

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

25 FÉVRIER 1997

PROPOSITION DE RESOLUTION

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

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. VAN EETVELT

**Au point 5 de la page 12 (Doc. n° 706/1-96/97),
supprimer les mots « les pays en voie de développe-
ment ».**

JUSTIFICATION

Ce n'est pas que dans les pays en voie de développement qu'il est nécessaire de promouvoir la mobilité grâce au trafic ferroviaire plutôt qu'au trafic aérien. Le trafic ferroviaire doit également constituer une véritable alternative au trafic aérien dans les pays industrialisés. Le développement d'un TGV adapté pourrait contribuer à réduire le trafic aérien régional, ce qui réduirait également la pollution atmosphérique.

Aux Pays-Bas, les écologistes acceptent le train à grande vitesse en tant qu'alternative propre au trafic aérien (régional). Différentes études, dont certaines ont été effectuées en Belgique, confirment la pertinence de cette attitude.

Voir :

- 706 - 96 / 97 :

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

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

25 FEBRUARI 1997

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

AMENDEMENTEN

N° 1 VAN DE HEER VAN EETVELT

**Op bladzijde 12 (Stuk n° 706/1-96/97), in
punt 5, de woorden « in ontwikkelingslanden »
weglaten.**

VERANTWOORDING

Het oriënteren van de mobiliteit van het vlieg- naar spoorverkeer is niet enkel noodzakelijk in de ontwikkelingslanden. Ook in de geïndustrialiseerde landen moet het spoorverkeer een volwaardig alternatief vormen voor het vliegverkeer. De uitbouw van een aangepaste HST kan er voor zorgen dat het regionaal luchtverkeer vermindert. Dit heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling afneemt.

In Nederland aanvaardt de milieubeweging de hoge snelheidstrein als een milieuvriendelijk alternatief voor het (regionaal) luchtverkeer. Verschillende studies, ook in ons land, bevestigen deze stellingname.

Zie :

- 706 - 96 / 97 :

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

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

En 1989, lorsqu'une décision devait être prise au niveau fédéral au sujet du dossier TGV, l'asbl Mens en Ruimte a effectué sur le projet TGV une étude thématique, qui s'avère très intéressante en ce qui concerne le respect de l'environnement par les différents modes de transport.

1. Consommation énergétique

En l'an 2000, les valeurs en matière de consommation énergétique par kilomètre/voyageur seront les suivantes pour les liaisons internationales Paris/Londres-Bruxelles-Cologne/Amsterdam.

TGV : 0,83 mégajoule par kilomètre/voyageur.

Avion : 2,08 mégajoule par kilomètre/voyageur.

En ce qui concerne la consommation énergétique, nous pouvons donc affirmer que, pour cette liaison, la consommation énergétique de l'avion est 2,5 fois supérieure à celle du TGV pour la même prestation de transport.

II. Pollution atmosphérique

D'ici l'an 2000, on peut s'attendre aux émissions suivantes, exprimées en grammes par km/voyageur :

In 1989, toen op federaal niveau over het HST-dossier moest worden beslist, voerde de vzw Mens en Ruimte een thematische studie over het HST-project uit, die erg relevant is in verband met de milieuvriendelijkheid van de verschillende transportwijzen.

1. Energiegebruik

In het jaar 2000 zullen de internationale verbindingen Parijs/Londen-Brussel-Keulen/Amsterdam volgende waarden gelden voor het energiegebruik per reizigerskilometer.

HST : 0,83 megajoule per reizigerskilometer.

Vliegtuig : 2,08 megajoule per reizigerskilometer.

Wat energiegebruik betreft kunnen we dus stellen dat het energiegebruik van het vliegtuig op deze verbinding 2,5 x de hoeveelheid is van het energiegebruik van de HST op deze lijn voor dezelfde vervoerprestatie.

II. Luchtverontreiniging

Tegen het jaar 2000 kan men, uitgedrukt in grammes per reizigerskilometer, volgende emissies verwachten :

Polluants — <i>Polluenten</i>	TGV (en grammes) — <i>HST (in gram)</i>	Avion (en grammes) — <i>Vliegtuig (in gram)</i>	Meilleur résultat — <i>Wie scoort best ?</i>
Dioxyde de soufre (SO ₂). — <i>Zwavel dioxide (SO₂)</i>	0,124	0,078	Avion : 0,4 fois mieux. — <i>Vliegtuig : 0,4 maal beter.</i>
Oxydes d'azote (NO _x). — <i>Stikstofoxyden (NO_x)</i>	0,071	0,588	TGV : 8 fois mieux. — <i>HST : 8 maal beter.</i>
Aérosols (AER). — <i>Aerosolen (AER)</i>	0,044	0,028	Avion : 0,5 fois mieux. — <i>Vliegtuig : 0,5 maal beter.</i>
Monoxyde de carbone (CO). — <i>Koolstofmonoxyde (CO)</i>	0,0005	1,266	TGV : 250 fois mieux. — <i>HST : 250 maal beter.</i>
Hydrocarbures (C _x H _y). — <i>Koolwaterstoffen (C_xH_y)</i>	0,002	0,198	TGV : 100 fois mieux. — <i>HST : 100 maal beter.</i>
Dioxyde de carbone (CO ₂). — <i>Koolstofdioxyde (CO₂)</i>	28,907	209,955	TGV : 10 fois mieux. — <i>HST : 10 maal beter.</i>

On notera que cette comparaison porte sur les mêmes prestations de transport.

La conclusion est claire :

1. le TGV provoque beaucoup moins de pluies acides que l'avion (les substances acidifiantes sont, d'une part, l'oxyde de soufre et d'autre part, l'oxyde d'azote, mais celui-ci est quantitativement un polluant beaucoup plus important que l'oxyde de soufre);

2. le TGV produit beaucoup moins d'émissions de substances cancérogènes (hydrocarbures et monoxyde de carbone) que l'avion;

3. le TGV provoque beaucoup moins de smog photochimique (pendant les journées estivales) que l'avion (le smog photochimique est causé par l'action des rayons ultraviolets en provenance du soleil sur les hydrocarbures et les oxydes d'azote);

4. le TGV renforce beaucoup moins l'effet de serre que l'avion (beaucoup moins de dioxyde de carbone).

Op te merken valt hierbij dat het in deze vergelijking gaat om dezelfde vervoersprestatie.

De conclusie is duidelijk :

1. de HST veroorzaakt veel minder zure regen dan het vliegtuig (de verzurende stoffen zijn enerzijds zwavel-dioxyde en anderzijds stikstofoxyde, maar stikstofoxyde is kwantitief een veel belangrijker polluent dan zwaveloxyde);

2. de HST veroorzaakt veel minder uitstoot van kankerwekkende stoffen (koolwaterstoffen en koolmonoxyde) dan het vliegtuig;

3. de HST veroorzaakt veel minder fotochemische smog (tijdens zomerdagen) dan het vliegtuig (fotochemische smog wordt veroorzaakt door het inwerken van ultraviolet-stralen van de zon op koolwaterstoffen en stikstofoxyden);

4. de HST versterkt veel minder het broeikaseffect dan het vliegtuig (veel minder kooldioxyde).

J. VAN EETVELT

N° 2 DE M. VANDENHAUTE ET CONSORTS

A la page 11 (Doc. n° 706/1-96/97), remplacer le point 2 par ce qui suit :

« 2. de promouvoir davantage les télécommunications, en particulier le télétravail, dans le but de limiter les déplacements professionnels; ».

J. VANDENHAUTE
J. VAN APEREN
M. WAUTHIER

N° 2 VAN DE HEER VANDENHAUTE c.s.

Op bladzijde 11 (Stuk nr 706/1-96/97), het punt 2. vervangen door wat volgt :

« 2. telecommunicatie en inzonderheid telewerk meer groeikansen te geven, om aldus het aantal beroepsmatige reizen te beperken; ».