

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à permettre la mise en circulation,
pour le transport de personnes, de trains
à l'hydrogène sur les dernières lignes
ferroviaires encore non électrifiées**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Wouter RASKIN

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de résolution	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses de l'auteur principal	5
C. Répliques	5
III. Votes	6

Voir:
Doc 55 **1474/ (2019/2020)**:

001: Proposition de résolution de M. De Spiegeleer et Mme Pas.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**teneinde de implementering
van treinen op waterstof op de laatste nog
niet-geëlektrificeerde treinlijnen
voor personenvervoer mogelijk te maken**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Wouter RASKIN**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners van het voorstel van resolutie	3
II. Bespreking	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden	3
B. Antwoorden van de hoofdindieners	5
C. Replieken	5
III. Stemmingen	6

Zie:
Doc 55 **1474/ (2019/2020)**:

001: Voorstel van resolutie van de heer De Spiegeleer en mevrouw Pas.

04743

**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, Nicolas Parent, 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
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, 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*
 Vooruit : *Vooruit*
 cdH : *centre démocrate Humaniste*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de numerering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné la proposition de résolution au cours de la réunion du 18 mai 2021.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE RESOLUTION

M. Pieter De Spiegeleer (VB) signale que la disparition du diesel sur les lignes ferroviaires a déjà été abordée dans le passé et que les partis politiques étaient unanimes par rapport à ce sujet. Son groupe estime que la mise en place de trains à hydrogène sur les lignes non électrifiées reste une bonne solution.

L'orateur insiste sur l'importance de la réalité géographique.

Il existe, en effet, cinq lignes ferroviaires dont les trains fonctionnent encore au diesel. 4 d'entre-elles se trouvent en Flandre Orientale. Ces chiffres restent interpellant car ces lignes engendrent des nuisances sonores. Sur ce sujet, l'orateur a posé une question écrite (voir <https://www.dekamer.be/QRVA/pdf/55/55K0036.pdf>, question n° 247) au vice-premier ministre et ministre de la Mobilité. Celui-ci a répondu qu'il ne pouvait pas se prononcer sur les nuisances dans les provinces.

L'intervenant estime qu'il faut avoir une discussion sur la mise en place de trains à hydrogène. Il existe cependant plusieurs tendances, tant au niveau européen que régional sur cette question, mais qui convergent vers la fin des trains au diesel.

Le membre invite la commission à se rallier à sa proposition de résolution, et se dit ouvert à des suggestions pour apporter quelques modifications.

La technologie en matière de trains à hydrogène est concentrée à Gand. Par ailleurs, quatre des lignes ferroviaires qui utilisent encore des trains à diesel ont pour point de départ la ville de Gand. Il faudrait donc amener la SNCB et Infrabel à rendre les transports publics plus verts et plus efficaces.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) fait observer qu'il existe de nombreux projets sur l'utilisation de l'hydrogène.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergadering van 18 mei 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) merkt op dat de afschaffing van de dieseltreinen vroeger al eens te berde is gekomen en dat de politieke partijen het daarover roerend eens waren. Zijn fractie meent dat het inzetten van waterstoftreinen op nog niet-geëlektrificeerde lijnen een goede oplossing blijft.

De spreker benadrukt dat het belangrijk is rekening te houden met de geografische realiteit.

Er zijn inderdaad nog vijf spoorlijnen die met dieseltreinen worden bediend. Vier ervan liggen in Oost-Vlaanderen. Dat cijfer is verontrustend, aangezien dieseltreinen zorgen voor geluidshinder. De spreker heeft hierover een schriftelijke vraag aan de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit gesteld (zie <https://www.dekamer.be/QRVA/pdf/55/55K0036.pdf>, vraag nr. 247). Op die vraag heeft de minister geantwoord dat hij zich niet kon uitspreken over de geluidshinder in de provincies.

De spreker vindt dat het tijd is voor een debat over het inzetten van waterstoftreinen. Ter zake heersen uiteenlopende trends – zowel op Europees als op regionaal niveau –, die evenwel alle het einde van de dieseltreinen inluiden.

Het lid verzoekt de commissie zich achter zijn voorstel van resolutie te scharen en geeft aan open te staan voor suggesties inzake eventuele tekstwijzigingen.

Gent is het centrum van de technologie op het vlak van waterstoftreinen. Vanuit Gent vertrekken voorts ook vier van de vijf nog operationele spoorlijnen met dieseltreinen. De NMBS en Infrabel moeten er derhalve worden toe aangezet het openbaar vervoer groener en efficiënter te maken.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) merkt op dat er heel wat projecten lopen inzake het gebruik van waterstof.

L'hydrogène reste une piste à prendre en considération lorsque les solutions électriques ne sont pas possibles, au niveau technique ou économique comme dans le domaine maritime et aéronautique. Cependant, il ne s'agit pas d'une solution miracle et le membre préconise de faire des choix bien réfléchis.

Concernant le transport ferroviaire, les études démontrent que les lignes électrifiées restent une meilleure solution par rapport à l'hydrogène. De plus, les études démontrent que les trains à hydrogène seraient efficaces seulement sur des trajets longs. Or, la présente proposition de résolution vise les trajets courts.

M. Joris Vandenbroucke (Vooruit) reste très attentif sur les avancées de l'hydrogène dans l'industrie du transport. Il estime néanmoins que la présente proposition mise unilatéralement sur l'hydrogène. Une étude demandée par le ministre de la mobilité révèle que les trains à batterie pourraient représenter une solution pour le transport ferroviaire et ainsi se débarrasser des trains à diesel. L'intention de cette proposition de résolution est bonne et l'orateur insiste pour expérimenter d'autres technologies et de ne pas miser seulement sur l'hydrogène.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) rejoint les autres orateurs et soutient le développement des expérimentations sur l'hydrogène. Elle fait référence à une étude réalisée par le bureau "Transport & Mobility". Cette étude s'est penchée sur trois formes de technologie: la batterie, l'hydrogène et l'électricité. Elle démontre que les trains à hydrogène ne seraient pas efficaces pour les courtes distances.

L'oratrice estime donc que ce n'est pas le moment de mettre en place un tel projet pilote car il demande aussi beaucoup d'investissements. Elle affirme qu'il faut trouver des solutions à court terme pour la province de Flandre orientale, sans risques financiers.

Une étude européenne de 2019 présente une analyse de dix projets, notamment un projet de trains à hydrogène aux Pays-Bas. L'étude affirme qu'il est possible de mettre en place des trains à hydrogène, à condition que la liaison parcourt une grande distance.

Le groupe de l'intervenante ne soutiendra donc pas cette proposition de résolution.

M. Tomas Roggeman (N-VA) soutient l'idée qu'il faut se débarrasser des trains au diesel, car il s'agit d'une technologie obsolète et polluante.

Waterstof blijft een te overwegen optie wanneer elektrische oplossingen technisch of economisch niet mogelijk zijn, zoals in de zeevaart en de luchtvaart. Waterstof biedt echter geen mirakeloplossing; de spreker geeft dan ook aan dat weloverwogen keuzes moeten worden gemaakt.

Wat het spoorverkeer betreft, blijkt uit onderzoek dat elektriciteit een betere oplossing is dan waterstof. Bovendien zouden waterstofftreinen enkel op lange trajecten efficiënt zijn. In het voorliggende voorstel van resolutie wordt echter voorgesteld ze voor korte trajecten in te zetten.

De heer Joris Vandenbroucke (Vooruit) volgt de vooruitgang inzake het gebruik van waterstof in de transportsector op de voet. Volgens hem zet het voorliggende voorstel echter eenzijdig op waterstof in. Uit een door de minister van Mobiliteit gelast onderzoek blijkt dat batterijtreinen een oplossing voor het spoorverkeer zouden kunnen zijn, en dus ook een alternatief voor de af te schaffen dieseltreinen zouden kunnen bieden. Het voorliggende voorstel van resolutie heeft weliswaar de beste bedoelingen, maar de spreker dringt erop aan ook met andere technologieën te experimenteren, en dus niet louter op waterstof in te zetten.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) treedt de andere sprekers bij en steunt de voortzetting van de experimenten met waterstof. Ze verwijst naar een door *Transport & Mobility Leuven* uitgevoerde studie. Daarin werden drie technologieën onderzocht: batterijen, waterstof en elektriciteit. Uit de studie blijkt dat waterstofftreinen niet doeltreffend zouden zijn voor korte afstanden.

Zodoende is de spreker van oordeel dat dit niet het moment is om een dergelijk proefproject op te zetten, aangezien zulks ook een aanzienlijke investering vergt. Ze stelt dat er voor de provincie Oost-Vlaanderen kortetermijnoplossingen moeten worden uitgewerkt, zonder financiële risico's.

In een Europese studie uit 2019 worden tien projecten toegelicht, waaronder een project met waterstofftreinen in Nederland. Daaruit blijkt dat het weliswaar mogelijk is waterstofftreinen in te zetten, mits het langeafstandsverbindingen betreft.

Derhalve zal de fractie van de spreker dit voorstel van resolutie niet steunen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) steunt het idee om tot de ontdieseling van de treinvloot over te gaan; de dieseltechnologie is immers achterhaald en vervuilend.

Il renvoie aussi à une étude menée par le SPF Mobilité et Transports qui a analysé les alternatives possibles. La conclusion est que les investissements sur les trains à hydrogène sont risqués et que cette technologie engendre beaucoup de coûts sur le long terme, car l'entretien reste cher. De plus, l'impact écologique de ces trains reste encore un sujet à débattre.

L'orateur estime que l'électrification des lignes ou les trains à batterie restent une solution plus intéressante. Il ne semble pas souhaitable d'investir dans l'hydrogène, car les études ne démontrent pas une certaine efficacité.

L'intervenant relève aussi un certain consensus au sein de la commission pour un changement de technologies. Il demande, dès lors, à l'auteur de la proposition de résolution s'il est possible d'apporter certains amendements. Si l'auteur reste sur sa position, le groupe N-VA ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

Jef Van den Bergh (CD&V) rejoint les propos précédents et estime que les trains à hydrogène sont une piste intéressante, mais il n'est pas intelligent de se prononcer que sur une seule technologie pour se débarasser des trains au diesel. Il suggère donc de stimuler les recherches mais pas de se focaliser sur une seule technologie.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Pieter De Spiegeleer (VB) se réjouit d'observer un certain consensus sur la suppression des trains au diesel. Il rappelle que la N-VA s'est déjà prononcé à d'autres occasions en faveur de l'hydrogène comme solution durable.

L'orateur accepte que sa proposition de résolution n'est pas parfaite, mais il estime que l'hydrogène peut être un symbole qui pourra changer l'image archaïque de la SNCB et d'Infrabel.

Il reste néanmoins sur sa position et ne change pas sa proposition de résolution.

C. Répliques

M. Tomas Roggeman (N-VA) répond que la position à laquelle l'auteur renvoie précède la publication de certaines études et ne concernait pas le transport ferroviaire.

Hij verwijst ook naar een studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer waarin de mogelijke alternatieven werden onderzocht. Daarin wordt geconcludeerd dat investeringen in waterstoffreinen riskant zijn en dat die technologie op lange termijn veel kosten meebrengt, omdat het onderhoud duur blijft. Daarnaast moet de ecologische impact van dergelijke treinen nog worden besproken.

Volgens de spreker blijven de elektrificatie van het spoorweginet of de batterijtreinen een interessantere optie. Investeren in waterstof lijkt niet wenselijk, aangezien de studies uitwijzen dat zulks niet doeltreffend zou zijn.

De spreker stipt tevens aan dat er binnen de commissie een zekere consensus bestaat om van technologie te veranderen. Derhalve verzoekt hij de indiener van het voorstel van resolutie amendementen in te dienen. Indien de indiener bij zijn standpunt blijft, zal de N-VA-fractie dit voorstel van resolutie niet steunen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is het eens met de vorige sprekers en acht de waterstoffreinen een interessante denkpiste. Daarnaast is hij van oordeel dat het niet verstandig is om zich met het oog op de ontdieseling van de treinvloot over slechts één technologie uit te spreken. Hij stelt dus voor het onderzoek ter zake te bevorderen, maar zich daarbij niet blind te staren op één technologie.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Pieter De Spiegeleer (VB) is verheugd dat zowat iedereen het erover eens is dat de treinvloot aan ontdieseling toe is. Hij wijst erop dat de N-VA zich bij andere gelegenheden al positief heeft uitgelaten over het gebruik van waterstof als duurzame oplossing.

De spreker erkent dat zijn voorstel van resolutie niet volmaakt is, maar hij meent wel dat waterstof een symbooldossier kan zijn dat het archaïsche imago van de NMBS en van Infrabel kan veranderen.

Hij blijft echter bij zijn standpunt en verandert zijn voorstel van resolutie niet.

C. Replieken

De heer Tomas Roggeman (N-VA) antwoordt dat het standpunt waarnaar de indiener verwijst dateert van vóór de publicatie van bepaalde studies en geen betrekking had op het spoorvervoer.

III. — VOTES

Considérants A à E

Les considérants A à E n'appellent aucun commentaire et sont successivement rejetés par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

Demande 1 à 6

Les demandes A à E n'appellent aucun commentaire et sont rejetées par 11 voix contre 2 et 3 abstentions.

*
* *

Par conséquent, l'ensemble de la proposition de résolution est considéré comme rejeté.

Le rapporteur,

Wouter RASKIN

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

III. — STEMMINGEN

Consideransen A tot E

Over de consideransen A tot E worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

Verzoek 1 tot 6

Over de verzoeken 1 tot 6 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Derhalve wordt het gehele voorstel van resolutie als verworpen beschouwd.

De rapporteur,

Wouter RASKIN

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE