d'exemple.

Le président, M. Jean-Marc Delizée, interroge les auteurs des amendements sur la compatibilité des deux nouvelles demandes proposées.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) opère une distinction entre les deux amendements. L'amendement n° 5 déposé par son groupe prévoit de fournir des informations claires et qualitatives concernant l'itinéraire des voyageurs par le biais d'un site multilingue doté d'un planificateur de voyage.

Demande n° 8 (nouvelle)

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'amendement n° 6 (DOC 55 0196/003) tendant à ajouter un point 8 qui vise à permettre à la SNCB de disposer de suffisamment de conducteurs de train. À cet effet, il est

dieseltreinverbindingen? Dient het onderzoek daarnaar te worden stopgezet?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) précise que dat ze een duidelijke keuze in Europa verlangt waarbij verregaande maatregelen worden getroffen om niet meer te investeren in van aardolie afhankelijke vervoersmodi.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) acht het amendement en de verkregen uitleg niet helemaal duidelijk. Het amendement betreft toch ook het wegtransport, lijkt het. De spreker verwijst naar de Europese Centrale Bank, die onderzoek naar vergroening in de transportsector financiert. Heeft amendement nr. 3 dan ook betrekking op deze kwestie? Dat is dan toch vreemd.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) beklemtoont dat haar fractie opkomt voor een heel eer duidelijke keuze.

Verzoek 7 (nieuw)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient amendement nr. 5 (DOC 55 0196/003) in. Het is de bedoeling een verzoek 7 toe te voegen, waarin de federale regering wordt uitgenodigd om zich binnen de EU in te zetten om ten minste één meertalige reisplanner en ticketsite te ontwikkelen, zodat de reiziger over neutrale en multimodale informatie beschikt en tot een eenvoudiger keuze voor de trein zal leiden.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) dient amendement nr. 13 (DOC 55 0196/004) in. Het bevat formeel hetzelfde verzoek, om de federale overheid tot een voorbeeldfunctie aan te spreken.

De heer Jean-Marc Delizée, voorzitter, vraagt de indieners van de amendementen of de twee nieuwe verzoeken die ze voorstellen verenigbaar zijn.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) ziet een onderscheid tussen beide amendementen. In amendement nr. 5 van haar fractie gaat het om overzichtelijke en kwalitatieve informatie betreffende de route van reizigers in een meertalige reisplanner.

Verzoek 8 (nieuw)

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient amendement nr. 6 (DOC 55 0196/003) in, dat de toevoeging van een verzoek 8 betracht om de NMBS met voldoende treinbestuurders te bemannen. Hiervoor is het nodig voldoende

nécessaire d'organiser des formations suffisantes pour les conducteurs de train afin de permettre leur déploiement sur des liaisons ferroviaires en dehors de la Belgique.

M. Tomas Roggeman (N-VA) est également favorable à l'organisation de formations suffisantes pour les conducteurs de train. L'intervenant demande à Mme Kim Buyst en quoi les formations actuelles sont insuffisantes.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) répond qu'il n'existe actuellement pas de formation pour les conducteurs de train qui assurent le trafic de nuit. Ce n'est pas la même chose de conduire un train international de nuit ou de jour.

III. — VOTES

A. Considérants A à H

Ces considérants sont successivement adoptés à l'unanimité.

B. Demandes 1 à 3

Demande n° 1

L'amendement n° 10 est rejeté par 8 voix contre 5.

La demande n° 1 est adoptée par 10 voix contre 2 et 2 abstentions.

Demande n° 1/1 (*nouvelle*)

L'amendement n° 1 est rejeté par 7 voix contre 2 et 6 abstentions.

Demande n° 2

La demande n° 2 est adoptée par 12 voix et 2 abstentions.

Demande n° 3

Les amendements n°s 7 et 11 sont successivement rejetés par 7 voix contre 6 et 2 abstentions.

La demande n° 3 est adoptée par 8 voix contre 6 et une abstention.

opleidingen aan te bieden, zodat ze buiten België kunnen worden ingezet.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) is eveneens voorstander van voldoende opleidingen voor treinbestuurders van de NMBS. De spreker vraagt mevrouw Kim Buyst wat er aan de huidige opleiding scheelt?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) antwoordt dat er thans geen opleiding bestaat voor treinbestuurders die voor nachtverkeer zorgen. Nachttreinen besturen is niet zoals het besturen van een internationale trein overdag.

III. — STEMMINGEN

A. Consideransen A tot H

Deze consideransen worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

B. Verzoeken 1 tot 3

Verzoek 1

Amendement nr. 10 wordt verworpen met 8 tegen 5 stemmen.

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

Verzoek 1/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 7 tegen 2 stemmen en 6 onthoudingen.

Verzoek 2

Verzoek 2 wordt aangenomen met 12 en 2 onthoudingen.

Verzoek 3

De amendementen nrs. 7 en 11 worden achtereenvolgens verworpen met 7 tegen 6 stemmen en 2 onthoudingen.

Verzoek 3 wordt aangenomen met 8 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Demande n° 4 (*nouvelle*)

Les amendements n°s 2 et 8 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Demande n° 5 (*nouvelle*)

L'amendement n° 14, qui est un sous-amendement à l'amendement n° 3, est adopté par 10 voix et 6 absentions.

L'amendement n° 3, modifié par l'amendement n° 14, est adopté par 10 voix et 6 absentions.

L'amendement n° 12 est adopté par 13 voix et 3 absentions.

Demande n° 6 (*nouvelle*)

L'amendement n° 4 est rejeté par 9 voix contre 6 et une abstention.

L'amendement n° 9 est adopté à l'unanimité.

Demande n° 7 (*nouvelle*)

L'amendement n° 5 est adopté par 10 voix contre 3 et 3 abstentions.

L'amendement n° 13 est adopté à l'unanimité.

Demande n° 8 (*nouvelle*)

L'amendement n° 6 est adopté par 15 voix et 2 abstentions.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs (DOC 55 196/001), telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan légistique, est adoptée par 10 voix et 7 abstentions. En conséquence, les propositions de résolution jointes suivantes deviennent sans objet:

— proposition de résolution relative au développement rapide du transport ferroviaire international de passagers en Europe (DOC 55 0788/001);

Verzoek 4 (*nieuw*)

De amendementen nrs. 2 en 8 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Verzoek 5 (*nieuw*)

Amendement nr. 14, dat een subamendement is op amendement nr. 3, wordt aangenomen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Het door amendement nr. 14 gewijzigde amendement nr. 3 wordt aangenomen met 10 stemmen en 6 onthoudingen.

Amendement nr. 12 wordt aangenomen met 13 stemmen en 3 onthoudingen.

Verzoek 6 (*nieuw*)

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 9 tegen 6 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 9 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 7 (*nieuw*)

Amendement nr. 5 wordt aangenomen met 10 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen.

Amendement nr. 13 wordt eenparig aangenomen.

Verzoek 8 (*nieuw*)

Amendement nr. 6 wordt aangenomen met 15 stemmen en 2 onthoudingen.

*
* *

Het gehele voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor (DOC 55 196/001) wordt, zoals gewijzigd en wetgevingstechnisch verbeterd, aangenomen met 10 stemmen en 7 onthoudingen. Derhalve vervallen de toegevoegde voorstellen van resolutie:

— voorstel van resolutie betreffende de spoedige uitbouw van het Europees internationaal passagiersverkeer per trein (DOC 55 0788/001);

— proposition de résolution visant le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire (DOC 55 0936/001).

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Séverine de Laveleye.

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta.

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Se sont abstenus:

N-VA: Ingvild Ingels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

La rapporteuse, Le président,

Marianne VERHAERT Jean-Marc DELIZÉE

— voorstel van resolutie voor een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer (DOC 55 0936/001).

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Séverine de Laveleye.

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta.

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Heeft zich onthouden:

N-VA: Ingvild Ingels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

De rapporteur, De voorzitter,

Marianne VERHAERT Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXE

Rapport de l'audition du 17 décembre 2019 de:

— M. Arnaud Wieclawski et M. Alexander Gomme, *Back-on-Track*;

— Mme Jo Dardenne, *Aviation Manager, Transport & Environment*;

— M. Arthur Kamminga, *Alliance of Rail New Entrants (ALLRAIL)*;

— M. Kurt Bauer, *Head of Long Distance Travel*, et M. Sven Pöllauer, *EU & International Affairs Manager, Corporate Affairs Department, ÖBB Personenverkehr AG*.

I. — EXPOSÉS DES ORATEURS

A. Exposé des représentants de Back-on-Track

1. Exposé de M. Arnaud Wieclawski (*Back-on-Track Belgium*)

Back-on-Track Belgium est l'antenne belge du collectif européen *Back-on-Track Train Coalition*. L'antenne belge a été créée en 2019 et est animée par sept bénévoles.

Quelle est actuellement la situation en Belgique? La plupart des lignes utilisant des trains de nuit ont été supprimées. En 2003, la SNCB a décidé de mettre fin à ce service. La principale raison de la disparition de ce réseau provient de la scission de l'infrastructure et de l'exploitation du réseau en deux systèmes. Cela a donné naissance à un système de sillons dont les coûts sont loin d'être négligeables. On est ainsi passé d'une situation où le coût était dicté par les coûts relatifs à l'énergie et au personnel nécessaires pour faire circuler les trains à une situation de sillons dont les coûts étaient de 30 à 50 % plus élevés. De ce fait, la plupart des lignes n'étaient plus rentables et ce, malgré leur taux d'occupation élevé. Dans les années nonante, il était également grand temps de remplacer le matériel roulant. Mais les indispensables investissements de remplacement ne venaient pas en raison de la priorité accordée aux trains à grande vitesse. Ajoutez à ce tableau l'essor des compagnies aériennes à bas coût dans les années nonante et vous comprendrez clairement pourquoi les trains de nuit n'étaient plus viables.

BIJLAGE

Verslag van de hoorzitting van 17 december 2019 met:

— de heer Arnaud Wieclawski en de heer Alexander Gomme, *Back-on-Track*;

— mevrouw Jo Dardenne, *Aviation Manager, Transport & Environment*;

— de heer Arthur Kamminga, *Alliance of Rail New Entrants (ALLRAIL)*;

— de heer Kurt Bauer, *Head of Long Distance Travel*, en de heer Sven Pöllauer, *EU & International Affairs Manager, Corporate Affairs Department, ÖBB Personenverkehr AG*.

I. — UITEENZETTINGEN VAN DE SPREKERS

A. Uiteenzettingen door de vertegenwoordigers van Back-on-Track

1. Uiteenzetting door de heer Arnaud Wieclawski (*Back-on-Track Belgium*)

Back-on-Track Belgium is de Belgische antenne van de Europese *Back-on-Track Train Coalition*. De Belgische antenne werd in 2019 opgericht en werkt met zeven vrijwilligers.

Hoe is de situatie momenteel in België? De meeste lijnen met nachttreinen zijn geschrapt. In 2003 heeft de NMBS besloten deze dienstverlening stop te zetten. De hoofdreden voor het verdwijnen van het netwerk van de nachttreinen is de opsplitsing van de infrastructuur en de exploitatie van het net in twee systemen. Dit heeft geleid tot een systeem met treinpaden, dat aardig wat kosten met zich meebracht. Men is geëvolueerd van een situatie waarin de kostprijs gevormd werd door de kosten voor energie en personeel om de treinen te doen rijden naar een situatie van treinpaden met kosten die 30 tot 50 % hoger lagen. Daardoor waren de meeste lijnen niet meer rendabel, en dit ondanks de hoge bezettingsgraad. Het rollend materieel was in de jaren negentig ook dringend toe aan vervanging. De broodnodige vervangingsinvesteringen bleven uit, prioriteit werd gegeven aan de hogesnelheidstreinen. Tel daarbij nog de opkomst van de *lowcost*vliegmaatschappijen in de jaren negentig en het wordt duidelijk waarom de nachttreinen niet meer levensvatbaar bleken.

En mai, *Back-on-Track Belgium* a donc lancé une pétition qui a recueilli actuellement quelque 10 000 signatures. Des pétitions ont également été lancées en France, en Allemagne, en Scandinavie et en Suisse. Il est évident qu'il y a une demande du public en vue de representer ces trains de nuit comme alternative écologique pour voyager.

Quels sont les problèmes les plus fréquents pour réactiver le réseau des trains de nuit? Il y a surtout l'état vétuste du matériel roulant. À cela s'ajoute encore le fait qu'une grande partie du matériel roulant a été vendu. Le prix des sillons devrait baisser drastiquement en 2020 pour tomber sous la moyenne européenne. Jusqu'il y a peu, la SNCB ne montrait aucun intérêt pour la réactivation des lignes de trains de nuit. Au niveau européen, il faut miser davantage sur la collaboration pour parvenir à un système commun, et surtout transparent, de vente de billets dans lequel le voyageur n'est jamais abandonné à son sort en cas de difficultés.

2. *Exposé de M. Alexander Gomme (Back-on-Track Belgium)*

Des solutions doivent être élaborées au niveau européen car l'Europe est la mieux placée pour s'attaquer aux problèmes relatifs aux voyages en trains transnationaux. Parallèlement à cela, il faut renforcer la coopération avec d'autres pays. En outre, on peut inciter les jeunes à opter davantage pour le train. L'initiative *DiscoverEU* doit dès lors être soutenue. *Back-on-Track Europe* lance une série de propositions destinées à mettre en lumière les trains de nuit. L'orateur songe aux points suivants:

— des règles de concurrence équitables (*level playing field*): la concurrence déloyale due au trafic aérien et aux voyages en bus doit disparaître;

— une simplification du système billettique;

— la reconnaissance en tant que service public;

— l'achat de matériel roulant: en Europe, les voitures-lits et voitures-couchettes ont au moins trente ans. L'Europe peut jouer un rôle en achetant massivement un matériel standardisé, ce qui entraînera une économie en coûts de développement et de maintenance;

— la diminution des redevances pour les sillons pour les trains de nuit;

— la création d'une union des chemins de fer européens: à travers la concertation et la coordination, différents problèmes peuvent être abordés (comme les travaux sur le réseau).

Back-on-Track Belgium is in mei met een petitie gestart waarvoor momenteel de teller op 10 000 handtekeningen staat. Er werden ook petitie opgestart in Frankrijk, Duitsland, Scandinavië en Zwitserland. Het is duidelijk dat er een publieke vraag is om deze nachttreinen als ecologisch alternatief reismiddel terug aan te bieden.

Wat zijn de meest voorkomende problemen om het netwerk van nachttreinen weer te activeren? Er is vooral de verouderde staat van het rollend materieel. Daar komt nog bij dat veel rollend materieel werd doorverkocht. De prijs van de treinpaden zou drastisch dalen in 2020 om te komen tot een niveau onder het Europees gemiddelde. De NMBS had tot voor kort geen enkele interesse om de lijnen voor nachttreinen opnieuw te activeren. Op Europees niveau moet men meer inzetten op samenwerking om te komen tot een gezamenlijk en vooral transparant systeem van ticketverkoop, waarbij in geval van moeilijkheden de treinreiziger niet in de kou blijft staan.

2. *Uiteenzetting door de heer Alexander Gomme (Back-on-Track Belgium)*

Het is nodig oplossingen op Europees niveau uit te werken, want Europa is het beste geplaatst om problemen inzake transnationale treinreizen aan te pakken. Daarnaast is er nood aan meer samenwerking met andere landen. Verder kan de jeugd aangezet worden om meer de trein te nemen, het initiatief *DiscoverEU* moet dan ook ondersteund worden. *Back-on-Track Europa* lanceert een aantal voorstellen om de nachtrein *in the picture* te zetten. De spreker denkt dan aan:

— een *level playing field*: de oneerlijke concurrentie van het vliegverkeer en de busreizen moet verdwijnen;

— een vereenvoudiging van het ticketsysteem;

— erkenning als publieke dienst;

— aankoop van rollend materieel: de slaapwagens in Europa zijn ten minste dertig jaar oud. Europa kan een rol spelen bij de massale aankoop van gestandaardiseerd materieel, wat leidt tot een besparing op ontwikkelings- en onderhoudskosten;

— verlaging van de vergoedingen voor de rijpaden voor nachttreinen;

— oprichting van een Europese spoorwegunie: via overleg en coördinatie kunnen een aantal problemen (zoals werken op het net) aangepakt worden.

Quel est le rôle dévolu à la Belgique à cet égard? La collaboration menée dans le cadre du Benelux permet de réaliser beaucoup de choses. En outre, il est possible de mettre des trains en service en recourant à la procédure de marché public. La Belgique peut également négocier avec la SNCB et Infrabel afin que les trains de nuit soient prioritaires sur le réseau ferroviaire, à l'instar du *Thalys* et de l'*Eurostar*. Une catégorie distincte peut également être mise en place par le biais de négociations.

L'orateur souligne que les destinations principales (ou les plus populaires) ne sont accessibles que par cinq trains. Il s'agit des liaisons suivantes:

Paris – Bruxelles – Hambourg – Berlin;

Bruxelles – Hanovre avec des ramifications vers Malmö, Varsovie et Prague;

Amsterdam – Bruxelles – Cologne, Nuremberg avec des ramifications vers Vienne et Munich;

La Haye – Bruxelles – Luxembourg – Bâle – Milan et Venise: 128 vols vers l'Italie sont assurés par semaine; l'orateur en conclut qu'il est évident qu'il y a une demande suffisante pour mettre en service un train par jour à destination de l'Italie;

La Haye – Bruxelles – avec des ramifications vers Nice et Barcelone.

B. Exposé de Mme Jo Dardenne (Transport & Environment)

Transport & Environment est situé à Bruxelles et fédère des ONG actives dans une série d'États membres européens dans la promotion des transports durables. Mme Jo Dardenne est spécialisée dans la navigation et l'aviation. Elle constate une importante concurrence déloyale entre les différents types de transport, et en premier lieu entre le rail et l'aérien.

1. Situation actuelle

Au cours des dernières années, le secteur de l'aviation a subi une pression croissante. L'attention s'est portée sur des modes de transport plus respectueux de l'environnement. Il est curieux que Ryanair, dont les émissions de CO₂ sont comparables à celles d'une entreprise minière polonaise ou allemande, échappe à toute taxation du kérosène ou à certains impôts. Alors que les émissions de CO₂ de l'ensemble de l'économie reculent, celles du secteur de l'aviation continuent de croître, jusqu'à tripler d'ici à 2050. Ce secteur continue à bénéficier d'un laissez-passer pour sa consommation de carburant. Pour réduire les émissions de CO₂, l'Union

Welke rol is hierin weggelegd voor België? Via samenwerking in het kader van de Benelux kan veel worden gerealiseerd. Voorts is er de mogelijkheid treinen in te leggen via het systeem van een openbare aanbesteding. België kan ook onderhandelen met de NMBS en Infrabel zodat nachttreinen voorrang krijgen op het spoornet, zoals *Thalys* en *Eurostar*. Via onderhandelingen kan ook in een aparte categorie voor nachttreinen worden voorzien.

De spreker beklemtoont dat de belangrijkste (of meest populaire) bestemmingen slechts bereikbaar zijn met vijf treinen. Het gaat om de verbindingen:

Parijs – Brussel – Hamburg – Berlijn;

Brussel – Hannover met vertakkingen naar Malmö, Warschau en Praag;

Amsterdam – Brussel – Keulen, Nürnberg met vertakking naar Wenen en München;

Den Haag – Brussel – Luxemburg – Bazel – Milaan en Venetië: er zijn 128 vluchten per week naar Italië, voor de spreker is het evident dat er vraag genoeg is om één trein per dag naar Italië in te leggen;

Den Haag – Brussel – met vertakking naar Nice en Barcelona.

B. Uiteenzetting door mevrouw Jo Dardenne (Transport & Environment)

Transport & Environment is een in Brussel gesitueerde groep ngo's die actief zijn in een aantal Europese lidstaten en ijveren voor duurzaam transport. Mevrouw Jo Dardenne is gespecialiseerd in scheep- en luchtvaart. Ze stelt vast dat er veel oneerlijke concurrentie is tussen de verschillende transportvormen en vooral tussen het spoor en de luchtvaart.

1. Huidige situatie

De laatste jaren is er een toenemende druk op de luchtvaartsector. De meer milieuvriendelijke transportmodi worden bekeken. Het is merkwaardig dat Ryanair, met een CO-uitstoot vergelijkbaar met een Pools of Duits mijnbedrijf, ontsnapt aan heffingen op kerosine of aan bepaalde belastingen. De CO₂-uitstoot door de luchtvaartsector neemt nog steeds toe terwijl de uitstoot van de hele economische sector afneemt. De CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector zal zelfs nog verdrievoudigen tegen 2050. Deze sector geniet nog steeds van een vrijgeleide voor wat de gebruikte brandstof betreft. In Europa is er een systeem van EU ETS (*Emission Trading*

européenne a mis en place un système d'échange de quotas d'émission (SEQUE-UE ou EU ETS pour *Emission Trading System*). L'électricité (et donc le transport ferroviaire) y est soumise. Les voitures, quant à elles, font l'objet d'une taxe sur le carburant. Le secteur aérien, en revanche, ne paye aucun impôt sur la consommation de kérosène, aucune TVA sur les billets et il n'est soumis au SEQUE qu'à hauteur de 15 %. La société ressent de plus en plus cette situation comme une injustice. Tous les secteurs doivent fournir une contribution afin d'atteindre l'objectif de réduction du CO₂.

2. Le transfert modal de l'aviation vers le train

La principale alternative au transport aérien est le train, qui peut être un moyen de transport durable. D'ici à 2050, le train fonctionnera entièrement au moyen d'énergies renouvelables. De nombreux investissements et changements restent toutefois nécessaires. Si tous les passagers des avions prennent le train, des investissements colossaux devront être réalisés, non seulement au niveau des trains mais aussi au niveau de l'infrastructure. L'oratrice souligne que ce sont les vols longue distance qui émettent le plus de CO₂.

Comment décarboner le trafic aérien?

Il faut se rendre compte que le trafic aérien fait une concurrence déloyale au trafic ferroviaire. Le trafic aérien ne contribue actuellement aucunement au coût social de la pollution qu'il génère. Il convient donc d'instaurer une taxe sur le kérosène. La Commission européenne a publié le Pacte vert pour l'Europe. Il a déjà été souligné que l'exonération dont bénéficie le kérosène en vertu de la directive sur la taxation de l'énergie doit être supprimée. Le commissaire européen Frans Timmermans a déjà qualifié à plusieurs reprises cette exonération d'inéquitable. Le Pacte vert pour l'Europe a pour ambition de réduire les émissions du secteur des transports (tous les modes de transport) de 90 % d'ici 2050. Neuf pays de l'UE ont déjà exprimé leur soutien à cette politique. Ces pays ont demandé à la Commission européenne d'imposer des taxes plus équitables au secteur de l'aviation. Le coût du trafic aérien doit refléter ses effets externes. Les décisions en matière de taxation requièrent toutefois l'unanimité des États membres. Les ambitions climatiques se heurtent, en l'occurrence, à la règle de l'unanimité au sein des États membres de l'UE.

L'oratrice pense qu'il existe toutefois une solution. La directive prévoit que deux États membres peuvent toutefois conclure entre eux un accord en matière de taxation. En d'autres termes, deux États membres peuvent convenir qu'une taxe sur le kérosène peut être perçue sur les vols entre ces deux États membres. Si ces neuf États membres, rejoints par la Suisse et la

System), dit is een CO₂-uitstoot verminderingmarkt. Elektriciteit (en dus ook het spoorvervoer) is daaraan onderworpen. Daarnaast bestaat er een brandstoftaks voor wagens. Maar de luchtvaartsector betaalt geen enkele belasting op het gebruik van kerosine, geen btw op tickets en is slechts voor 15 % onderworpen aan de EU ETS. Dit onrecht wordt maatschappelijk steeds meer gevoeld. Alle sectoren moeten een bijdrage leveren om de CO₂-doelstellingen te halen.

2. Shift van luchtvaart naar spoor

Het belangrijkste alternatief voor de luchtvaart is de trein, omdat de trein een duurzaam vervoersmiddel kan zijn. Tegen 2050 is de trein volledig operationeel op hernieuwbare energie. Toch zijn er nog veel investeringen en veranderingen nodig. Wanneer alle vliegtuigpassagiers de trein nemen, zal dit enorme investeringen vragen en dit niet alleen op het vlak van treinen maar ook op het vlak van infrastructuur. De spreekster onderstreept dat de meeste CO₂ wordt uitgestoten bij lange afstandsvluchten.

Hoe maken we het luchtverkeer koolstofvrij?

Men moet beseffen dat het luchtverkeer oneerlijke concurrentie voert met het spoor. Het luchtverkeer draagt momenteel géén maatschappelijke kost voor de vervuiling. Er moet dus een belasting komen op kerosine. De Europese Commissie heeft de *European Green Deal* gepubliceerd. Er werd al op gewezen dat de vrijstelling voor kerosine in de *Energy Taxation directive* geschrapt moet worden. Europees commissaris Frans Timmermans heeft al meermaals opgemerkt dat deze vrijstelling niet rechtvaardig is. De *European Green Deal* heeft als ambitie de uitstoot van transport (alle modaliteiten) tegen 2050 met 90 % te verlagen. 9 landen van de EU hebben hun steun voor dit beleid al uitgesproken. Deze landen hebben de Europese Commissie gevraagd rechtvaardigere belastingen op te leggen op de luchtvaartsector. De kostprijs van het luchtverkeer moet de externe effecten ervan weerspiegelen. Beslissingen rond heffingen vereisen nochtans unanimité van de lidstaten. Hier botsen klimaatambities met de unanimité-regel binnen de lidstaten van de EU.

De spreekster meent dat er nochtans een oplossing is. De richtlijn bepaalt dat twee lidstaten onderling wél een akkoord kunnen sluiten rond heffingen. Met andere woorden, twee lidstaten kunnen bepalen dat op vluchten tussen deze twee lidstaten wel degelijk een kerosine-heffing kan geïnd worden. Wanneer die negen lidstaten, aangevuld met Zwitserland en Noorwegen, een heffing

Norvège, instaurent une taxe de 30 cents par litre sur le kérosène, cette taxe couvrira 40 % des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation dans les 27 États membres de l'UE. Cela représente un revenu de 2 milliards d'euros et une réduction des émissions de 2 millions de tonnes de CO₂ (en raison de la baisse de la demande). Le produit de cette taxe peut être utilisé pour développer des carburants alternatifs pour l'aviation. Cette taxe peut également servir à financer les investissements nécessaires dans le transport ferroviaire. Une taxe instaurée par la Commission européenne rapporterait même 9 milliards d'euros et permettrait de réduire de 11 % les émissions de CO₂ au niveau européen.

Comment fonctionne le marché du carbone dans le cadre du SEQUE (système communautaire d'échange de quotas d'émission)? Les compagnies aériennes doivent acheter certains quotas par le biais d'un système de crédits. Ces compagnies ne doivent acheter que la moitié de ce qu'elles émettent. Actuellement, le prix est de 26 euros par mégatonne. Ce prix est trop bas, si bien que les compagnies aériennes n'investiront pas dans d'autres solutions. Pour 2018, le montant payé s'élève à 758 millions d'euros, ce qui représente moins d'un pour cent des coûts opérationnels du secteur de l'aviation! Le système européen d'échange de quotas d'émission est en concurrence avec un autre système de marché, le CORSIA¹, mis en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ce système ne limite pas les émissions et permet aux avions de continuer à polluer. Les compagnies aériennes peuvent toutefois compenser les émissions en achetant, par exemple, les réductions d'émissions d'autres entreprises. Il est important de ne pas laisser le champ libre à CORSIA et de ne pas influencer négativement le SEQUE. Il est préférable de se concentrer sur le SEQUE, sous réserve que le prix des émissions de CO₂ soit suffisamment élevé dans le cadre de ce marché.

Cela signifie en fait que les émissions de CO₂ doivent diminuer et que le prix des émissions doit augmenter afin de refléter les coûts réels de l'aviation. Si l'on renforce de surcroît la concurrence au sein du secteur ferroviaire lui-même, l'abandon de l'avion au profit du train deviendra davantage une réalité.

Il est également question de carburants alternatifs. Le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas examinent actuellement s'ils peuvent obliger les compagnies aériennes à utiliser un certain pourcentage de biocarburant. L'oratrice met en garde contre un excès d'ambition. Elle est favorable au carburant alternatif à base de déchets. Mais dispose-t-on de déchets suffisants pour répondre à la demande? Les électrocarburants constituent une

op kerosine invoeren van 30 cent per liter, dan dekt die heffing 40 % van de CO₂-uitstoot van de luchtvaartsector van de 27 EU-lidstaten. Dit komt neer op een opbrengst van 2 miljard euro en een daling in uitstoot van 2 miljoen ton CO₂ (door de afgenomen vraag). De opbrengst van die heffing kan worden gebruikt om alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart te ontwikkelen. Ook de nodige investeringen in het spoorvervoer kunnen via deze heffing worden gefinancierd. Een belasting waarvan het initiatief uitgaat van de Europese Commissie zou zelfs 9 miljard euro opbrengen, met een daling in CO₂-uitstoot op Europees niveau van 11 %.

Hoe werkt de EU ETS koolstofmarkt? Luchtvaartmaatschappijen moeten bepaalde quota kopen via een systeem van *credits*. Die maatschappijen moeten maar de helft kopen van wat ze uitstoten. Momenteel betaalt men 26 euro per megaton. Deze prijs is te laag en luchtvaartmaatschappijen zullen niet investeren in andere oplossingen. Voor 2018 komt dit neer op 758 miljoen euro. Dit is minder dan 1 % van de operationele kosten van de luchtvaartsector! Het Europese emissiesysteem staat in concurrentie met een ander marktsysteem CORSIA¹ van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Dit systeem kent geen beperking op de uitstoot, vliegtuigen kunnen blijven vervuilen. Luchtvaartmaatschappijen kunnen wel de uitstoot compenseren door bijvoorbeeld beperkingen van de uitstoot van andere bedrijven over te kopen. Het is van belang niet de vrije baan te laten aan CORSIA en het ETS negatief te beïnvloeden. Men concentreert zich beter op ETS met dien verstande dat de prijs van de CO₂-uitstoot hoog genoeg is binnen de ECTS-markt.

Het komt er eigenlijk op neer dat de uitstoot van de CO₂ moet dalen, de prijs van de uitstoot moet stijgen zodat de werkelijke kosten van de luchtvaart in kaart wordt gebracht. Tel daarbij nog een grotere concurrentie in de spoorsector zelf en de *shift* van het vliegen naar het reizen met de trein wordt reëler.

Over alternatieve brandstoffen wordt ook gepraat. Denemarken, Noorwegen en Nederland analyseren momenteel of ze luchtvaartmaatschappijen kunnen verplichten een bepaald percentage biobrandstof te gebruiken. De spreekster waarschuwt voor een te grote ambitie. Ze is voorstander van alternatieve brandstof op basis van afval. Maar is er genoeg afval om te voldoen aan de vraag? *Electrofuels* vormen een tweede alternatief.

¹ Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale

¹ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.

deuxième alternative. Dans ce cas, l'hydrogène est produit à base d'énergie. Il est renouvelable et, avec ce carburant, les avions n'émettent pas de CO₂ supplémentaire. Mais, il faut 28 % de l'électricité produite en Europe pour satisfaire la demande de ce carburant alternatif émanant du secteur aérien. En outre, le rail consommera lui aussi davantage d'énergie. Le rail et le secteur de la navigation aérienne se font également concurrence au niveau des carburants alternatifs.

Conclusion

L'oratrice répète que le développement du rail en tant qu'alternative durable passe inéluctablement par la suppression du traitement de faveur dont bénéficie le secteur de la navigation aérienne. Des investissements supplémentaires seront en outre requis pour permettre au train de faire face à la réduction (future) de l'offre aérienne. Ce transfert ne se fera que si le prix d'un vol correspond au coût réel qu'il représente. Le prix des émissions de CO₂ dans le cadre du SEQUE doit donc augmenter. Mme Dardenne répète qu'il est bel et bien possible d'imposer le kérosène par le biais du système d'accords bilatéraux.

C. Exposé de M. Arthur Kamminga (ALLRAIL)

ALLRAIL, organisation sans but lucratif pour les nouveaux opérateurs ferroviaires entrants en Europe, a été créée en mai 2017. ALLRAIL favorise le fonctionnement du marché des entreprises ferroviaires et des sociétés de billetterie. Sa mission consiste à veiller à une concurrence plus loyale et à l'ouverture du marché, et ce, par le libre accès au marché. La libre concurrence peut produire le meilleur résultat pour le transport ferroviaire, à la fois pour les passagers, les autorités et les entreprises ferroviaires.

En cas d'ouverture du marché, les transporteurs s'orienteront davantage vers la demande. Et là où il y a plus de prestataires de services, les coûts diminuent. D'ailleurs, la demande en matière de transport ferroviaire augmentera si l'offre augmente. Il y aura donc un glissement du transport aérien et automobile vers le transport ferroviaire. La rentabilité augmentera dans le secteur car l'efficacité sera stimulée. Cela entraînera finalement un accroissement du nombre d'emplois dans le secteur ferroviaire car l'offre augmentera, et il y aura donc plus de trains qui circuleront.

L'orateur renvoie à des exemples concluants où l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché a entraîné une augmentation du nombre de trains et une amélioration du produit. *Leo Express* est opérationnel en République tchèque, en Pologne et en Slovaquie et

Daarbij wordt energie gebruikt om waterstof te creëren. Dit is hernieuwbaar, door deze brandstof produceren vliegtuigen geen bijkomende CO₂. Er is wel 28 % van de geproduceerde elektriciteit in Europa nodig om te voldoen aan de vraag van de luchtvaartsector naar deze alternatieve brandstof. Daar komt nog bij dat ook het spoor meer energie zal consumeren. Het spoor en de luchtvaartsector komen ook op het gebied van alternatieve brandstoffen met elkaar in concurrentie.

Conclusie

De spreker herhaalt dat het spoor als duurzaam alternatief enkel kan ontwikkeld worden als er een eind komt aan de voorkeursbehandeling die de luchtvaartsector geniet. Er zijn daarenboven extra investeringen nodig om de trein toe te laten het (in de toekomst) verminderde luchtvaartaanbod op te vangen. Deze *shift* zal enkel maar plaatsvinden indien de prijs van een vlucht aansluit bij de werkelijke kostprijs ervan. Dus de prijs van de CO₂-uitstoot onder het ETS moet stijgen. Mevrouw Dardenne herhaalt dat de mogelijkheid tot het belasten van kerosine wel degelijk bestaat via het systeem van bilaterale overeenkomsten.

C. Uiteenzetting door de heer Arthur Kamminga (ALLRAIL)

ALLRAIL is een non-profitorganisatie voor de nieuwe toetreders op het spoorvervoer in Europa en is opgericht in mei 2017. ALLRAIL bevordert de marktwerking van de spoorwegmaatschappijen en de maatschappijen voor kaartverkoop. De missie is te zorgen voor meer eerlijke mededinging en openstelling van de markt, en dit via vrije toegang op de markt. Vrije marktwerking kan voor het spoorvervoer het beste resultaat opleveren, en dit zowel voor passagiers, overheid en spoorvervoermaatschappijen.

Bij openstelling van de markt zullen vervoerders meer vraaggericht optreden. En waar er meerdere aanbieders zijn, dalen de kosten. De vraag naar treinvervoer zal trouwens stijgen wanneer het aanbod stijgt. Er zal dus een verschuiving komen van lucht – en autovervoer naar het spoor. De winstgevendheid in de sector stijgt omdat er een prikkel ontstaat voor efficiëntie. Dit leidt uiteindelijk tot meer banen in de spoorsector omdat het aanbod stijgt, en er dus meer treinen rijden.

De spreker verwijst naar succesvolle voorbeelden waar de komst van nieuwe markspelers heeft geleid tot meer treinen en een beter product. *Leo Express* is operationeel in de Tsjechische republiek, Polen en Slovaquie en rijdt in concurrentie met de staatsspoorwegmaatschappijen. Er

est en concurrence avec les entreprises ferroviaires publiques. On constate déjà beaucoup d'évolutions positives dans le secteur ferroviaire. Il existe maintenant un *Single European Railway Area* (SERA), un marché ferroviaire européen, comparable aux *open skies* dans le secteur aérien. Et le quatrième *Rail Package* de l'UE autorise un *open access* au transport ferroviaire intérieur. L'Agence ferroviaire européenne procédera aussi à des autorisations harmonisées de véhicules ferroviaires: cela signifie qu'un véhicule pourra être certifié dans un pays et que d'autres pays pourront ensuite reprendre cette certification. Cela permettra d'augmenter le nombre de liaisons internationales. M. Kamminga est convaincu que la circulation aérienne sera soumise à une taxe équitable, ce qui entraînera la disparition progressive de l'avantage déloyal en faveur du secteur aérien. Certains pays expérimentent déjà le fonctionnement du marché. Cela a entraîné une augmentation de l'offre et une plus grande diversification des produits. Et ce, sans utiliser l'argent du contribuable. Si l'organisation du marché est honnête, le secteur ferroviaire pourra obtenir de nombreux résultats positifs. Dans les pays où il existe une concurrence sur le rail, l'offre a augmenté, la demande des voyageurs a augmenté et les prix ont baissé.

L'orateur souligne qu'il y a aussi beaucoup de potentiel en Belgique. La Belgique est le cœur politique et géographique de l'Europe, avec de bonnes liaisons ferroviaires dans toutes les directions. Certaines mesures peuvent contribuer à stimuler avec succès le transport ferroviaire international depuis et vers la Belgique, à savoir:

1. *Open Access*: un train international circule en principe sans subsides. Si le coût baisse, il n'y aura pas besoin de subsides et le secteur sera plus concurrentiel par rapport au secteur aérien;

2. accès équitable à l'infrastructure: pas de limitation de la capacité pour les nouveaux acteurs;

3. diminution du coût de l'infrastructure: le coût de l'infrastructure doit être aussi bas que possible, sans quoi il représente un frein pour l'accès au réseau ferroviaire; une séparation entre le gestionnaire de l'infrastructure et le transporteur peut entraîner une diminution de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (il s'agit cependant d'un choix politique);

4. accès au matériel roulant: pour les nouveaux acteurs, il est difficile d'obtenir du bon matériel. Il faut quatre à cinq ans avant qu'une commande soit livrée. Les sociétés nationales disposent pourtant de matériel non utilisé. Il est dans l'intérêt du secteur et du voyageur de mettre ce matériel à la disposition des nouveaux venus.

zijn al veel positieve ontwikkelingen in de spoorsector. Er bestaat nu een *Single European Railway Area* (SERA), een Europese spoormarkt, vergelijkbaar met de *open skies* in de luchtvaart. En het vierde EU *Rail Package* staat *open access* toe voor binnenlands spoorvervoer. Het Europese Spoorbureau zal ook geharmoniseerde toelatingen van spoorwegvoertuigen uitvoeren, dit betekent dat een voertuig in één land kan gecertificeerd worden en dat andere landen dit dan overnemen. Daardoor zullen meer internationale verbindingen ingelegd worden. De heer Kamminga is ervan overtuigd dat er een eerlijke belasting zal komen op het vliegverkeer, wat dan weer leidt tot de afbouw van het oneerlijke voordeel voor de luchtvaart. Er zijn een aantal landen waar al met marktwerking geëxperimenteerd wordt. Dit heeft geleid tot meer aanbod en een grotere variëteit aan producten. En dit zonder geld van de belastingbetaler. Als de marktordening eerlijk is, dan kan de spoorsector veel voor elkaar krijgen. In landen waar er concurrentie is op het spoor, is het aanbod gestegen, is de reizigersvraag gestegen en zijn de prijzen gedaald.

De spreker onderstreept dat er in België ook veel potentieel is. België is het politieke en geografische hart van Europa met goede spoorverbindingen in alle richtingen. Er zijn een aantal stappen die kunnen bijdragen tot het succesvol stimuleren van het internationaal spoorvervoer van en naar België, met name:

1. *Open Access*: een internationale trein rijdt in principe zonder subsidie. Als de kostprijs lager wordt, dan is er ook geen nood aan subsidies, de sector wordt dan concurrentiëler ten opzichte van de luchtvaart;

2. eerlijke toegang tot infrastructuur: geen beperking op capaciteit voor nieuwe spelers;

3. verlaging van de infrastructuurkosten: de kosten van de infrastructuur moeten zo laag mogelijk zijn omdat ze anders een drempel vormen voor het toetreden op het spoornet; een splitsing tussen infrastructuurmanager en vervoerder kan leiden tot een lagere infraheffing (doch dit is een politieke keuze);

4. toegang tot rollend materieel: het is voor nieuwe spelers lastig om goed materieel te verkrijgen. Het duurt vier tot vijf jaar voordat een bestelling wordt opgeleverd. Er is nochtans beschikbaar materieel bij de nationale maatschappijen dat niet gebruikt wordt. Het is in het belang van de sector en de reiziger dat zo'n materieel ter beschikking gesteld wordt aan nieuwkomers.

5. accès équitable aux canaux de vente de billets: les entreprises publiques disposent d'un réseau de vente des billets; il est difficile, pour les nouveaux venus, d'obtenir des clients sans avoir accès aux canaux de vente existants. Il importe que les entreprises publiques intègrent l'offre des concurrents: cela permettra d'augmenter la transparence pour le voyageur.

M. Kamminga conclut par la réflexion suivante: pour quoi est-ce que *Ryanair* et *easyJet* existent, mais pas *Ryanrail* ou *easyTrain*? Un nouvel avion coûte cent millions d'euros contre dix millions d'euros pour un nouveau train. Les entreprises parviennent pourtant à faire des bénéfices avec un avion. L'orateur constate qu'il y a de trop nombreuses barrières pour accéder au transport ferroviaire. S'il y a une opportunité (pour des opérateurs privés ou des entreprises publiques) de gagner de l'argent dans le transport ferroviaire international, l'offre suivra d'elle-même. La transition du trafic aérien vers le trafic ferroviaire s'opérera dès lors également.

D. Exposé de M. Kurt Bauer (ÖBB)

M. Kurt Bauer commence son exposé en formulant une série de remarques sur le transport ferroviaire international des passagers. Il souscrit à la thèse de M. Kamminga selon laquelle il est extrêmement difficile de développer des liaisons ferroviaires internationales. L'ÖBB met 300 trains longue distance en service par jour, dont la moitié sont des trains internationaux. Il s'agit de trajets couvrant jusqu'à 700 kilomètres et ce, sur une infrastructure qui n'est pas adaptée aux trains à grande vitesse. Cela veut dire que lorsque la voie est utilisée pour de longues distances, la liaison sera assurée par les trains de nuit.

L'ÖBB est le premier opérateur de trains de nuit en Europe, avec 1,4 million de passagers par an. Pour cette année, l'orateur s'attend à une croissance de 10 %. La question climatique actuelle ne fait que conforter la croissance dans le secteur des trains de nuit. Le train de nuit répond au besoin du voyageur de se déplacer en réduisant ses émissions de CO₂. L'ÖBB dessert un réseau en Europe centrale et méridionale avec 32 trains par jour. M. Bauer fait observer que 80 % des voyageurs ayant utilisé le *Nightjet* se déclarent prêts à recommencer ou à le recommander, ce qui traduit une grande satisfaction de la part de nos clients.

Comment l'ÖBB a-t-il réussi à développer un vaste réseau? En 2015, la *Deutsche Bahn* a mis fin à l'exploitation des trains de nuit. Or, une partie de ceux-ci étaient exploités par l'ÖBB en collaboration avec la *Deutsche Bahn*. Il était dès lors évident que l'ÖBB poursuivrait ses activités dans le secteur des trains de nuit. L'opération a été couronnée de succès.

5. eerlijke toegang tot verkoopkanalen voor tickets: staatsbedrijven hebben een netwerk voor kaartverkoop, het is moeilijk voor nieuwkomers om klanten te verwerven zonder toegang tot de reeds bestaande verkoopkanalen. Het is van belang dat staatsbedrijven het aanbod van concurrenten opnemen, op die manier wordt de transparantie voor de reiziger vergroot.

De heer Kamminga sluit af met de volgende bedenking: waarom is er een *Ryanair* en *easyJet*, maar geen *Ryanrail* of *easyTrain*? Een nieuw vliegtuig kost 100 miljoen euro, een nieuwe trein 10 miljoen euro. En toch slagen ondernemingen erin met een vliegtuig winst te maken. De spreker stelt vast dat er op het vlak van spoorvervoer te veel toegangsbarrières zijn. Wanneer de opportuniteit er is om geld te verdienen (door private operatoren of staatsbedrijven) in het internationaal spoorvervoer, dan volgt het aanbod automatisch. En dan zal de *shift* van luchtverkeer naar spoorverkeer ook plaatsvinden.

D. Uiteenzetting door de heer Kurt Bauer (ÖBB)

De heer Kurt Bauer begint zijn uiteenzetting met een aantal opmerkingen over het internationale treinverkeer voor passagiers. De spreker onderschrijft de stelling van de heer Kamminga dat het inderdaad heel moeilijk is om internationale spoorverbindingen te ontwikkelen. ÖBB legt per dag 300 langeafstandstreinen in, waarvan de helft internationale treinen. Het gaat om trajecten tot 700 kilometer en dit op een infrastructuur die niet geschikt is voor hogesnelheidstreinen. Dat houdt in dat wanneer het spoor wordt ingeschakeld voor lange afstanden, dit zal verzorgd worden door nachttreinen.

ÖBB is de grootste operator van nachttreinen in Europa met 1,4 miljoen passagiers per jaar. De spreker verwacht voor dit jaar een groei van 10 %. De huidige klimaatdiscussie zwengelt de groei in de sector van de nachttreinen nog verder aan. De nachttrein komt tegemoet aan de behoefte van de reiziger om zich klimaatvriendelijker te verplaatsen. ÖBB bedient een netwerk in Midden-, Centraal- en Zuid-Europa met 32 treinen per dag. De heer Bauer merkt op dat 80 % van de reizigers de ÖBB *Nightjet* opnieuw zou gebruiken of aanbevelen, dit duidt op een hoge tevredenheid bij de klanten.

Hoe is de ÖBB erin geslaagd een groot netwerk uit te bouwen? In 2015 heeft *Deutsche Bahn* de exploitatie van de nachttreinen stopgezet. ÖBB exploiteerde een aantal nachttreinen in samenwerking met *Deutsche Bahn*. Het lag dan ook voor de hand dat ÖBB de activiteiten in de sector van de nachttreinen zou verderzetten. Dit bleek een schot in de roos.

La société ÖBB exploite une série de lignes de trains de nuit conjointement avec d'autres sociétés ferroviaires publiques. ÖBB est une entreprise publique au centre du réseau existant de trains de nuit. M. Bauer souligne que le rôle des pouvoirs publics a été crucial dans le développement du réseau. Le marché international du transport ferroviaire est ouvert depuis 2007, mais aucun candidat provenant du secteur privé ne s'est manifesté pour y déployer des activités. L'explication se situe au niveau du désavantage comparatif du rail par rapport au secteur de l'aviation (pas de taxe sur le kérosène) et aux services internationaux de transport par autobus (exonérés de péage sur les routes allemandes). Aucune entreprise privée n'est tentée d'entrer dans ce marché. En outre, compte tenu de ces désavantages, il n'offre aucune opportunité aux entreprises publiques.

C'est ici qu'interviennent les obligations de service public (*Public Service Obligation, PSO*). La PSO est une obligation de service public. Lorsqu'un service de transport n'est pas assuré par le secteur privé, les pouvoirs publics peuvent exiger que ce service soit mis en place par une entreprise d'État. C'est le cas pour toutes les liaisons ferroviaires locales en Europe. Aucune ligne n'est exploitée sur une courte distance par une entreprise privée, sauf au Royaume-Uni. C'est également le cas pour les trains qui parcourent de longues distances. Ces trajets ne sont pas rentables (ou pas suffisamment), ou la demande est insuffisante.

M. Bauer aborde plus spécifiquement l'offre assurée par ÖBB *Nightjet*. Il distingue trois classes de confort. Il existe des wagons-lits, qui sont en réalité des chambres d'hôtel sur roues. Il s'agit de la catégorie pour laquelle la demande est la plus forte. Il existe aussi des wagons offrant des places assises qui sont les concurrents des services de *FlixBus* et des compagnies aériennes à bas coûts. Les wagons-couchettes destinés aux groupes scolaires ou aux familles constituent la troisième catégorie.

ÖBB *Nightjet* est le plus grand réseau de trains de nuit en Europe. La plupart de ces trains de nuit sont gérés au niveau national. Dans les grands pays, les décideurs politiques du secteur des transports estiment que les trains de nuit sont importants pour la mobilité. Nombre de trains de nuit sont dès lors organisés sur la base d'un accord PSO. Au Royaume-Uni, il existe une ligne reliant Londres à l'Écosse et il existe aussi des liaisons entre le nord et le sud en Italie et en Suède.

L'orateur souligne que le nombre de passagers s'élève à 1,4 million de personnes par an, ce qui équivaut à 12 000 vols intra-européens, c'est-à-dire à près de 5 % de tous les vols à partir de l'aéroport de Vienne. Tout cela étant assuré par un seul opérateur. Le train de nuit permet une mobilité directe à un prix inférieur pour les personnes

ÖBB exploiteert samen met andere staatsspoorbedrijven een aantal lijnen voor nachttreinen. ÖBB is een overheidsbedrijf dat de spil vormt van het bestaand netwerk voor nachttreinen. De heer Bauer beklemtoont dat de rol van de overheid in de uitbouw van het netwerk cruciaal was. De internationale markt voor spoorvervoer is sinds 2007 open, maar er waren geen gegadigden uit de privésector om daarop activiteiten te ontplooiën. Dit valt te verklaren door het comparatieve nadeel dat het spoor heeft ten opzichte van de luchtvaartsector (geen taks op kerosine) en het internationale busvervoer (betaalt geen tol op Duitse wegen). Geen enkele private onderneming is geneigd om tot een dergelijke markt toe te treden. En ook voor staatsbedrijven zijn er, gegeven deze nadelen, geen opportuniteiten.

Hier doen de PSO's (*Public Service Obligation*) hun intrede. Een PSO is een verplichting tot het verlenen van een openbare dienst. Wanneer een vervoerdienst niet wordt verzorgd door de private sector, dan kan een overheid eisen dat deze dienst toch wordt ingelegd door een staatsbedrijf. Dit is het geval voor alle lokale spoorverbindingen in Europa. Er is geen lijn op korte afstand die privé wordt uitgebaat, behalve in het Verenigd Koninkrijk. Dit geldt ook voor langeafstandstreinen. Die trajecten zijn of niet winstgevend (genoeg), of de vraag is te klein.

De heer Bauer gaat meer specifiek in op het door ÖBB *Nightjet* verzorgde aanbod. Hij onderscheidt drie verschillende klassen van accommodatie. Er zijn de slaaprijtuigen, dit zijn eigenlijk hotelkamers op wielen. Voor deze categorie is de vraag het grootst. Er is ook de zittrein die een concurrent is voor de diensten van *FlixBus* en de *lowcost*luchtvaartmaatschappijen. Als derde categorie zijn er de slaaprijtuigen voor schoolgroepen of gezinnen.

ÖBB *Nightjet* is het grootste netwerk van nachttreinen in Europa. De meeste van deze nachttreinen worden nationaal beheerd. In de grote landen zijn de transportbeleidsmakers van mening dat de nachttrein belangrijk is voor de mobiliteit. En dus worden vele nachttreinen gerund via een PSO-akkoord. In het Verenigd Koninkrijk gaat het om de lijn London-Schotland, in Italië en Zweden zijn er de verbindingen tussen het noorden en het zuiden.

De spreker benadrukt dat per jaar 1,4 miljoen personen vervoerd worden. Dit is het equivalent van 12 000 vluchten binnen Europa – bijna 5 % van alle vluchten vanuit de luchthaven van Wenen, met slechts één operator. De nachttrein zorgt voor rechtstreekse mobiliteit tegen een lagere kostprijs voor wie geen alternatieven heeft

qui ne disposent pas d'autres options (ou pour celles qui souhaitent utiliser des alternatives). En outre, les trains de nuit se rendent dans des régions qui ne se situent pas à proximité des lignes de train à grande vitesse et des aéroports, ce qui favorise le développement régional. Les trains de nuit dispensent en outre des longs trajets en voiture jusqu'à un aéroport. Ils constituent souvent l'unique solution de mobilité directe à destination des sports d'hiver ou des vacances d'été, et réduisent les émissions de CO₂. L'orateur signale que le premier train et le dernier train de la journée pour les navetteurs sont des trains de nuit équipés de wagons offrant des places assises. À cet égard, les trains de nuit élargissent l'offre de transports en commun.

ÖBB *Nightjet* nourrit l'ambition de devenir l'opérateur de trains de nuit qui réussira le mieux en Europe. Afin d'atteindre cet objectif, treize nouvelles rames devant être opérationnelles en 2022 ont été commandées. Ces nouveaux trains seront mis en service en Autriche, en Allemagne et en Italie. L'orateur souligne qu'en fait, la société ÖBB *Nightjet* a été obligée de mettre de nouvelles rames en service dès lors que la législation italienne a été durcie en matière de sécurité incendie. Afin de maintenir l'activité avec l'Italie, la société ÖBB doit utiliser du nouveau matériel, ce qui illustre également à quel point il est difficile d'exploiter des liaisons internationales. Grâce à la modernisation de son matériel, il va sans dire que la société ÖBB pourra encore poursuivre son développement sur le marché italien.

Depuis janvier 2020, ÖBB *Nightjet* circule deux fois par semaine entre Vienne et Bruxelles. Les mandataires politiques autrichiens qui se rendent dans les institutions européennes à Bruxelles l'emprunteront volontiers. Une liaison quotidienne à destination d'Amsterdam suivra en décembre 2020. L'État néerlandais prendra le financement de cette liaison à sa charge au cours des premières années. L'objectif est d'offrir aux voyageurs néerlandais une alternative respectueuse de l'environnement pour les destinations autrichiennes.

La Suède envisage actuellement de lancer un marché public pour un train de nuit. Il s'agira d'une autre forme de concurrence sur le marché ferroviaire.

L'orateur souligne qu'ÖBB *Nightjet* ne reçoit aucune subvention de l'État autrichien. Il existe une convention qui indique à quelles normes de qualité le train de nuit doit satisfaire. Si les conditions du contrat ne sont pas remplies, la société ÖBB perdra le contrat relatif à l'obligation de service public.

M. Bauer répète qu'il estime que le marché de la mobilité est déséquilibré. Le problème n'est pas la concurrence au sein du secteur ferroviaire, mais la

(of voor wie alternatieven wil gebruiken). Daarbij spoort de nachttrein naar gebieden die niet in de buurt liggen van hogesnelheidslijnen en luchthavens. Dit bevordert de regionale ontwikkeling. Daarenboven vallen de lange autoritten naar een luchthaven weg. De nachttrein is vaak de enige rechtstreekste mobiliteitsoplossing naar afgelegen skigebieden of zomerse vakantiebestemmingen waarbij de CO₂-uitstoot verminderd wordt. De spreker merkt op dat de nachttrein met zitrijtuigen de eerste en laatste trein van de dag zijn voor pendelaars. In die zin verruimt de nachttrein het openbaarvervoersaanbod.

ÖBB *Nightjet* heeft de ambitie de meest succesvolle nachttreinoperator in Europa te worden. Om die ambitie kracht bij te zetten, zijn er dertien nieuwe treinstellen besteld die in 2022 operationeel worden. Deze nieuwe treinen worden ingezet in Oostenrijk, Duitsland en Italië. De spreker benadrukt dat ÖBB *Nightjet* eigenlijk verplicht werd nieuwe treinstellen in te zetten omdat de Italiaanse wetgeving inzake brandveiligheid verstrengd wordt. Om de *business* met Italië te behouden, is ÖBB genoodzaakt over te schakelen op nieuw materieel. Dit illustreert meteen de grote moeilijkheid om internationale verbindingen te exploiteren. Door de modernisering van het materieel kan ÖBB zich natuurlijk nog verder ontwikkelen op de Italiaanse markt.

ÖBB *Nightjet* rijdt vanaf januari 2020 twee keer per week van Wenen naar Brussel. De Oostenrijkse politici die naar de Europese instellingen in Brussel komen willen hiervan graag gebruikmaken. In december 2020 volgt de dagelijkse dienstverlening naar Amsterdam. De Nederlandse overheid zal de eerste jaren mee instaan voor de financiering van dit traject. Het is de bedoeling om de Nederlandse reiziger een milieuvriendelijk alternatief aan te bieden voor de Oostenrijkse bestemmingen.

Zweden denkt momenteel na over het lanceren van een openbare aanbesteding voor een nachttrein. Dit is een andere vorm van concurrentie op de spoorwegmarkt.

De spreker benadrukt dat ÖBB *Nightjet* geen subsidies ontvangt van de Oostenrijkse overheid. Er is een overeenkomst waarin bepaald is aan welke kwaliteitsvereisten de nachttrein moet voldoen. Wanneer er niet aan de voorwaarden van het contract wordt voldaan, dan verliest ÖBB het PSO-contract.

De heer Bauer herhaalt dat er volgens hem een ontworpen mobiliteitsmarkt is. Het probleem is niet de concurrentie binnen het spoor. Het probleem is de

position privilégiée du secteur aérien. En outre, le coût de l'infrastructure ferroviaire doit baisser. L'orateur prône également un accès égal au matériel roulant. Des conditions de concurrence équitables inciteront les sociétés de chemins de fer à élargir leur offre et induira une autre mobilité respectueuse du climat.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Tomas Roggeman (N-VA) s'enquiert des instruments envisageables pour encourager le trafic ferroviaire sur longues distances au sein de l'Union européenne, abstraction faite d'une taxe sur le kérosène des avions. Que peuvent faire les pouvoirs publics?

Dans quelle mesure les travaux nocturnes réalisés par Infrabel en semaine et durant le week-end entravent-ils l'extension du transport de nuit? Qu'en est-il dans d'autres pays?

Comment le matériel roulant de la SNCB pourrait-il élargir l'offre d'autres entreprises si elles pouvaient en disposer?

Qu'en est-il de la collaboration des gestionnaires d'infrastructures européens? Où en est l'intégration du système européen de transfert et d'accumulation de crédits (ECTS), l'homologation des systèmes de gestion, ou encore l'uniformisation des voltages? Des aménagements physiques sont-ils nécessaires ou une collaboration fonctionnelle suffit-elle?

Le membre comprend que la libéralisation constitue un moyen d'attirer plus de voyageurs dans les trains. Il faut lutter contre les monopoles. Les autorités publiques ont pour tâche de faciliter l'accès d'autres acteurs sur le marché. Les coûts et l'attribution des sillons ferroviaires sont problématiques. L'État doit garantir des coûts plus faibles, de sorte que l'exploitation de nouvelles liaisons ferroviaires internationales devienne rentable.

Quelles ont été les difficultés rencontrées par ÖBB pour mettre en place de la liaison Vienne-Bruxelles? Est-elle satisfaite de l'attribution d'un sillon par Infrabel? Le choix de la traction des voitures par des locomotives de la SNCB émane-t-il d'ÖBB? A-t-il entraîné une augmentation des coûts?

Auparavant, il existait un réseau étendu de trains de nuit. Pourquoi a-t-il disparu?

Madame Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) renvoie au rapport spécial de 2018 de la Cour des comptes européenne

bevoorrechte positie van de luchtvaartsector. Verder moet de infrastructuurkosten van het spoor dalen. De spreker pleit eveneens voor een gelijke toegang tot rollend materieel. Een *level playing field* zal de spoorwegmaatschappijen aanzetten hun aanbod uit te breiden en leiden tot een andere, klimaatvriendelijke mobiliteit.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Tomas Roggeman (N-VA) peilt naar mogelijke instrumenten om spoorverkeer op lange afstanden in de EU aan te wakkeren, naast een kerosinetaks voor vliegtuigen. Wat kan de overheid doen?

In welke mate zijn de nachtelijke werken van Infrabel tijdens de week en in het weekend een hinderpaal voor de uitbreiding van het nachtvervoer? Hoe zit het in andere landen?

Hoe kan het rollend materieel van de NMBS het aanbod van andere bedrijven uitbreiden, als die erover zouden kunnen beschikken?

Hoe is het gesteld met de samenwerking van de Europese infrastructuurbeheerders? Hoe staat het met de integratie van ECTS en de homologatie van beheerssystemen, of nog de uniformering van voltages? Zijn fysieke aanpassingen nodig of is een functionele samenwerking voldoende?

Het lid leidt begrijpt dat liberalisering een middel is om meer reizigers op de trein te krijgen. Het is nodig om monopolies tegen te gaan. De overheid heeft tot taak de toegang van andere spelers tot de markt te faciliteren. De kosten en de toekenning van de rijpaden zijn een moeilijk punt. De Staat moet voor lagere kosten zorgen, zodat het exploiteren van nieuwe internationale treinverbindingen rendabel wordt.

Wat waren de moeilijkheden om de verbinding Wenen-Brussel tot stand te brengen? Is ÖBB tevreden over de toekenning van het rijpad door Infrabel? Is de tractie van de rijtuigen door locomotieven van de NMBS de keuze van ÖBB? Heeft dat hogere kosten tot gevolg?

In het verleden bestond een uitgebreid nachttreinen-netwerk. Waarom is dat eigenlijk verdwenen?

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) verwijst naar het speciaal verslag 2018 van de Europese Rekenkamer.

présenté par M. Louis Fara lors d'une conférence organisée par le Conseil Fédéral du Développement Durable le 25 novembre 2019 dans le bâtiment du Secrétariat général du Benelux: *Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité* (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_FR.pdf). Quelles sont les mesures qui s'imposent pour contrer les nombreux retards que ce rapport dénonce?

Quel est le personnel de nuit engagé par ÖBB et quelles sont les conditions? Comment ÖBB parvient-elle à développer son réseau de nuit, alors que DB y a renoncé pour des motifs économiques? Le cadre normatif européen permet-il l'expansion massive du transport ferroviaire international? Quels sont les obstacles? Que peuvent faire les autorités belges?

Quels seraient les standards à définir pour l'octroi de contrats de service public? Le détournement des recettes vers des paradis fiscaux n'est pas le modèle à suivre.

Est-il souhaitable que la SNCB mène une étude sur les nouveaux services de nuit en éventuelle collaboration avec d'autres États de l'UE?

Quelle est l'attitude des Européens à l'égard des trains de nuit?

Enfin, quels sont les affiliés de *ALLRAIL*?

Madame Melissa Hanus (PS) rappelle l'objet de son texte soumis à l'examen (proposition de résolution pour un soutien européen au transport ferroviaire international de voyageurs, DOC 55 0196/001).

Le réseau *Back-on-Track* a-t-il pu interroger des citoyens? Si oui, quels sont leurs avis?

Quelles sont les difficultés – notamment techniques – rencontrées par ÖBB et comment certaines d'entre elles ont-elles pu être surmontées?

Quels sont les critères caractéristiques du train de nuit? La position exprimée par ÖBB pourrait suggérer que le train de nuit suppose une dimension interne au pays, dans la mesure où il est question d'une obligation de service public. Comment articuler cette obligation dans un contexte transfrontalier? Quelle est la plus-value du concept "obligation de service public"?

Dat werd op 25 november 2019 in het gebouw van het Secretariaat-Generaal van de Benelux voorgesteld door de heer Louis Fara, tijdens een conferentie die werd georganiseerd door de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling: *Een Europees hogesnelheidsnet: geen realiteit, maar een ondoeltreffende lappendeken* (https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR_HIGH_SPEED_RAIL_NL.pdf). Met welke maatregelen kunnen de talrijke in dat rapport aan de kaak gestelde vertragingen worden tegengegaan?

Welk nachtpersoneel werd aangenomen door de ÖBB, en onder welke voorwaarden zijn die mensen aan de slag? Hoe slaagt de ÖBB erin een nachtnetwerk uit te bouwen, terwijl de DB er om economische redenen van afzag? Staat het Europese regelgevingssysteem de grootschalige uitbreiding van het internationale spoorvervoer toe? Welke obstakels duiken op? Wat kunnen de Belgische overheden doen?

Welke normen zouden moeten worden bepaald voor de gunning van openbardienstcontracten? De ontvangsten afleiden naar belastingparadijzen is geen te volgen model.

Is het wenselijk dat de NMBS onderzoek verricht naar de nieuwe nachtdiensten, eventueel in samenwerking met andere EU-landen?

Hoe staan de Europeanen tegenover de nachttreinen?

Wie is tot slot aangesloten bij *ALLRAIL*?

Mevrouw Melissa Hanus (PS) wijst op het voorwerp van het door haar ingediende en ter bespreking voorliggende voorstel (voorstel van resolutie over Europese ondersteuning van het internationaal reizigersvervoer per spoor, DOC 55 0196/001).

Heeft het *Back-on-Track*-netwerk de burgers kunnen bevragen? Zo ja, welke standpunten zijn naar voren gekomen?

Met welke – meer bepaald technische – moeilijkheden heeft de ÖBB te maken gekregen, en hoe heeft men sommige ervan kunnen wegwerken?

Aan welke specifieke criteria moet de nachttrein beantwoorden? Uit het standpunt van de ÖBB valt misschien af te leiden dat bij de nachttrein een binnenlands aspect meespeelt; er is immers sprake van een verplichting van openbare dienstverlening. Hoe kan die verplichting worden afgestemd op een grensoverschrijdende context? Wat is de meerwaarde van het concept "verplichting van openbare dienstverlening"?

Quelle collaboration existe-t-il entre ÖBB et la SNCB?

M. Pieter De Spiegeleer (VB) estime qu'il est hallucinant qu'il ait mis deux heures et dû prendre deux correspondances pour rejoindre la côte en train depuis son domicile, situé à 70 km de celle-ci. Peut-être faudrait-il d'abord s'atteler au problème au niveau local, avant de penser au réseau ferroviaire international. Le déploiement d'un réseau de trains de nuit est en tout cas encore embryonnaire.

Qu'en est-il de la communication avec les opérateurs de fret étrangers? En Flandre, ils se plaignent d'être victimes des travaux réalisés de nuit. Si l'on tient compte de la saturation du réseau, comment les trains pourront-ils rouler?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) soutient l'idée d'assurer une mobilité durable. Un transfert modal des avions vers les trains est tout à fait réalisable et même recommandé.

Le membre pense toutefois que les attentes exprimées concernant l'ECTS paraissent très optimistes. Il existe encore de nombreuses différences techniques qui ne disparaîtront très probablement pas de sitôt.

Qu'en est-il au juste des impôts sur les mouvements aériens internationaux? Existe-il des accords pour n'en prélever aucun?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) indique que la commission devrait prêter attention à de nombreux éléments qui ont été évoqués. Les chemins de fer devraient pouvoir concurrencer l'aviation.

Quelles sont les expériences d'ÖBB avec l'Agence ferroviaire européenne?

Que pense *Back-on-Track* de la concurrence? Pour le groupe libéral, les exemples de l'étranger illustrent l'incidence positive du fonctionnement libre du marché.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) conteste le raisonnement suggéré selon lequel la libéralisation du marché étoffera l'offre ferroviaire et fera baisser les prix, par analogie avec l'évolution qui a eu lieu dans le secteur de l'aviation, si bien qu'un transfert modal finira par intervenir.

ÖBB souligne, à juste titre, que le transport ferroviaire international a été libéralisé depuis longtemps en Europe, sans toutefois donner lieu à une augmentation de l'offre.

Welke vorm van samenwerking bestaat er tussen de ÖBB en de NMBS?

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) vindt het hallucinant dat hij twee uur nodig heeft en tweemaal moet overstappen om vanuit zijn woonplaats naar de kust te sporen – 70 kilometer ver. Misschien moet men eerst lokaal de problemen aanpakken, vooraleer aan de problemen van het internationale spoor te denken. De uitbouw van een nachttreinnetwerk is allicht nog embryonaal.

Hoe zit het met de communicatie met vrachtoperatoren in het buitenland? In Vlaanderen klagen zij, omdat ze het slachtoffer zijn van werken die 's nachts worden uitgevoerd. De verzadiging in acht genomen, hoe zullen de nachttreinen dan rijden?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) staat achter het verduurzamen van de mobiliteit. Een *modal shift* van het vliegtuig naar de trein is zeker mogelijk en zelfs raadzaam.

Het lid meent wel dat de geuite verwachtingen inzake ETCS zeer optimistisch klinken. Er bestaan nog heel wat technische verschillen, die allicht niet heel snel zullen weggewerkt worden.

Hoe zit het eigenlijk met de belastingen op internationale vliegbewegingen? Bestaan er afspraken om geen te heffen?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt dat de commissie aandacht dient te geven aan heel wat elementen die aan bod zijn gekomen. Het spoor dient de concurrentie te kunnen aangaan met de luchtvaart.

Wat zijn de ervaringen van ÖBB met het Europese Spoorbureau?

Hoe staat *Back-on-Track* tegenover de concurrentie? Voor de liberale fractie tonen buitenlandse voorbeelden de positieve impact van de vrije marktwerking.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) is het niet eens met de voorgestelde redenering dat de liberalisering van de markt het treinaanbod zal uitbreiden en de prijzen zal doen zakken, naar analogie met de evolutie in de luchtvaartsector, zodat uiteindelijk de *modal shift* er komt.

Terecht wijst ÖBB erop dat het internationaal spoorvervoer al een hele tijd in Europa is geliberaliseerd. Dit heeft niet tot een stijging van het aanbod geleid.

Comment est-il possible d'établir une nouvelle liaison aérienne entre Deurne et Londres à un prix comparable à celui de la liaison ferroviaire? Cela n'a rien à voir avec la libéralisation, mais avec le fait que l'aviation échappe à toutes les taxes possibles. Le vol de Deurne à Londres est subventionné à hauteur de 60 % par des fonds publics. Cette réalité vaut pour de nombreuses compagnies aériennes. Ne serait-il pas préférable de préconiser la suppression des avantages fiscaux et des subventions, plutôt que de défendre la libéralisation?

III. — RÉPONSES DES ORATEURS

M. Kurt Bauer (Head of Long Distance Travel chez ÖBB) considère que tous les opérateurs économiques doivent payer leurs coûts externes (c'est-à-dire les coûts que ne paient pas les prestataires de services, comme les dommages environnementaux), de manière à ce que les avions et les trains puissent se livrer une concurrence loyale.

La capacité de circulation des trains est limitée la nuit. Par exemple, il n'y a pas de TGV la nuit, car la maintenance a lieu à ce moment-là. L'avantage du train de nuit est qu'il ne doit pas nécessairement rouler à la vitesse maximale. Il peut aussi rouler lentement. Une utilisation judicieuse des infrastructures et des horaires permet de faire rouler de nombreux trains de nuit. Il n'y a donc pas de véritable conflit entre le transport de marchandises et les trains de nuit. Cependant, un dialogue avec le gestionnaire de l'infrastructure serait opportun pour tirer le meilleur parti possible du réseau.

Les points de coïncidence, où convergent plusieurs lignes, sont plus problématiques. Une solution devra être trouvée en la matière, mais elle sera très coûteuse car ces points de coïncidence se situent dans des zones à forte densité de population. Cette solution n'a rien à voir avec les trains de nuit, mais avec la mobilité en général.

Il n'existe aucun marché ferroviaire unique et un tel marché ne verra pas le jour à court terme. Il est cependant à espérer que la mise en place d'un tel marché se concrétisera un jour. Il n'existe par ailleurs pas de modèles commerciaux à cet égard, la situation dans les différents États étant trop différente. Il serait souhaitable de résoudre les problèmes techniques le plus rapidement possible, plutôt que d'attendre l'élaboration de modèles commerciaux. Pour obtenir un bon résultat, il faudra fixer des conditions de concurrence équitables, mais il faudra avant tout prévoir un soutien, ce qui implique de prévoir un financement adéquat, de manière à rendre l'exploitation intéressante environ sept ans plus tard.

Hoe is het mogelijk om een nieuwe luchtverbinding tot stand te brengen tussen Deurne en London tegen een vergelijkbare prijs als de treinverbinding? Dit heeft niets met liberalisering te maken, wel met de luchtvaart die aan alle mogelijke taksen ontsnapt. De vlucht van Deurne naar London wordt ter waarde van 60 % gesubsidieerd met overheidsmiddelen. Dit is voor heel wat luchtvaartmaatschappijen de realiteit. Is het niet beter te pleiten voor de afschaffing van de belastingvoordelen en subsidies, in plaats van de liberalisering te verdedigen?

III. — ANTWOORDEN VAN DE SPREKERS

De heer Kurt Bauer (Head of Long Distance Travel bij ÖBB) is de mening toegedaan dat alle economische operatoren hun externe kosten (dit zijn de kosten die de dienstverleners niet betalen, zoals milieuschade) dienen te betalen, zodat vliegtuigen en treinen op een eerlijke manier de concurrentie met elkaar kunnen aangaan.

De capaciteit voor treinverkeer is 's nachts beperkt. Zo rijden 's nachts geen hst's, omdat het onderhoud dan plaatsvindt. Het voordeel met de nachttrein is dat die niet noodzakelijk tegen maximale snelheid moet reizen, traag gaat ook. Een verstandig gebruik van infrastructuur en uurroosters maakt het mogelijk om heel wat nachttreinen in te zetten. Er bestaat dan ook geen echt conflict tussen het vrachtvervoer en nachttreinen. Maar een dialoog met de infrastructuurbeheerder om zoveel mogelijk uit het netwerk te halen, is nuttig.

Problematischer zijn de knooppunten, waar verschillende lijnen samenkomen. Hiervoor moet een oplossing komen, maar die zal wel zeer duur zijn, omdat de knooppunten zich in dichtbevolkte gebieden bevinden. Die oplossing heeft niets te maken met nachttreinen, maar met mobiliteit in het algemeen.

Er is geen eengemaakte markt voor het spoor en die zal op de korte termijn ook niet tot stand worden gebracht. Te hopen valt dat die het ooit wel gebeurt. Daarom ontbreken ook *business models*, de situatie in de verschillende staten loopt te sterk uiteen. Het is wenselijk om de technische problemen zo snel mogelijk op te lossen, en niet op *business models* te wachten. Om een en ander tot een goed resultaat te leiden, is een gelijk speelveld nodig, maar eerst ook wel steun. Dit impliceert een adequate financiering, zodat een zevental jaren later de exploitatie interessant wordt. De

Quoi qu'il en soit, l'instauration généralisée du Système européen de contrôle des trains (ETCS) ne sera pas achevée avant vingt ans.

Pour la Belgique, la mise en circulation de trains de nuit présente l'avantage de lui permettre d'envoyer un message politique fort et de réduire le nombre de vols aériens. Existe-t-il une demande en ce sens en Belgique? Si rien n'est tenté, on ne le saura jamais.

Le sillon n'est pas idéal en ce qui concerne la liaison Vienne-Bruxelles, mais la faute en incombe à l'ÖBB, qui a introduit sa demande en retard. Cela démontre cependant aussi le manque de flexibilité des acteurs ferroviaires. Ces derniers doivent en effet savoir dès le mois d'avril ce qu'ils feront en décembre. Le processus décisionnel sera différent en 2021.

La coopération avec la SNCB se déroule bien, des solutions ont été trouvées pour tous les problèmes techniques. Si la volonté de coopérer est présente, il sera possible de dépasser les attentes. Chaque société nationale des chemins de fer est la mieux placée pour savoir comment il est préférable d'organiser la circulation ferroviaire sur son propre réseau. Le train reliant Vienne à Bruxelles est le fruit d'une collaboration fructueuse entre l'ÖBB, la DB et la SNCB.

Les trains de nuit ne sont ni bon marché ni rapides. Les voyageurs contemporains apprécient de pouvoir voyager la nuit, car c'est ce qu'ils recherchent. Il existe un mouvement opposé à la numérisation, qui prône le ralentissement de notre rythme de vie. Se coucher le soir et prendre son petit-déjeuner ailleurs le lendemain matin, c'est à la mode.

Les chiffres de croissance sont spectaculaires (près de 25 % entre novembre 2018 et novembre 2019) et les changements qui bouleversent la mobilité sont fortement perceptibles. Voyager en train de nuit peut constituer une pratique démodée, mais une pratique démodée peut aussi revenir à la mode. Le train de nuit en est une illustration éloquent. L'attention accordée par les responsables politiques et les médias aux trains de nuit fait réfléchir la population. Ce sont surtout les jeunes, qui n'ont pas connu l'époque des trains de nuit, qui sont intéressés. C'est l'effet Greta [une référence à l'activiste écologiste suédoise Greta Thunberg].

Le personnel d'ÖBB est soumis au droit du travail autrichien, qui impose des règles strictes. Les travailleurs sont liés par une CCT négociée entre les syndicats et leur employeur. Les syndicats autrichiens sont forts, tout comme les syndicats belges. Les conditions de travail ne diffèrent sans doute pas beaucoup de celles que l'on connaît en Belgique. Le personnel de nuit semble

invoering van ECTS overal zal in ieder geval niet voor twintig jaar voltooid zijn.

Het voordeel van nachttreinen voor België is een sterke politieke boodschap en minder vluchten. Is er vraag naar in België? Als je niets probeert, blijft het antwoord onbekend.

Het rijpad is ongelukkig wat de verbinding Wenen-Brussel betreft, maar dat is te wijten aan ÖBB, die te laat een aanvraag heeft ingediend. Het toont echter ook aan hoe star de treinwereld is. Men moet namelijk reeds in april weten wat men in december gaat uitvoeren. In 2021 zal het beslist anders gaan.

De samenwerking met de NMBS verloopt goed, voor alle technische problemen werden oplossingen gevonden. Als men bereid is om samen te werken, is meer mogelijk dan men verwacht. Elke nationale spoorwegmaatschappij weet het beste hoe je treinen laat rijden op je eigen net. De trein van Wenen naar Brussel is een geslaagde samenwerking tussen ÖBB, DB en NMBS.

Nachttreinen zijn niet goedkoop en ook niet snel. De hedendaagse reizigers waarderen dat ze 's nachts kunnen reizen, want dat is hetgeen ze verlangen. Er is een hele beweging tegen het digitaliseren, om het een beetje trager te doen. 's Avonds gaan slapen en de volgende ochtend elders ontbijten, is hip.

De groeicijfers zijn spectaculair (bijna 25 % van november 2018 tot november 2019), de veranderende mobiliteit is erg goed waarneembaar. Een nachttrein is misschien ouderwets, maar het ouderwetse kan ook opnieuw heel modern worden. De nachttrein illustreert dat op sprekende wijze. De aandacht van politici en media voor nachttreinen zet mensen aan het denken. Vooral jonge mensen, die zich de nachttreinen niet kunnen herinneren, voelen zich aangesproken. Dit is "Greta" [verwijzing naar de Zweedse milieuactiviste Greta Thunberg].

Het personeel van ÖBB is aan het strikte Oostenrijkse arbeidsrecht onderworpen. De werknemers zijn gebonden aan een cao, die door de vakbonden en de werkgever werd onderhandeld. Zoals in België zijn de vakbonden in Oostenrijk sterk, zodat de arbeidsomstandigheden er niet zeer zullen verschillen. Het nachtpersoneel lijkt ook heel tevreden, omdat de werknemers vrij lang in dienst

également très satisfait, puisque les travailleurs restent relativement longtemps en service dans ce secteur. Ils travaillent deux nuits et bénéficient ensuite de trois ou quatre jours de congé.

Plusieurs éléments ont permis à ÖBB de déployer une offre de trains de nuit. Il existait des synergies avec la DB, mais une grande partie des recettes provenaient déjà de l'exploitation des trains de nuit (15 % pour ÖBB en Autriche, 1 % pour DB en Allemagne). Mais c'est surtout grâce à son professionnalisme que ÖBB a pu obtenir ce résultat. Contrairement à d'autres sociétés ferroviaires, ÖBB attache de l'importance à ces trains de nuit. Si l'on ne s'engage pas pleinement pour son produit, on régresse. C'est cela aussi, l'économie.

On peut définir le train de nuit comme un train qui part le soir et arrive le matin, et qui est équipé pour y passer la nuit – c'est-à-dire de lits ou de couchettes. Les trains de nuit ne sont pas nécessairement des trains internationaux. Il serait sans doute impossible d'exploiter un train de nuit à l'intérieur de la Belgique, mais l'Autriche est un pays allongé où les liaisons peuvent être assurées par des trains de nuit.

M. Arthur Kamminga, *Alliance of Rail New Entrants (ALLRAIL)*, estime que l'on pourrait déjà progresser en la matière en garantissant un coût faible pour les opérateurs de transport ferroviaire, des prix équitables pour les autres modalités et un fonctionnement équitable du marché. Les chemins de fer hollandais sont un exemple à ne pas suivre: le subventionnement des trains de nuit nécessite une OSP qui doit être annoncée un an à l'avance. Il existe encore d'autres conditions. ÖBB et NS se sont adressées aux autorités néerlandaises pour leur présenter une offre spéculative et leur demander une subvention. Celle-ci a été accordée par le biais d'une concession de transport intérieur de NS, qui s'applique uniquement aux trains intérieurs – en violation du règlement relatif aux OSP et de la loi sur les marchés publics (les trains internationaux ne relevant pas de la compétence des États distincts). Une plainte a été déposée à ce propos auprès des autorités néerlandaises. La subvention n'a pas encore été accordée officiellement, mais *ALLRAIL* saisira le juge dès qu'elle le sera. La Belgique n'octroie pas de subvention au transport international, ce qui est tout à fait justifié. La société ÖBB doit respecter la législation et *ALLRAIL* veillera à ce qu'elle le fasse.

Les subventions, même temporaires, entraînent une distorsion permanente du marché. Il est normal qu'un nouvel arrivant subisse une perte au démarrage. Si le produit est bon, il deviendra rentable après un certain

blijven. Ze werken twee nachten en genieten dan drie of vier vrije dagen.

ÖBB is erin geslaagd een nachttreinplan uit te rollen om verschillende redenen. Er bestonden synergieën met DB, maar een belangrijk deel van de inkomsten was toch ook reeds afkomstig van de exploitatie van nachttreinen (15 % voor ÖBB in Oostenrijk, 1 % voor DB in Duitsland). Maar het is vooral de professionele aanpak die loont. ÖBB vindt nachttreinen belangrijk, in tegenstelling tot andere spoormaatschappijen. Als je je niet volledig inzet voor je product, ga je achteruit. Ook dat is economie.

Een nachttrein kan je definiëren als de trein 's avonds vertrekt en 's morgens toekomt, en uitgerust is om erin te overnachten – dit wil zeggen met bedden of *couchettes*. Een nachttrein is niet noodzakelijk een internationale trein. Zo'n trein exploiteren in België is allicht geen optie, maar Oostenrijk is een langgerekt land waar nachttreinen voor een verbinding zorgen.

De heer Arthur Kamminga, *Alliance of Rail New Entrants (ALLRAIL)* meent dat lage kosten voor spoorvervoerders en een eerlijke prijzen voor andere modaliteiten, met een faire marktwerking alvast een instrument zijn. De Nederlandse aanpak is een slecht voorbeeld: het subsidiëren van nachttreinen vergt een PSO, dat een jaar vooraf dient te worden aangekondigd. Er zijn ook andere voorwaarden. ÖBB en NS hebben de Nederlandse overheid benaderd met een speculatief bod en subsidies aangevraagd. Die werden toegekend via een binnenlandse vervoersconcessie van NS, en die geldt alleen voor binnenlandse treinen – in strijd met de PSO-verordening en de aanbestedingswet (internationale treinen vallen buiten de competentie van de afzonderlijke staten). Daarvoor werd een klacht ingediend bij de Nederlandse overheid. De subsidie is officieel nog niet toegekend, maar *ALLRAIL* zal zich tot de rechter wenden zodra dat gebeurt. België kent geen subsidie toe aan internationaal vervoer en zo hoort het. ÖBB dient het recht na te leven en *ALLRAIL* zal voor de handhaving zorgen.

Subsidies, ook al zijn ze tijdelijk, brengen een permanente marktverstoring teweeg. Het is normaal dat een nieuwe toetreders aanloopverlies maakt. Als het product goed is, wordt het na verloop van tijd rendabel.

temps. Mais un concurrent qui offrira ses services après le nouvel arrivant devra aussi supporter la perte au démarrage.

ALLRAIL éprouve des difficultés à obtenir du matériel roulant de la SNCB. Celle-ci prétend qu'elle n'en a pas.

La collaboration entre les gestionnaires de l'infrastructure est un élément important qui pourrait encore être amélioré. Les problèmes techniques liés à l'utilisation de systèmes différents selon les pays ne se posent au fond que pour le matériel ancien. Tout nouveau train peut circuler dans plusieurs pays moyennant les modifications préalables nécessaires, qui peuvent être un peu plus chères. Il faut avoir conscience du fait qu'un train (coût: 10 millions d'euros) coûte dix fois moins cher qu'un avion (coût d'un *Boeing*: 100 millions d'euros). Cela rend la solution ferroviaire bien plus intéressante.

La disparition des trains de nuit est liée à l'offre de vols bon marché, mais elle est également due au manque d'innovation dans le domaine ferroviaire, où l'on utilise encore d'anciens véhicules. De plus, les anciennes destinations des trains de nuit sont aujourd'hui desservies par des bus. En été, cinq bus relient chaque nuit Amsterdam à Paris et à Berlin. On pourrait parvenir à une solution respectueuse de l'environnement en organisant une collaboration entre les bus et les trains (les bus pouvant desservir les liaisons les plus courtes).

Il est essentiel de garantir des conditions de concurrence équitables, ainsi que le respect des règles sociales. Le pouvoir adjudicateur pouvant influencer le contexte, il assume une lourde responsabilité. Les pouvoirs publics pourraient par ailleurs s'intéresser aux paradis fiscaux. Ainsi, le *leasing* par l'État néerlandais de trains auprès d'une société irlandaise dans le but de contourner les règles fiscales n'est certainement pas un exemple à suivre.

Le rail a été libéralisé en 2007 mais il faudra un certain temps avant que le marché soit entièrement ouvert et que les nouvelles entreprises soient effectivement opérationnelles. De plus, les acteurs nationaux qui occupent déjà le terrain créent des obstacles en décidant par exemple de coopérer exclusivement les uns avec les autres. Il faut s'attendre à ce que les entreprises publiques entrent néanmoins en concurrence les unes avec les autres. L'orateur prévoit par ailleurs une augmentation de l'offre de transport international au cours des prochaines années.

Si les mesures nécessaires sont prises, le transport ferroviaire (pas seulement les trains de nuit) aura de beaux jours devant lui.

Een concurrent, die na de nieuwe toetreders zijn dienst aanbiedt, zal het aanloopverlies wel moeten dragen.

ALLRAIL vindt het moeilijk om van de NMBS rollend materieel te krijgen, die beweert er geen te hebben.

Samenwerking tussen infrastructuurbeheerders is belangrijk en is voor verbetering vatbaar. Technische problemen door de verschillende systemen in elk land gelden eigenlijk alleen voor oud materieel. Een nieuwe trein kan, mits de nodige en ietwat duurdere aanpassingen vooraf worden uitgevoerd, in verschillende landen rijden. Men dient wel te beseffen dat een trein (kostprijs: tien miljoen euro) tienmaal goedkoper is dan een vliegtuig (kostprijs van een *Boeing*: 100 miljoen euro). Dat maakt de trein zoveel interessanter.

De verdwijning van nachttreinen heeft te maken met het aanbod aan goedkope vluchten, maar vloeit ook voort uit het gebrek aan innovatie vanwege het spoor, dat oude voertuigen gebruikt. Bovendien rijden er nu bussen naar de vroegere nachttreinbestemmingen. In de zomer rijden elke nacht vijf bussen van Amsterdam naar Parijs, *idem* naar Berlijn. Als bussen en treinen samenwerken (waarbij de bussen de kortere verbindingen bedienen), verkrijgt u een milieuvriendelijke oplossing.

Een gelijk speelveld en respect voor de sociale regels zijn essentieel. De aanbestedende overheid kan de realiteit beïnvloeden en heeft dus een grote verantwoordelijkheid. Ook de fiscale paradijzen kunnen door de overheid worden aangepakt. Zo is het leasen door de Nederlands Staat van treinen bij een Ierse maatschappij om belastingregels te omzeilen zeker geen aanbevelenswaardig voorbeeld.

Het spoor is sinds 2007 geliberaliseerd, maar het duurt wel even tot de markt ook daadwerkelijk helemaal openstaat en de nieuwe bedrijven effectief van start gaan. Bovendien zorgen de gevestigde nationale spelers voor hindernissen, door bijvoorbeeld exclusief met elkaar samen te werken. Te verwachten valt dat de staatsbedrijven elkaar toch zullen beconcurreren. Het ziet ernaar uit dat de komende jaren ook wel meer internationaal vervoer zal worden aangeboden.

Mits de nodige maatregelen worden getroffen, ziet de toekomst van het spoorvervoer (en niet alleen de nachttreinen) er gunstig uit.

En réponse à la question relative aux membres d'*ALLRAIL*, l'orateur fournit la liste des douze membres actuels:

- Transdev
- FlixTrain
- Omio (*independent ticket vendor*)
- Getlink (*operator & infrastructure manager*)
- Stagecoach
- FromAtoB (*independent ticket vendor*)
- WESTbahn
- ILSA – Intermodalidad
- Leo Express
- RegioJet
- NTV Italo
- MTR

Par ailleurs, jusqu'en décembre 2019, l'ERFA (*European Rail Freight Association*) était également membre de *ALLRAIL*, qui compte 28 membres. Ainsi, on a dénombré un total de 40 membres.

ERFA et *ALLRAIL* étaient initialement liées mais le transport de fret ferroviaire (*ERFA*) et le transport de passagers (*ALLRAIL*) ont ensuite été scindés. Ces deux organisations œuvrent à un transfert modal en faveur du rail grâce à la mise en place d'un marché ferroviaire ouvert et équitable: *ERFA* pour le transport de marchandises et *ALLRAIL* pour le transport de passagers.

M. Alexander Gomme (Back-on-Track) indique que le marché ouvert est en place depuis douze ans, et que le dernier train de nuit, en Belgique, a circulé il y a dix ans. On peut se demander si la Belgique aborde cette question adéquatement. Il n'y a en effet pas de trains de nuit et cette situation est absolument désastreuse. Les trains de nuit ne sont pas une priorité pour la SNCB, mais ces trains sont également négligés à l'étranger. Les opérateurs privés n'ont pas fait construire de nouveaux wagons-lits ces dix dernières années. La Bulgarie a été le dernier pays à avoir commandé 30 wagons-lits, en Turquie, en 2012. Plus récemment, l'ÖBB a commandé 70 nouveaux wagons-lits, mais il s'agit d'une entreprise publique.

Wat de vraag naar de leden betreft van *ALLRAIL*, zie hier het lijstje van de huidige twaalf:

- Transdev
- FlixTrain
- Omio (*independent ticket vendor*)
- Getlink (*operator & infrastructure manager*)
- Stagecoach
- FromAtoB (*independent ticket vendor*)
- WESTbahn
- ILSA – Intermodalidad
- Leo Express
- RegioJet
- NTV Italo
- MTR

Daarnaast was tot december 2019 ook de ERFA (*European Rail Freight Association*) lid van *ALLRAIL*, die op zijn beurt weer 28 leden heeft. Zodoende werd ook een totaal van 40 leden geteld.

ERFA en *ALLRAIL* zijn van oorsprong aan elkaar verwant, maar inmiddels is er een onderverdeling gekomen tussen het railgoederenvervoer (*ERFA*) en personenvervoer (*ALLRAIL*). Beide organisaties zetten zich in voor een *modal shift* naar het spoor door het bewerkstelligen van een open en eerlijke spoormarkt, *ERFA* voor het goederenvervoer, en *ALLRAIL* voor personenvervoer.

De heer Alexander Gomme (Back-on-Track) stelt dat de open markt reeds twaalf jaar bestaat, en de laatste nachttrein in België was tien jaar geleden. Dat België het probleem goed aanpakt, is betwistbaar: er rijden immers geen nachttreinen en de situatie is ronduit rampzalig. Voor de NMBS zijn nachttreinen geen prioriteit, maar ook in het buitenland worden nachttreinen verwaarloosd. De private operatoren hebben de afgelopen tien jaar geen enkele nieuwe slaapwagons laten vervaardigen. Bulgarije heeft als laatste 30 slaapwagons besteld in Turkije, en dat was in 2012, en recenter heb je ÖBB met een bestelling van 70 nieuwe slaapwagons – maar ÖBB is een staatsbedrijf.

Des tentatives ont été entreprises pour mettre en place un système d'alimentation électrique unique dans plusieurs pays, mais le *Land* de Bavière s'y est opposé, ce qui explique les variations techniques. En Europe de l'Est, l'économie planifiée a introduit le 25 kV partout, sauf en Pologne.

Le rail n'est pas comparable au transport routier. Le monde politique semble penser qu'il suffit de faire circuler un train pour que les gens se tournent vers le rail, de même que la construction d'une route stimule le trafic automobile. Tandis que les pays dotés d'un organe de gestion central (Russie, Chine) disposent d'un réseau ferroviaire attractif, les chemins de fer ont quasiment disparu dans les économies libéralisées (Brésil, Chili, etc.). En Belgique, la libéralisation a sonné le glas des investissements.

La privatisation n'est pas la panacée. L'orateur renvoie à une étude de l'UCL qui répond à une série de questions des membres: *Libéralisation des chemins de fer: qui va gagner, qui va perdre?* de O. Malay et L. Van Keirsbilck. (https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A212342/datastream/PDF_01/view). Il n'est pas opposé à la privatisation: si une entreprise ferroviaire privée propose des trains de nuit, il sera heureux de les prendre. Mais ces entreprises ne proposent toutefois pas de trains de nuit.

Enfin, il est regrettable qu'il n'y ait pas de site web permettant d'acheter facilement des billets pour toute l'Europe.

M. Arnaud Wieclawski (*Back-on-Track*) ajoute que son organisation n'a pas interrogé les voyageurs. Cependant, plusieurs entretiens indiquent que les voyageurs sont très positifs à l'égard des trains de nuit. Les réactions formulées sur la page Facebook vont également dans ce sens. Les gens se souviennent avec nostalgie de l'époque des trains de nuit et beaucoup de personnes ne comprennent pas pourquoi ils ne circulent plus. Les jeunes ne savent cependant pas exactement en quoi consistent vraiment ces trains. Compte tenu de la demande de trains de nuit, voire de l'enthousiasme qu'ils suscitent, l'étape de l'étude de marché est superflue. Le moment est venu d'agir.

Mme Jo Dardenne (*Aviation Manager, Transport & Environment*) souligne l'utilité d'une "taxe sur les billets d'avion" comme instrument politique. Cette taxe pourrait être facilement introduite et présenter des avantages. La "taxe sur les billets d'avion" serait payée par le voyageur, contrairement à la taxe sur le kérosène, payée par la compagnie aérienne, bien qu'elle puisse être répercutée sur le client. Il y a cependant une différence en termes de perception.

Men heeft geprobeerd een enkel stroomstelsel tot stand te brengen in verschillende landen, maar deelstaat Beieren heeft zich daartegen verzet, vandaar de technische afwijkingen. In Oost-Europa heeft de planeconomie overal 25 kV ingevoerd, uitgezonderd in Polen.

Het spoor kan niet worden vergeleken met het vervoer over de weg. Politici lijken ervan uit te gaan dat het voldoende is een trein te laten rijden om de mensen te doen sporen, net zoals de aanleg van een weg autoverkeer lokt. De landen met een centraal sturend orgaan (Rusland, China) hebben een aantrekkelijk spoornet, in de geliberaliseerde economieën zijn de spoorwegen bijna verdwenen (Brazilië, Chili enzovoort). In België wordt sinds de liberalisering niet meer geïnvesteerd.

De privatisering is niet zaligmakend. De spreker verwijst naar een UCL-studie, die antwoorden biedt op een reeks vragen van de leden: *Libéralisation du rail: qui va gagner, qui va perdre?* Van O. Malay en L. Van Keirsbilck. (https://dial.uclouvain.be/pr/boreal/object/boreal%3A212342/datastream/PDF_01/view). Hij staat niet negatief tegenover de privatisering: als een private spoorwegmaatschappij nachttreinen aanbiedt, zal hij die graag nemen; alleen worden door hen geen nachttreinen aangeboden.

Tot slot valt het te betreuren dat er geen enkele website bestaat om met gemak tickets voor heel Europa te kopen.

De heer Arnaud Wieclawski (*Back-on-Track*) voegt eraan toe dat zijn organisatie geen interviews van de reizigers heeft afgenomen. Maar uit een aantal gesprekken blijkt wel dat de reizigers zeer positief staan tegenover nachttreinen. Ook de reacties op de Facebookpagina gaan in die zin. Men kijkt met nostalgie terug naar het tijdperk van de nachttreinen, veel mensen begrijpen niet waarom die niet meer rijden. Voor jongeren is het echter niet helemaal duidelijk wat een nachttrein in werkelijkheid betekent. Gezien de vraag naar nachttreinen en zelfs het enthousiasme is een marktstudie dan ook overbodig. Het is nu tijd om te handelen.

Mevrouw Jo Dardenne (*Aviation Manager, Transport & Environment*) wijst op het nut van een "tickettaks" als beleidsinstrument. Die kan eenvoudig worden ingevoerd en voordelen opleveren. Een "tickettaks" wordt door de reiziger betaald – in tegenstelling tot een kerosinetaks, die de vliegtuigmaatschappij voor haar rekening neemt, ofschoon die wel aan de klant kan worden verrekend. In termen van perceptie is er wel een verschil.

L'utilisation des biocarburants mérite d'être envisagée, mais avec prudence. Personne ne souhaite une nouvelle catastrophe environnementale comme celle de la production d'huile de palme.

Beaucoup d'argent public est englouti dans des aéroports non rentables qui génèrent une fausse demande de vols et ne profitent qu'aux compagnies aériennes *low cost*, perturbant ainsi le fonctionnement du marché.

La Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention OACI), également connue sous le nom de Convention de Chicago, ne prévoit pas de dispositions interdisant la taxation du carburant des compagnies aériennes, mais seulement des règles sur la taxation du carburant dans les réservoirs des avions situés dans un pays en particulier. Ce qui empêche la taxation du carburant destiné au ravitaillement, c'est une décision de droit européen, à savoir la directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0096-20180915&from=FR>).

Il existe bien sûr aussi des accords, par exemple entre la Belgique et les États-Unis d'Amérique, exonérant de taxe le kérosène destiné aux compagnies aériennes américaines. Une évolution positive est que les accords de transport aérien les plus récents ne prévoient plus aucune exonération.

Il est judicieux d'investir dans le rail. Le trafic aérien doit être organisé en fonction de ses coûts réels, y compris de ses coûts externes afin de garantir également une concurrence équitable.

Het gebruik van biobrandstof is het overwegen waard, maar met omzichtigheid. Niemand wil een nieuwe milieuramp, zoals die van de palmolieproductie.

Er wordt enorm veel overheidsgeld verkwanseld aan niet rendabele luchthavens die een nepvraag naar vluchten genereren en slechts *lowbudget* luchtvaartmaatschappijen ten goede komen, die de marktwerking verstoren.

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Convention on International Civil Aviation*, ICAO-verdrag), ook wel bekend als het Verdrag van Chicago, houdt geen bepalingen in die het belasten van brandstoffen voor luchtvaartmaatschappijen verbieden, maar alleen regels inzake het belasten van de brandstof in de tank van een vliegtuig, dat zich in een bepaald land bevindt. Wat de belasting verhindert van brandstof die wordt getankt, is een Europeesrechtelijke beslissing, namelijk Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0096-20180915&from=NL>).

Uiteraard bestaan er ook overeenkomsten, bijvoorbeeld tussen België en de Verenigde Staten van Amerika, op grond waarvan de kerosine aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen niet wordt belast. Een gunstige evolutie is dat de recentere overeenkomsten inzake luchtvervoer niet langer in een vrijstelling voorzien.

Het is goed om in het spoor te investeren; vliegen moet tegen de werkelijke kosten worden georganiseerd, met inbegrip van de externe kosten, zodat de mededinging ook eerlijk kan verlopen.

ANNEXES

BIJLAGEN

Présentation chambre des représentants Voorstelling kamer



Back On Track Belgium

17/12/2019

Sommaire/Samenvatting



- Présentation du collectif
- Situation belge
- Demande citoyenne
- Problèmes existants
- Proposition de résolution
- Nos propositions complémentaires
- Levier d'action du gouvernement belge
- Liens

Présentation



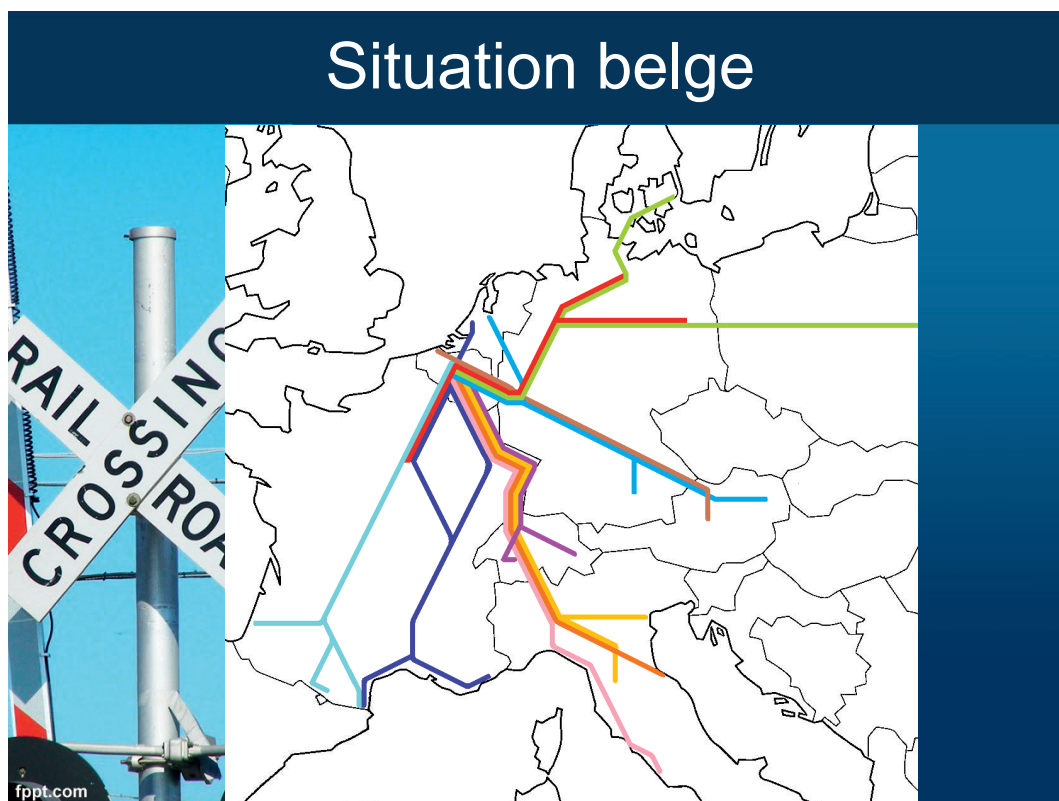
- Collectif européen
 - Back On Track Train Coalition
- Collectif belge
 - Lancé en 2019
 - 7 membres bénévoles actifs néerlandophones, francophones et germanophones
 - Organisation d'événements
 - Lancement d'une pétition en mai 2019
 - Discussions au niveau européen

Situation belge



Lignes passées

- Viking Express (Copenhague)
- Ost-west Express (Moscou)
- Jan Kiepura (Varsovie)
- Donauwalzer (Vienne)
- Tauern Express (Villach/Split)
- Freccia Del Tirrenno (Rome)
- Ski Express (Briançon/...)
- Azur Express (Nice)
- Camino Azul (Espagne)
- ...



Demande citoyenne



- Pétition belge : >10.000 signatures¹
- Pétition française : >166.000 signatures²
- Pétition scandinave : 65.000 signatures³
- Pétition allemande : >30.000 signatures⁴
- Et autres

1. <https://www.change.org/p/pour-le-retour-des-trains-de-nuit-internationaux-en-belgique>

2. <https://www.change.org/p/oui-au-train-de-nuit>

3. <https://back-on-track.eu/65-000-signatures-handed-over-in-stockholm/>

4. <https://back-on-track.eu/petition-climate-friendly-europe-save-emissions-with-night-trains/>

Problèmes existants



- Absence de matériel roulant adéquat
- Prix des sillons prohibitifs
- Manque de volonté de certains opérateurs clefs
- Manque de coordination européenne
- Système billettique trouble

Wetsvoorstel



- Aandringen bij de EU voor Europese oplossingen
- Samenwerking met andere landen
- Ondersteuning van het initiatief Discover EU.

Onze voorstellen



- Level Playing Field
- Vereenvoudiging van het ticketsysteem
- Erkenning als publieke dienst
- Aankoop rollend materieel
- Verlaging vergoedingen rijpaden
- Oprichting van een spoorwegunie

Wat kan België doen ?

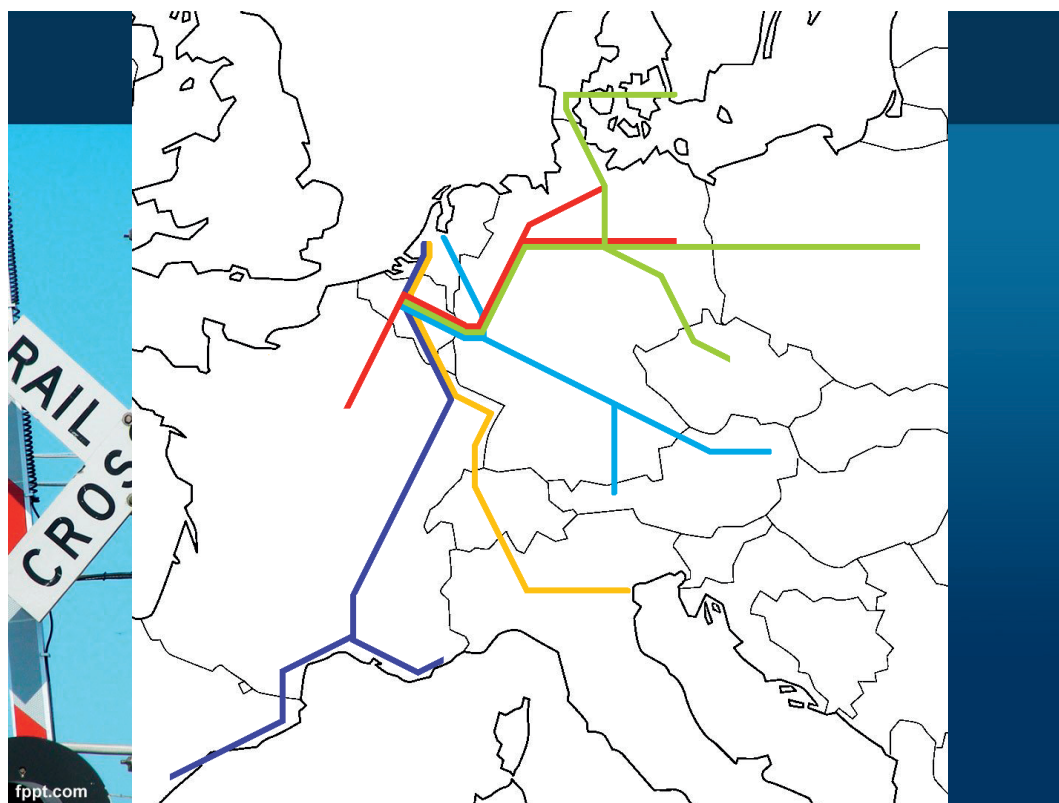


- Samenwerking zoeken met andere landen (Benelux?)
- Openbare aanbesteding
- Onderhandelen akkoord NMBS/Infrabel (PSO)
 - voorrang op het net (zoals Thalys/Eurostar)
 - Aparte categorie voor rijpaden voor nachttreinen

Welke verbindingen ?



- A. Paris - Bruxelles - Hamm - Hamburg / Berlin
- B. Bruxelles - Hannover - Malmö / Warszawa / Praha
- C. Amsterdam / Bruxelles - Köln - Nurenberg - Wien / München
- D. De Haag - Brussel - Luxembourg - Basel - Milano - Venezia
- E. De Haag - Brussel - Mons - Avignon - Nice / Barcelona

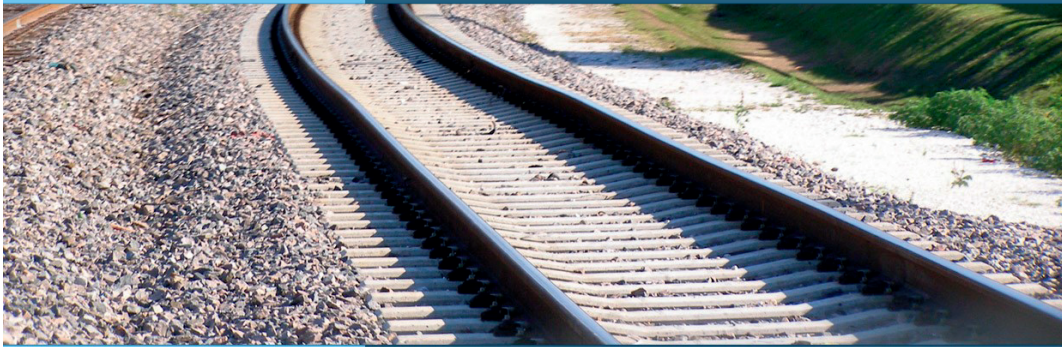


Liens



- <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/>
- <https://ouiautraindenuit.files.wordpress.com/2018/01/2019-05-16-investigation-oui-au-train-de-nuit.pdf>
- <https://www.backontrackbelgium.be/>

Merci pour votre attention
Dank u voor uw aandacht



17/12/2019



Sommaire

1. **Etat des lieux & l'urgence de la situation climatique**
2. **L'impact mitigé du transfert modal vers le train**
3. **Quelles solutions pour rétablir l'équilibre tarifaire et « décarboner » le secteur de l'aviation?**

Un secteur qui ressent la pression...

3

'Flight shame' could halve growth in air traffic

2 October 2019

f t e Share

Climate change



Extinction Rebellion: Man climbs on top of plane in climate protest

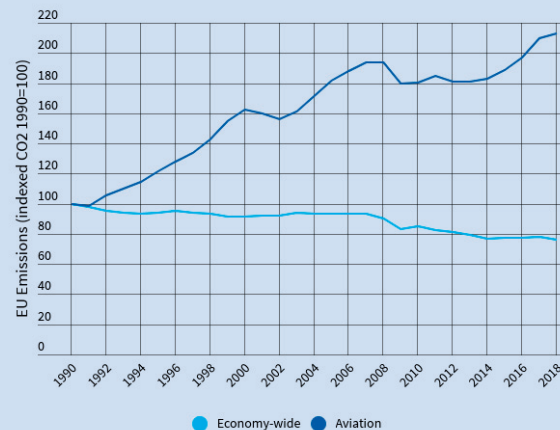
10 October 2019

f t e Share

UK climate change protests



Growth in emissions from aviation



Source: European Environment Agency (2019)

... mais qui bénéficie toujours d'un laissez-passer

4

Carbon pricing of Europe's transport modes

Electricity subject to 100% auctioning under EU ETS



Subject to, on average, 48c/litre fuel tax



Just 15% auctioning and no fuel tax



TRANSPORT & ENVIRONMENT

@transenv @transenv @transportenvironment.org

Source: Transport & Environment

L'impact du transfert modal vers le train

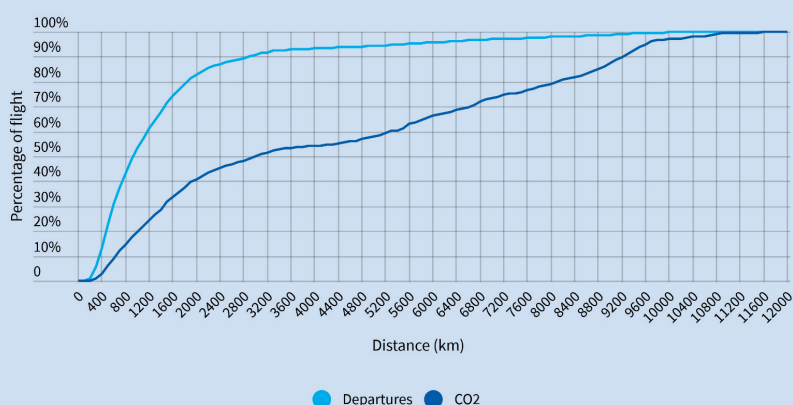
5

- **Alternative de transport durable** (100% si énergie renouvelable) mais **limitée** aujourd'hui
- ✓ Vols de moins de 600km à remplacer par le train mais représentent seulement 7% des émissions totales de l'aviation en Europe
- ✓ Infrastructure parfois inexistante ou faible sur certaines routes
- ✓ Volumes à transporter excèdent les capacités des trains (Paris-Madrid: 2.3 millions de passagers)
- La majorité des émissions générées par le trafic aérien sont sur les longues distances donc l'impact en terme de réduction de CO2 sera limitée

Plus de CO2 pour les longues distances

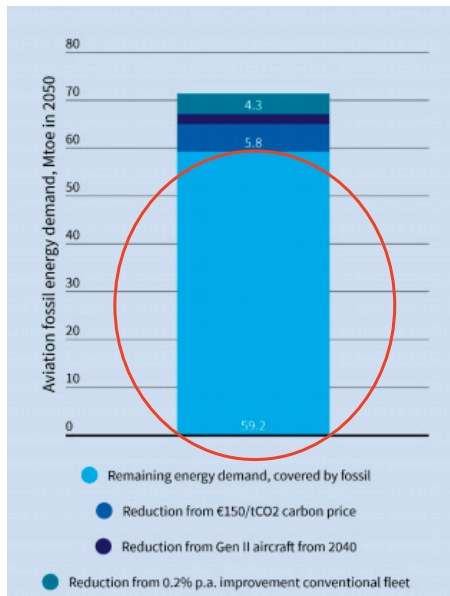
6

Aircraft departures and CO2 in the EU



Notes: Based on aircraft transponder data for 2 weeks in 2016, the first week of February and first week of July of single legs only.

Comment « décarboner » l'aviation?



- **Tarifier l'aviation** pour refléter le vrai coût de voler & encourager des alternatives comme le train
 - ✓ Taxer le kérosène
 - ✓ S'assurer que le prix du carbone au sein des marchés est suffisamment élevée pour encourager des alternatives
- **Encourager plus de compétition dans le rail** pour réduire les coûts dans le secteur

Statut des discussions au niveau européen

- **Ambition** de la nouvelle Commission Européenne en faveur d'une taxe sur le kérosène & réduire les allocations gratuites
- **European Green Deal** appelle à réduire de 90% les émissions du transport
- **Soutien politique partagé** au sein des pays de l'UE

Frans Timmermans au «Soir»: «Une taxe sur le kérosène, c'est facile à expliquer et c'est juste»

lesoir.be - Par Michel De Muelenaere

Europe must reduce emissions from transport further and faster.

Transport accounts for a quarter of the Union's greenhouse gas emissions and these continue to grow. The Green Deal seeks a **90%** reduction in these emissions by 2050.

Share of Greenhouse Gas Emissions by Mode of Transport (2017)



90% reduction greenhouse gas emissions in transport by 2050

Nine EU countries urge new Commission to tax aviation more

By Sam Morgan | EURACTIV.com

Nov 7, 2019 (updated: Nov 29, 2019)

In Short

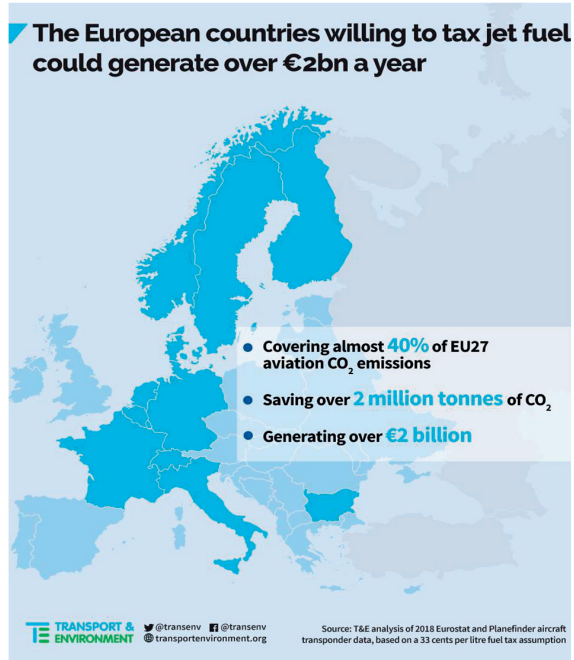
14 Nov, 17:19 // BREAKING: Brex Parliament test

14 Nov, 12:26 // Germany narrow recession in third quarter

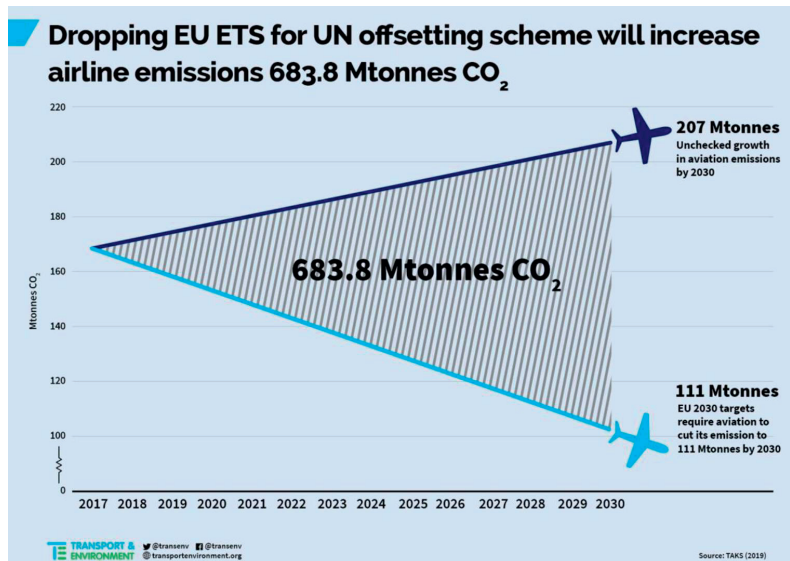
31 Oct, 11:29 // Eurozone economic growth pace

Et maintenant?

- Problème de l'unanimité au niveau européen
- **MAIS** taxation multilatérale du kérosène déjà autorisée par la loi
- Coalition de volontaires qui couvrirait une grande partie des vols intra-EU (surtout les plus courts)
- Ne requiert aucun changements dans la Directive
 - € 2 milliards de revenue
 - 2 millions de tonnes de CO₂ sauvé



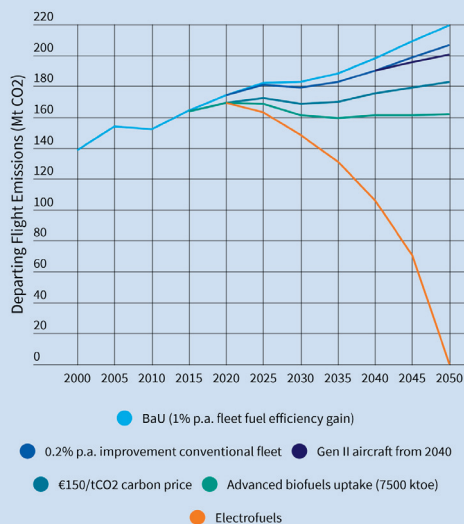
L'ETS et CORSIA



Investir dans de nouveaux carburants

11

How electrofuels can reduce CO2 emissions of European departing flights



- **Multiplication de mandats de carburants alternatifs** en Europe (FR, ES, DE, NL, NO, SE, FI, DK) = 6% de la demande de carburant européenne en 2030.
- **Risque de promotion de mauvais carburants alternatifs** (huile de palme et autres) & manque de disponibilité de déchets pour produire ces carburants
- **Solutions:**
 - ✓ Mandat européen
 - ✓ Promotion d'électrocarburants

Conclusions

12

- **Incompatibilité entre l'urgence de la situation climatique et le traitement de faveur de l'aviation**
- **Nécessité d'investir dans des solutions de transport alternatifs comme le rail pour réduire l'impact de l'aviation**
- **POUR CELA: obligation de tarifier l'aviation correctement pour encourager ces alternatives**
 - ✓ Taxer le kérosène en bilatéral
 - ✓ Augmenter le prix du carbone au sein de l'ETS



Alliance of Rail New Entrants

Presentation for
hearing on European support for
international passenger rail transport
at the Commission for Mobility of the
Belgian House of Representatives

17th December 2019

Arthur Kamminga
Benelux Representative
 Twitter: @ALLRAIL_EU



Who we are

Established in **May 2017**; Non-profit association of independent passenger rail companies (operators and ticket vendors)

Mission:

Push for more **market opening (i.e. competition)**, with a level playing field in all parts of value chain of passenger rail – **preferably open access *not* PSO**

Activity:

Competition within an integrated system is most efficient solution & benefits passengers, taxpayers, the environment & the rail sector itself (**including the historical incumbents**)

Membership:



Benefits of marketing opening



- (1) Consumer oriented services -> improved service quality
- (2) Reduced fares
- (3) Higher demand -> modal shift -> good for the environment
- (4) Higher rail sector revenue/profit
- (5) New jobs
- (6) Greater efficiency
- (7) More private investment – less burden on the taxpayer

And there are now cross-border long distance examples between Poland, Czech Republic, Slovakia, Germany, Sweden, Austria & (from 2020) Hungary



Example: since July 2018, our member Leo Express competes cross-border against ČD/PKP incumbent collaboration between Prague & Krakow

Good things are already happening



SERA: Single European Railway Area

4th EU Rail Package allowing open access

ERA Harmonized vehicle authorisation (BE not part yet)

Fair taxation airline industry to come

Promising results of competition in Italy, Sweden, Czech Republic, Austria

Many more new service will come – without need for taxpayer's money

It's not about subsidies, it's about market regulation!



Example: since July 2018, our member Leo Express operates cross-border trains between Czech Republic, Poland and Slovakia.

More trains, lower prices, better products



The airline industry would never have been that successful if it was only run by state-owned airlines just serving their own national airspace



Evidence: benefits of competition *IN* the passenger rail market (open access)



In cases where there has been On-Rail competition i.e. many stakeholders have benefited: passengers, taxpayers & rail sector (and the **environment!**)

	Yield (av. fare)	Demand	Elasticity
Sweden* 2014-2016	-16%	+25%	1.6
Italy* 2011-16	-41%	+78%	2.5
Austria* 2011-2017	-25%	+80%	3.2
Czech Republic* 2010-2015	-42%	+41%	2.2

* = for station pairs with Above Rail competition, not the entire country

Source: ALLRAIL's academic liaison Professor Andrea Guiricin of Milan Bicocca University

Compare with France's demand for Rail of -5% per annum 2011-15

Source: French rail regulator Arafer's "Blan Annuel du transport ferroviaire de voyageurs 2015-16"

More operators -> More services -> More attractive -> More demand



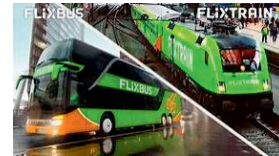
We think international rail to/from Belgium has a lot of potential



- Not just political but also geographical heart of Europe



- Plenty of cross-border flights and buses such as those of our by member Flix Mobility – that have won people out of cars
- No reason better international rail services cannot achieve even more modal shift



5 Steps to promote international rail to/from BE

(1) International Open Access



International train = open access has to be the default

EU 1370/2007 (Art 2. e) forbids a PSO (Public Service Obligation) if a route is commercially viable. Government should encourage international open access rather than PSO

- KPIs should be rigorously analysed.
Are similar/identical cross-border products elsewhere run under a PSO contract? For example, between CZ and SK (with lower purchasing power than in Belgium)?
- WHO claims it can't be done without PSO? Is this based on assessment by incumbents? But new competitors might do things differently
- Can other subsidy mechanisms be used that are fair to all operators?
E.g. reduced infra cost, equal access to rolling stock (see the next slides)
- If subsidy still deemed necessary -> competitive tender

5 Steps to promote international rail to/from BE



(2) Fair infrastructure access

Problem: capacity for new entrants is not guaranteed. High risk new rolling stock is acquired only to find out no capacity is available



- If stakeholders claim “Network is already full”
 - then use domestic slot & allow domestic passengers to use international train (like is the case with Amsterdam-Brussels EC)
- Frequent redistribution of access applications by new entrants at expense of existing operators - until latter has reached level at which it is no longer considered to be market dominant (33% market share)
- Countries should cooperate to make cross-border train paths “freeways” available for international open access operators.



5 Steps to promote international rail to/from BE



(3) Lower the cost of state-owned rail infrastructure

Problem: international track access fees do not encourage new entrant operators



- Age-old practice of fare per km is unfair towards long-distance operators
- Costs grow in a linear manner but revenue does not

Lower track access fees and station stop fees

- Operators should only pay for direct costs – no mark-ups until 2050
- Private investors need predictable conditions (stability) that means reducing the (unnecessary) risk that infra fee will suddenly increase
- If government wants to subsidise international passenger rail, this is fairer way *than subsidy only for incumbents e.g. SNCB/NMBS & ÖBB*



5 Steps to promote international rail to/from BE



(4) Equal access to rolling stock

Problem: lack of level playing field to purchase or lease rolling stock



- Current system of Green Bonds for rolling stock is flawed. State-owned rail operators have an in-built competitive advantage because lenders know their owners - the governments - will always bail them out, and consequently they receive better conditions.
- Meanwhile, unlike in other transport modes (bus, plane), there is no long distance passenger rolling stock market

This would reduce the high investment cost barrier But how? -

- State guarantee for new EU interoperable rolling stock from 2020 onwards
- Incumbents required to rent underutilised 2nd hand fleet to newcomers, so a vibrant leasing market can begin.



5 Steps to promote international rail to/from BE



(5) Equal access to sales channels & through ticketing

Problem: new entrants lack fair exposure



We need impartial online & offline rail ticket retail infrastructure

- All passengers see ALL rail options at ALL ticket sales channels
- Operators pay commission (variable cost) per ticket sold to sales channels
- Brand with inherited equity should become THE neutral sales brand
- All online ticket vendors receive access to the same data

Through ticketing

- Cannot be case that incumbents with inherited networks are only ones offering 1st and last mile within BE – should be open fairly to newcomers
- International operator should be able to transport domestic passengers



Recap of the 5 steps for promoting international rail

In order to bring about the benefits of market opening to international passenger rail to & from the Belgium – leading to **MORE trains**, we need

1. International open access
2. Fair infrastructure access
3. Lower infrastructure cost
4. Equal access to rolling stock
5. Equal access to sales channels & through ticketing



Question: Why is there a Ryanair and EasyJet, but no Ryanrail and EasyTrain?

13



Questions?

Thank you for listening

If you have any questions,
please contact us at:
info@allrail.eu
+32 485 832 991
Twitter: @ALLRAIL_EU

Arthur Kamminga
Benelux Representative



Chiffres & faits

ÖBB nightjet

Synonyme de trains de nuit

32 trains par jour,
trains
supplémentaires
en saison

1,4 million de
voyageurs par an

nightjet.com

80 % des voyageurs
utiliseraient à nouveau
les Nightjet ÖBB ou
les recommanderaient

L'environnement
pour motivation
principale



ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

Découvrir l'Europe et l'Autriche avec les Nightjet ÖBB

ÖBB nightjet



Autriche
Vienne – Bregenz (NJ 446/447)

Autriche – Suisse
Vienne – Zurich (NJ 466/467)
Graz – Leoben – Zurich (NJ 464/465)

Autriche – Allemagne
Vienne – Linz – Hambourg (NJ 490/491)
Vienne – Linz – Düsseldorf (NJ 40490/40421)
Innsbruck – Cologne – Düsseldorf (NJ 420/421)
Innsbruck – Munich – Hambourg (NJ 40420/40491)
Vienne – Frankfurt-sur-l'Oder – Berlin (NJ 456/457)

Autriche – Allemagne – Belgique
Vienne – Linz – Cologne – Bruxelles (NJ 50490/50425)
Innsbruck – Munich – Cologne – Bruxelles (NJ 424/425)

Autriche / Allemagne – Italie
Vienne – Florence – Rome (NJ 40233/40294)
Vienne – Vérone – Milan (NJ 233/235)
Vienne – Linz – Venise (NJ 237/236)
Vienne – Florence – Livourne (NJ 1237/1234)
Munich – Florence – Rome (NJ 295/294)
Munich – Vérone – Milan (NJ 40295/40235)
Munich – Udine – Venise (NJ 40463/40236)

Allemagne – Suisse
Hambourg – Bâle – Zurich (NJ 401/40470)
Berlin – Magdebourg – Zurich (NJ 471/470)

nightjet

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

3

Autres correspondances en coopération avec nos partenaires des trains de nuit

ÖBB nightjet



nightjet Partner

Zagreb – Villach – Zurich (EN 40414/40465)
Budapest – Vienne – Munich (EN 462/463)
Budapest – Vienne – Zurich (EN 40462/40467)
Budapest – Bratislava – Berlin (EN 40476/40457)
Munich – Ljubljana – Zagreb (EN 50463/498)
Munich – Opatija – Rijeka (EN 60463/480)
Vienne – Cracovie – Varsovie (EN 40456/407)
Zurich – Linz – Prague (EN 50467/50466)

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

4

Le Nightjet ÖBB propose différentes catégories de confort pour répondre à tous les besoins



Wagon-lits Simple, double, triple	Wagon-couchettes 4 ou 6 couchettes par compartiment	Wagon places assises 6 places assises par compartiment
- compartiments avec accès aux sanitaires ou avec douche/WC privatifs (Deluxe) - kit de bienvenue (apéritif, snacks et eau minérale) et articles de toilette - petit-déjeuner complet à la carte - repas et boissons disponibles auprès du personnel de bord - accès libre aux lounges ÖBB	- petit-déjeuner & eau minérale gratuits - repas et boissons disponibles auprès du personnel de bord - sanitaires et toilettes dans chaque wagon - possibilité de réserver un compartiment pour femmes - possibilité de réserver un compartiment privé	- catégorie la moins chère - avec réservation de place assise - repas et boissons disponibles auprès du personnel de bord - sanitaires et toilettes dans chaque wagon - possibilité de réserver un compartiment privé
		

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

© ÖBB, Harald Eisenberger

Nightjet ÖBB – bon pour l'environnement, le développement des régions et l'inclusion sociale



Le Nightjet ÖBB...

- ... est le plus grand réseau de trains de nuit en Europe
- ... a transporté environ 1,4 million de personnes et ainsi évité jusqu'à 12 000 vols intra-européens – soit près de 5 % de tous les vols partant de l'aéroport de Vienne
- ... permet une mobilité directe à moindre coût pour ceux qui ne veulent pas ou ne peuvent pas utiliser d'alternatives ou dans les cas sans autre alternative
- ... dessert des régions à l'écart des lignes à très grande vitesse et des aéroports (par ex. Magdebourg env. 230 000 habitants, Fribourg env. 230 000 habitants, Graz 290 000 habitants, Linz environ 200 000 habitants), stimulant ainsi le développement régional et évitant les longs trajets jusqu'à un aéroport
- ... représente souvent la seule solution de mobilité directe vers des endroits comme Jenbach/Zillertal et Sankt Anton en hiver ou le lac de Garde et Pise en été
- ... les wagons à places assises sont le premier et dernier train de la journée pour les navetteurs et les voyageurs d'agrément – ils élargissent donc l'offre de transports publics tôt le matin et tard le soir

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

18.12.2019

6



Le réseau Nightjet proposera bientôt de nouvelles destinations

ÖBB nightjet



ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
 Titel für Folie/Präsentation
 Klassifizierung: TLP gelb

18.12.2019

8

Créez de meilleures conditions pour les trains de nuit!

- Baisser les frais utilisateur liés à l'infrastructure pour les trains de nuit
- Forcer les obligations de service public (PSO) pour les trajets en train de nuit
- Améliorer l'interopérabilité lors des trajets transfrontaliers
- Créer un « one-level playing field » pour les trains de nuit



Cijfers & feiten

ÖBB nightjet

Nachttreinen:	
32 treinen per dag, extra treinen in seizoen	1,4 miljoen reizigers per jaar
nightjet.com	
80% van de reizigers zou de ÖBB Nightjet opnieuw gebruiken of aanbevelen	Belangrijkste reden: milieu



ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
 Titel für Folie/Präsentation
 Klassifizierung: TLP gelb

Ontdek Europa en Oostenrijk met de ÖBB Nightjet

ÖBB nightjet



Oostenrijk
Wenen – Bregenz (NJ 446/447)

Oostenrijk – Zwitserland
Wenen – Zürich (NJ 466/467)
Graz – Leoben – Zürich (NJ 464/465)

Oostenrijk – Duitsland
Wenen – Linz – Hamburg (NJ 490/491)
Wenen – Linz – Düsseldorf (NJ 40490/40421)
Innsbruck – Keulen – Düsseldorf (NJ 420/421)
Innsbruck – München – Hamburg (NJ 40420/40491)
Wenen – Frankfurt an der Oder – Berlijn (NJ 456/457)

Oostenrijk – Duitsland – België
Wenen – Linz – Keulen – Brussel (NJ 50490/50425)
Innsbruck – München – Keulen – Brussel (NJ 424/425)

Oostenrijk / Duitsland – Italië
Wenen – Firenze – Rome (NJ 40233/40294)
Wenen – Verona – Milaan (NJ 233/235)
Wenen – Linz – Venetië (NJ 237/236)
Wenen – Firenze – Livorno (NJ 1237/1234)
München – Firenze – Rome (NJ 295/294)
München – Verona – Milaan (NJ 40295/40235)
München – Udine – Venetië (NJ 40463/40236)

Duitsland – Zwitserland
Hamburg – Bazel – Zürich (NJ 401/40470)
Berlijn – Maagdenburg – Zürich (NJ 471/470)

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

3

Andere verbindingen in samenwerking met onze partners voor treinreizen

ÖBB nightjet



nightjet Partner

Zagreb – Villach – Zürich (EN 40414/40465)
Boedapest – Wenen – München (EN 462/463)
Boedapest – Wenen – Zürich (EN 40462/40467)
Boedapest – Bratislava – Berlijn (EN 40476/40457)
München – Ljubljana – Zagreb (EN 50463/498)
München – Opatija – Rijeka (EN 60463/480)
Wenen – Krakau – Warschau (EN 40456/407)
Zürich – Linz – Praag (EN 50467/50466)

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit (TLP grün)
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

4

ÖBB Nightjet biedt verschillende comfortcategorieën aan om aan alle behoeften te voldoen

ÖBB nightjet

Slaaprijtuig Single, dubbel, triple	Slaaprijtuig 4 of 6 bedden per coupé	Zitrijtuig 6 zitplaatsen per coupé
– coupés met toegang tot sanitair of met privédouche/wc (Deluxe) – welkomstpakket (aperitief, snacks en mineraalwater) en toiletartikelen – uitgebreid ontbijt à la carte – maaltijden en drank verkrijgbaar bij het treinpersoneel – vrije toegang tot de ÖBB lounges	– gratis ontbijt & mineraalwater – maaltijden en drank verkrijgbaar bij het treinpersoneel – sanitair en toiletten in elk rijtuig – het is mogelijk een coupé voor vrouwen te reserveren – het is mogelijk een privécoupé te reserveren	– goedkoopste categorie – met reservatie van zitplaatsen – maaltijden en drank verkrijgbaar bij het treinpersoneel – sanitair en toiletten in elk rijtuig – het is mogelijk een privécoupé te reserveren
		

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit **TLP grün**
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

© ÖBB, Harald Eisenberger

Nightjet ÖBB – goed voor het milieu, regionale ontwikkeling en sociale inclusie

ÖBB nightjet

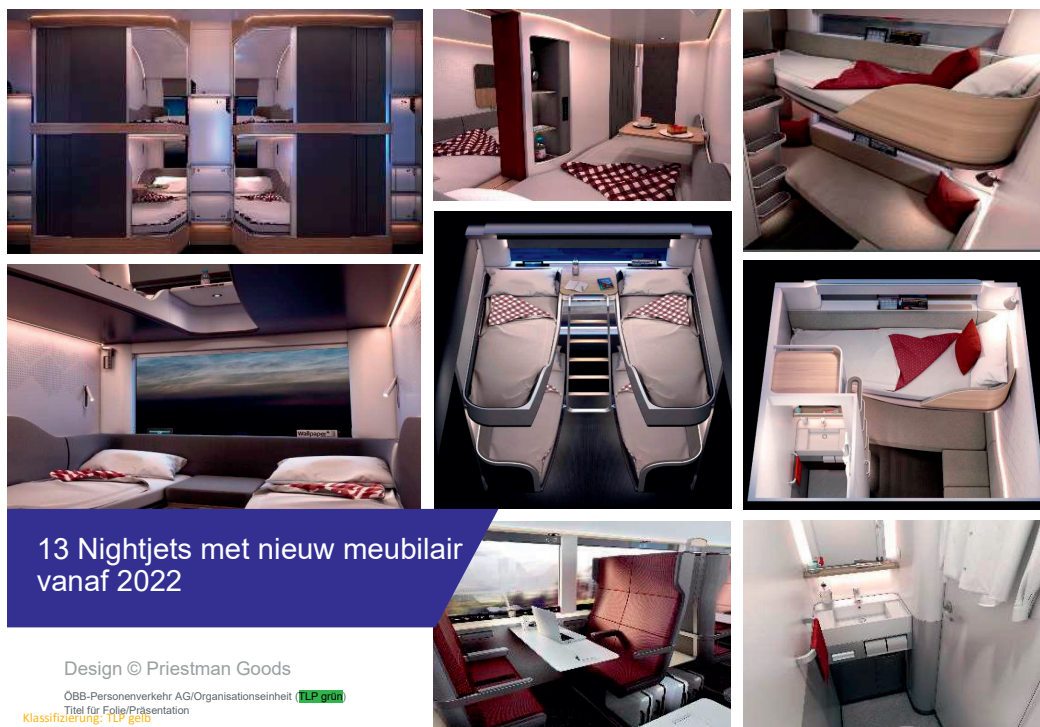
ÖBB Nightjet...

- ... is het grootste netwerk van nachttreinen in Europa.
- ... heeft ongeveer 1,4 miljoen personen vervoerd en aldus tot 12 000 vluchten binnen Europa voorkomen – dit is bijna 5 % van alle vluchten vanuit de luchthaven van Wenen.
- ... zorgt voor rechtstreekse mobiliteit tegen een lagere kostprijs voor wie geen alternatieven wil of kan gebruiken of ingeval er geen alternatieven zijn.
- ... spoort naar gebieden die niet in de buurt liggen van hogesnelheidslijnen en luchthavens (bv. Maagdenburg ong. 230 000 inwoners, Fribourg ong. 230 000 inwoners, Graz 290 000 inwoners, Linz ong. 200 000 inwoners), wat de regionale ontwikkeling bevordert. Bovendien zijn geen lange autoritten naar een luchthaven nodig.
- ... is vaak de enige rechtstreekse mobiliteitsoplossing naar bestemmingen zoals Jenbach/Zillertal en Sankt Anton in de winter of het Gardameer en Pisa in de zomer?
- ... de zitrijtuigen zijn de eerste en laatste trein van de dag voor pendelaars en leisure-reizigers – ze verruimen dus het openbare vervoersaanbod vroeg 's ochtens en laat 's avonds.

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit **TLP grün**
Titel für Folie/Präsentation
Klassifizierung: TLP gelb

18.12.2019

6



Nightjet-netwerk biedt weldra nieuwe bestemmingen aan

ÖBB *nightjet*



Brussels 2020 – Amsterdam 2021



ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit **TLP grün**
 Titel für Folie/Präsentation
 Klassifizierung: TLP gelb

18.12.2019

8

ÖBB Nightjet – hoe landen nieuwe nachttreinverbindingen in Europa kunnen ondersteunen



België kan nieuwe nachttreinverbindingen in Europa ondersteunen:

- Nachttreinen tussen Zweden en verschillende Europese bestemmingen worden gelanceerd in het kader van voorstellen van de regering om milieuvriendelijk transport te faciliteren.
- Zweden zal het ODV-mechanisme (openbaredienstverplichtingen) gebruiken om nachttreinverbindingen financieel te ondersteunen. ÖBB en andere spoorwegmaatschappijen stelden hun ideeën voor aan de Zweedse regering.
- Ook de Nederlandse regering kondigde aan dat ze nachttreinen naar Amsterdam wil subsidiëren via ODV.
- Het Nederlandse Ministerie voor Infrastructuur heeft opdracht gegeven een marktstudie uit te voeren om te onderzoeken welke maatschappij de beste partner zou zijn voor treinreizen van en naar Amsterdam.
- Het resultaat van deze studie was dat ÖBB in samenwerking met NS het best aan de eisen van de Nederlandse regering kan voldoen.

ÖBB-Personenverkehr AG/Organisationseinheit **TLP grün**
 Titel für Folie/Präsentation
 Klassifizierung: TLP gelb

18.12.2019

9