

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

14 janvier 2020

**PROPOSITION DE RÉSOLUTION**

**visant le remplacement du transport aérien  
par le transport ferroviaire**

(déposée par M. Jef Van Den Bergh et consorts)

\_\_\_\_\_

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 januari 2020

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**voor een substitutie van luchtvervoer  
naar treinvervoer**

(ingediend door de heer Jef Van Den Bergh c.s.)

\_\_\_\_\_

|             |                                                                           |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 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 numering van de publicaties: |                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 55 0000/000                                     | Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi                                                                | DOC 55 0000/000                               | Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> 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 (beige gekleurd papier)                                                                             |

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 54 3646/001.

Depuis quelques années, le transport aérien est de plus en plus critiqué pour des raisons écologiques et économiques. La société a de plus en plus conscience de l'impact considérable de ce mode de transport sur la planète et sur elle-même. Au niveau national comme sur la scène internationale, les solutions visant à remplacer l'avion par d'autres modes de transport sont vivement débattues. Ce remplacement est certainement envisageable pour les courtes distances. Concernant ces dernières, il ressort des derniers chiffres fournis par Brussels Airport<sup>1</sup> qu'au total, en 2018, 688 333 passagers ont pris l'avion pour aller de Bruxelles à Londres, soit un vol d'une durée d'environ une heure et quart; 589 109 pour aller de Bruxelles à Francfort, soit un vol d'une heure; et 277 787 pour aller de Bruxelles à Amsterdam, soit un vol d'une demi-heure.

Toutefois, de nombreux efforts seront nécessaires pour renforcer l'attrait des solutions alternatives. Nous proposons, dans la présente proposition de résolution, quelques solutions mettant l'accent sur le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire pour le transport de passagers sur les courtes distances.

### Avantages et défis du transport aérien

L'un des principaux avantages du transport aérien est qu'il est très bon marché pour les voyageurs comme pour les compagnies aériennes. En effet, depuis l'arrivée des compagnies à bas coût, beaucoup de passagers peuvent aisément prendre l'avion. Mais les prix bas de ces compagnies sont notamment liés à des décisions publiques. Par exemple, les voyageurs ne paient pas de TVA sur les billets d'avion mais bien sur les billets de toutes les autres formes de transport. En outre, contrairement aux autres carburants, le kérosène est exonéré d'accises, le coût du transport aérien étant ainsi artificiellement maintenu à un niveau peu élevé. La croissance du transport aérien n'est pourtant pas sans conséquence.

Le transport aérien a de lourdes conséquences pour notre environnement, tant en ce qui concerne le réchauffement climatique qu'à l'égard de la qualité de l'air. De plus, le transport aérien est à l'origine de différents types de pollutions nocives. Nous songeons principalement à

<sup>1</sup> <https://www.brusselsairport.be/fr/notre-aeroport/faits-chiffres/brutrends>.

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, met een aantal aanpassingen, de tekst over van voorstel DOC 54 3646/001.

Omwille van ecologische en economische redenen komt luchtvaart de laatste jaren al maar meer onder druk te staan. Er is een groeiend besef in de samenleving dat de luchtvaart een grote impact heeft op onze planeet en samenleving. Nationaal en internationaal is een levendig debat gaande over manieren om vliegen te vervangen door alternatieven. Zeker over korte afstand is dat mogelijk. Uit de laatste cijfers van Brussels Airport<sup>1</sup> blijkt dat er in 2018 in totaal 688 333 passagiers van Brussel naar Londen vlogen, een vlucht van ongeveer een uur en een kwartier. Er vlogen ook 589 109 passagiers van Brussel naar Frankfurt, een vlucht van ongeveer een uur. En 277 787 passagiers vlogen van Brussel naar Amsterdam, een vlucht van ongeveer een half uur.

Toch zijn er heel wat inspanningen nodig om die alternatieven aantrekkelijker te maken. In deze resolutie schuiven wij enkele pistes naar voor, met een focus op een substitutie van luchtvaart naar reizigersvervoer per trein over korte afstanden.

### Voordelen en uitdagingen luchtvaart

Een van de grote voordelen van vliegen is dat het erg goedkoop is voor de reiziger én de luchtvaartmaatschappijen. Met de opkomst van de prijsvechters is vliegen voor veel mensen bereikbaar en gemakkelijk geworden. Die scherpe prijszetting komt mede door bepaalde beslissingen van de overheid. Zo betaalt de reiziger geen btw op vliegtickets, en wel op tickets van alle andere vormen van transport. Er worden bovendien geen accijnzen geheven op kerosine, in tegenstelling tot andere brandstoffen. Op die manier wordt luchtvaart op een kunstmatige manier goedkoop gehouden. Toch heeft de groei van de luchtvaart zijn gevolgen.

Luchtvaart heeft een grote weerslag op ons leefmilieu, zowel op de klimaatopwarming als op de luchtkwaliteit. Luchtvervoer ligt aan de basis van verschillende soorten verontreiniging die een schadelijke impact hebben. Daarbij denken we in eerste instantie aan het broeikaseffect,

<sup>1</sup> <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes/brutrends>.

l'effet de serre, à la destruction de la couche d'ozone, aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique (CO<sub>2</sub>, NOx, métaux lourds contenus dans le kérosène ou provenant de l'usure des tuyères, imbrûlés, etc.)<sup>2</sup>. Les émissions directement produites par le transport aérien représentent 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union européenne<sup>3</sup>. Compte tenu de la croissance continue du transport aérien, on s'attend à ce que les émissions produites par ce secteur en 2020 dépassent de 70 %, au niveau mondial, les émissions de 2005. L'Organisation de l'aviation civile internationale prévoit une hausse supplémentaire de 300 à 500 % d'ici 2050.

De nombreux efforts ont été déployés ces dernières années pour limiter l'impact de l'aviation. Par exemple, les moteurs consomment beaucoup moins aujourd'hui qu'il y a quelques décennies. Des technologies innovantes sont également examinées et développées dans le but de réduire, notamment, les émissions de CO<sub>2</sub>, de NOx, d'hydrocarbures imbrûlés et de CO. Nous songeons par exemple à la recherche sur les biocarburants ou sur l'aviation électrique. Mais ces technologies ne sont pas encore prêtes à être utilisées à grande échelle à brève échéance. Par ailleurs, le nombre de personnes pouvant être fortement incommodées par les nuisances sonores aux environs de l'aéroport Brussels Airport a diminué de 60 % par rapport à l'an 2000<sup>4</sup>.

Outre l'impact sur l'environnement, les aéroports sont eux-mêmes soumis à une pression croissante. Bien que l'aviation soit un puissant moteur de croissance économique, d'emploi, de commerce et de mobilité, et qu'elle joue un rôle crucial dans l'économie et dans la position de leader mondial de l'Union européenne, la capacité économique des aéroports est limitée. L'agrandissement des aéroports est un processus long et difficile. Les vols de nuit ont déjà dû être réduits, ce qui signifie que davantage de vols doivent être opérés en moins de temps. Des restrictions sonores ont été instaurées en fonction de l'heure de la journée, et les modèles d'avions les plus anciens ne sont plus autorisés à voler. Eurocontrol affirme que, d'ici 2040, le nombre de vols aura augmenté de moitié par rapport à 2016<sup>5</sup>. Si la capacité reste limitée, on estime qu'en 2035, 20 millions de passagers seront dans l'impossibilité de prendre l'avion et que 1,9 million d'avions ne pourront pas atterrir. Il convient donc d'évaluer et d'optimiser la capacité disponible, tout en continuant à garantir l'accessibilité commerciale et sociale à l'échelle internationale. Nous estimons qu'il s'agit d'un objectif réaliste. En effet, ces sept dernières années, 15 % de passagers supplémentaires sont passés par Brussels

de afbraak van de ozonlaag, geluidsoverlast en atmosferische overlast (CO<sub>2</sub>, NOx, zware metalen in de kerosine of als gevolg van de slijtage van de straalpijpen, onverbrande deeltjes,...)<sup>2</sup>. De directe uitstoot van luchtvaart is goed voor 3 procent van de uitstoot van broeikasgassen in de Europese Unie<sup>3</sup>. Gezien de gestage groei van de luchtvaartsector, wordt verwacht dat de uitstoot door luchtvaart wereldwijd 70 procent hoger zal liggen in 2020 ten opzichte van 2005. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verwacht tegen 2050 een verdere stijging van 300 tot 500 procent.

Er werden de laatste jaren veel inspanningen geleverd om de impact van luchtvaart te beperken. Zo zijn de motoren nu veel zuiniger dan enkele decennia geleden. Er worden ook innovatieve technologieën onderzocht en ontwikkeld, met het oog op de vermindering van de uitstoot van vb. CO<sub>2</sub>, NOx, onverbrand koolwaterstof en CO. Onderzoeken naar biobrandstoffen of elektrisch vliegen zijn daar voorbeelden van. Op korte termijn zijn deze technologieën echter nog niet klaar om op grote schaal door te breken. Ook het potentieel aantal sterk gehinderden rond Brussels Airport door geluidsoverlast is met 60 procent gedaald ten opzichte van 2000<sup>4</sup>.

Naast de impact op het leefmilieu, staan de luchthavens zelf ook hoe langer hoe meer onder druk. Ondanks het feit dat de luchtvaart een krachtige motor van economische groei, werkgelegenheid, handel en mobiliteit is, en dat de luchtvaart een cruciale rol speelt in de economie en de mondiale leidersrol van de Europese Unie, is de economische capaciteit van luchthavens beperkt. Uitbreidingen van de luchthavens staan garant voor een lange en moeilijke procedure. Er mag al maar minder 's nachts gevlogen worden waardoor er op minder tijd meer vluchten afgehandeld moeten worden. Er zijn geluidsbeperkingen in functie van het tijdstip van de dag en een vliegverbod voor oudere types vliegtuigen. Eurocontrol stelt dat tegen er tegen 2040 de helft meer vluchten zullen plaatsvinden dan in 2016<sup>5</sup>. Met de beperkte capaciteit stelt men dat tegen 2035 20 miljoen passagiers niet zullen kunnen vliegen en 1,9 miljoen vluchten niet zullen kunnen landen. Een evaluatie en optimalisatie van de beschikbare capaciteit is dus nodig. Dat terwijl de internationale zakelijke en maatschappelijke bereikbaarheid gewaarborgd moet blijven. Wij denken dat dat mogelijk is. Zo werden de afgelopen 7 jaar op Brussel Airport 15 procent meer passagiers vervoert,

<sup>2</sup> [https://mobilit.belgium.be/fr/transport\\_aerien/environnement](https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/environnement).

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_fr).

<sup>4</sup> <https://www.batc.be/uploads/media/paragraph/0001/01/5e279b323d9a47968f617f692d16574eab92aa6e.pdf>.

<sup>5</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/challenges-growth-2018>.

<sup>2</sup> <https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/milieu>.

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_nl](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_nl).

<sup>4</sup> <https://www.batc.be/uploads/media/paragraph/0001/01/5e279b323d9a47968f617f692d16574eab92aa6e.pdf>.

<sup>5</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/challenges-growth-2018>.

Airport malgré une réduction de 30 % des mouvements aériens<sup>6</sup>. Cette optimisation pourra être réalisée en augmentant la taille et le taux d'occupation des avions.

### Le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire

Il est toutefois également possible de trouver des alternatives à l'avion, sans nuire à l'accessibilité ni à la mobilité. À cet égard, nous souhaitons mettre l'accent sur le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire de passagers sur les courtes distances. Si nous mettons en place un réseau étendu et fiable de liaisons ferroviaires internationales, l'accessibilité au sein de l'Europe restera garantie. L'accessibilité internationale de la Belgique en train est en effet très importante, pour Bruxelles en tant que capitale diplomatique de l'Union européenne, mais aussi pour la compétitivité internationale et le tourisme. Les liaisons ferroviaires internationales sont également meilleures pour l'environnement et le réchauffement climatique, et permettent d'utiliser prioritairement la capacité limitée des aéroports pour les vols long-courriers. Selon une analyse du *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)* réalisée à la demande de la direction Transport aérien, Transports en commun et Transport ferroviaire du ministère de l'Infrastructure, 37 % des passagers des vols court-courriers (< 800 km) sont en transit. Ces passagers prennent un vol de correspondance à Schiphol (36 %), ou voyagent vers une destination proche pour y changer d'avion (11 %)<sup>7</sup>. Ces vols dits de “feeding” dans le jargon du secteur aérien sont déficitaires pour les compagnies aériennes et durent proportionnellement plus longtemps, parce que le décollage et l'atterrissage font perdre beaucoup de temps, tant en vol qu'au sol.

Les compagnies aériennes s'efforcent dès lors de remplacer ces vols par des trajets en train. Par exemple, Brussels Airlines, KLM et Air France permettent de combiner un voyage en train et un voyage en avion. En réservant un vol avec Brussels Airlines partant de l'aéroport de Zaventem, on peut, grâce au ticket AIR-RAIL, prendre le train Benelux vers Brussels Airport au départ des Pays-Bas. KLM et Air France KLM offrent également la possibilité, grâce au ticket Air&Rail, de rejoindre les aéroports de Schiphol ou Charles de Gaulle en Thalys, au départ de Bruxelles-Midi ou d'Anvers. À la gare de Bruxelles-Midi, on peut même déjà s'enregistrer pour son vol au guichet. Cette combinaison de voyages en train et en avion est plus opérationnelle vers les aéroports de Schiphol et Charles de Gaulle que vers Brussels Airport, parce que ces aéroports sont desservis par des TGV, contrairement à Brussels Airport. Cela signifie que des

met 30 procent minder vliegbewegingen<sup>6</sup>. Dat is mogelijk door grotere en meer gevulde vliegtuigen.

### Substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer

Toch zijn er ook alternatieven voor vliegen mogelijk, zonder in te boeten op bereikbaarheid en mobiliteit. In deze resolutie willen wij daarbij focussen op een substitutie van luchtvaart naar reizigersvervoer per trein op korte afstanden. Als we werken aan een uitgebreid en betrouwbaar netwerk van internationale treinverbindingen, blijft de bereikbaarheid binnen Europa gegarandeerd. De internationale bereikbaarheid van België via de trein is immers erg belangrijk, met Brussel als diplomatieke hoofdstad van EU, maar ook voor de internationale concurrentiepositie en voor het toerisme. Internationale treinverbindingen zijn ook beter voor het leefmilieu en de klimaatopwarming, en zorgen ervoor dat de beperkte capaciteit van luchthavens prioritair ingezet kan worden voor vluchten over langere afstand. In Nederland heeft men al concrete onderzoek gedaan naar die vluchten over korte afstand. Uit een analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitbeleid (KiM), op vraag van directie Luchtvaart en Openbaar Vervoer en Spoor van ministerie van Infrastructuur, blijkt dat 37 procent van de vliegtuigreizigers over korte afstand (<800 km) transferreizigers zijn. Die reizigers stappen ofwel in Schiphol over (36 procent), of vliegen naar een bestemming dichtbij om daar over te stappen (11 procent)<sup>7</sup>. Die “feeding”-vluchten, zoals ze in de sector genoemd worden, zijn verlieslatend voor de luchtvaartmaatschappijen en duren in verhouding lang omdat er veel tijd, in de lucht en op de grond, verloren gaat bij opstijgen en dalen.

De vliegtuigmaatschappijen leveren daarom inspanningen om die vluchten om te zetten in treinreizen. Zo bieden Brussels Airlines, KLM en Air France de mogelijkheid om een trein- en vliegtuigreis te combineren. Als je een vlucht boekt die vertrekt op de luchthaven van Zaventem met Brussels Airlines, kan je vanuit Nederland met het AIR-RAILTICKET de Beneluxtrein nemen naar Brussels Airport. Ook KLM en Air France KLM bieden met het Air&Rail-ticket de mogelijkheid om vanuit Brussel-Zuid of Antwerpen met de Thalys naar de luchthavens van Schiphol of Charles de Gaulle te reizen. In het station van Brussel-Zuid kan je aan de balie zelfs al inchecken voor je vlucht. Naar de luchthavens van Schiphol en Charles de Gaulle staat die combinatie van trein- en vliegtuigreizen meer op punt dan naar Brussels Airport, omdat die luchthavens een HST-station op de luchthaven zelf hebben en Brussels Airport niet. Dat maakt

<sup>6</sup> <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes>.

<sup>7</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>.

<sup>6</sup> <https://www.brusselsairport.be/nl/onze-luchthaven/cijfers-weetjes>.

<sup>7</sup> <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>.

vols de *feeding* doivent être organisés pour amener les voyageurs à l'aéroport. Brussels Airport souhaite dès lors vivement que les trains parcourant de longues distances desservent également l'aéroport.

Il ressort néanmoins d'une étude néerlandaise que la plupart des passagers des vols court-courriers sont des passagers qui arrivent à destination, moins de 800 kilomètres séparant le point de départ de la destination de ces passagers. Les passagers préfèrent donc souvent l'avion au train même pour ces courtes distances. Les principales métropoles européennes que sont Paris, Bruxelles, Londres, Amsterdam, Cologne et Francfort, sont pourtant situées à moins de quatre heures de train l'une de l'autre, si bien que le temps de parcours net en train entre les centres de ces villes est plus court que le temps de parcours en avion. Les temps d'enregistrement sont généralement plus courts, en particulier lorsqu'on ne quitte pas l'espace Schengen, et les trains arrivent souvent au centre des villes desservies. Bien que le voyage en train soit confortable, en avion, le passager mise davantage sur l'"expérience": divertissement, service, etc. Pour le voyageur, les aéroports sont mieux équipés que les gares ferroviaires internationales et proposent le Wi-Fi, des magasins (d'alimentation), une aide aux passagers à mobilité réduite, des salons VIP, des parkings, ...

Il ressort de l'étude néerlandaise précitée que ce sont surtout quatre facteurs qui déterminent le choix des voyageurs. Il s'agit de la durée du voyage, du nombre de possibilités de voyage par jour, du prix et de la facilité, et du confort. Si nous voulons que le transport ferroviaire se substitue au transport aérien, c'est prioritairement sur ces facteurs qu'il s'agira de miser afin d'augmenter l'attrait du transport ferroviaire par rapport au transport aérien.

La réalisation de liaisons ferroviaires internationales rencontre cependant des problèmes opérationnels. Tout d'abord, les entreprises (semi)publiques traditionnelles se concentrent principalement sur le transport national de voyageurs. Il n'en demeure pas moins que la SNCB et les autres opérateurs nationaux sont, eux aussi, des acteurs du transport international de voyageurs. L'État peut y accorder l'attention requise dans le contrat de gestion, afin que la SNCB joue un rôle plus actif dans ce domaine. L'offre de liaisons ferroviaires internationales pourrait être accrue à la faveur de la conclusion de partenariats. Alors que l'aviation a d'emblée été très orientée vers l'international et réglementée à ce niveau, ce n'est pas le cas du transport ferroviaire. Au fil du temps, cela a débouché sur des normes et des règlements nationaux, ce qui complique la création de liaisons internationales. Il suffit de penser aux différents systèmes nationaux de sécurité à bord des trains. Il s'ensuit dès lors que la procédure d'homologation du matériel ferroviaire pour

dat feeding-vluchten nodig zijn om reizigers naar de luchthaven te krijgen. Brussels Airport is dan ook sterk vragende partij om ook langeafstandstreinen op de luchthaven te laten stoppen.

Toch blijkt uit het Nederlandse onderzoek dat het merendeel van de vliegreizigers over korte afstand bestemmingsreizigers zijn. Hun begin- en eindbestemming liggen minder dan 800 kilometer uit elkaar. Ook voor die korte afstand kiezen reizigers dus vaak het vliegtuig boven de trein. De Europese "kernmetropolen" Parijs, Brussel, Londen, Amsterdam, Keulen en Frankfurt, liggen nochtans op minder dan vier uur treinreizen van elkaar, waardoor de netto reistijd per trein van en naar de centra van die steden korter is dan als je met het vliegtuig reist. De inchecktijden zijn meestal korter, zeker indien men niet uit de Schengenzone reist, en treinen rijden vaak tot het centrum van de stad. Ondanks het feit dat reizen met de trein comfortabel is, wordt op vliegtuigen meer ingezet op de "beleving", zoals entertainment, bediening,... Luchthavens zijn voor de reiziger kwalitatiever uitgerust dan internationale treinstations, met wifi, (voedings)winkels, ondersteuning voor reizigers met beperkte mobiliteit, VIP-lounges, parkingaanbod,...

Uit het Nederlandse onderzoek blijkt dat de keuze van de reizigers voornamelijk door vier factoren bepaald wordt. Dat zijn de reistijd, het aantal reismogelijkheden per dag, de prijs en het gemak en comfort. Als we naar een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer willen gaan, moeten we dus prioritair inzetten op die factoren om het treinvervoer aantrekkelijker te maken ten opzicht van het luchtvervoer.

Maar bij de totstandbrenging van internationale treinverbindingen per spoor wordt op operationele problemen gebotst. Om te beginnen zijn de klassieke (semi-)overheidsbedrijven in de eerste plaats gefocust op de nationale treinreiziger. Toch zijn ook de NMBS en de andere nationale operatoren een actor in het internationaal reizigersvervoer. De overheid kan daar in het beheerscontract de passende aandacht aan geven, zodat de NMBS op dat vlak een actievere rol gaat opnemen. Via samenwerkingsverbanden zou het aanbod van internationale treinverbindingen kunnen verhogen. Waar luchtvaart sinds het begin erg internationaal gericht en gereguleerd was, is dat voor treinvervoer niet zo. Dat heeft over de jaren heen gezorgd voor nationale standaarden en reglementering, waardoor het moeilijker is om internationale verbindingen tot stand te brengen. Denk maar aan de verschillende nationale veiligheidssystemen op treinen. Daardoor duurt het zeer lang om treinmaterieel goedgekeurd te krijgen voor

les liaisons transfrontalières est très longue et constitue en outre une prouesse technique, dont le coût peut être très élevé. C'est ainsi que le TGV reliant Amsterdam à Paris dispose de six systèmes de sécurité embarqués différents. Le coût d'aménagement et d'entretien des lignes (à grande vitesse) est également très élevé, y compris la redevance d'infrastructure qui doit être payée à cet effet. En outre, depuis la libéralisation du transport ferroviaire international de voyageurs en 2010, les États membres ne sont plus autorisés à combler les pertes éventuelles des liaisons internationales à l'aide de subventions publiques, si bien que les trains internationaux doivent couvrir leurs coûts. Il est souvent plus difficile pour le passager de planifier et de payer les voyages en train internationaux. La structure tarifaire reste complexe et les systèmes de billetterie sont complexes et fragmentés.

Outre la mise en place d'un réseau ferroviaire de plus grande qualité, il faut aussi tenir compte des avantages actuellement offerts par le transport aérien par rapport à d'autres formes de transport. Il convient par ailleurs d'examiner les moyens de favoriser les vols longs courriers plutôt que les courts courriers, cette démarche devant naturellement aussi avoir lieu à l'échelon international.

En juin 2019, la Commission européenne a publié les résultats d'une étude intitulée "*Taxes in the field of Aviation and their impact*"<sup>8</sup>. Dans la cadre de cette étude, la Commission européenne a notamment évalué l'impact de différentes mesures envisageables dans notre pays.

Une première mesure examinée vise l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion inspirée du modèle allemand, fixée en moyenne à environ 7,47 euros pour les destinations européennes, cette taxe devant entraîner une diminution de 4 % du nombre de passagers et de vols en Europe, ainsi que du nombre d'emplois directement liés au secteur aéronautique et de la valeur ajoutée de ce secteur. La Commission européenne indique toutefois que cette perte d'emplois serait compensée par une croissance équivalente de l'emploi dans d'autres secteurs de l'économie. Cette taxe entraînerait par ailleurs une réduction de 4 % des émissions de CO<sub>2</sub> et de 3 % du nombre de personnes incommodées par les nuisances sonores. Enfin, le rendement fiscal de cette taxe s'élèverait à 142 millions d'euros.

Une deuxième piste vise l'instauration d'une TVA de 6 % analogue à la TVA applicable, par exemple, aux billets de train et de bus internationaux. Dans l'étude précitée, la Commission européenne indique que si notre pays instaurait cette TVA, le nombre de vols diminuerait de 6 % et cette diminution entraînerait également une baisse proportionnelle du nombre d'emplois directs (-6 %), des

grensoverschrijdende verbindingen, en is het bovendien een technische huzarenstuk waarvan de kostprijs erg kan oplopen. Zo heeft de hogesnelheidstrein van Amsterdam naar Parijs zes verschillende veiligheidssystemen aan boord. Ook de kostprijs voor de aanleg en het onderhoud van (hogesnelheids)sporen is erg hoog, inclusief de infrastructuurvergoeding die daarvoor betaald moet worden. Sinds de liberalisering van het internationaal reizigersvervoer per spoor in 2010 mogen de lidstaten de eventuele tekorten van internationale verbindingen bovendien niet meer toedekken met overheidssubsidies, waardoor de internationale treinen kostendekkend moeten zijn. Voor de reiziger is het vaak moeilijker om internationale treinreizen te plannen en betalen. De tariefstructuur blijkt ingewikkeld, en de ticketsystemen zijn ingewikkeld en versnipperd.

Naast een kwaliteitsvoller treinnet, moeten we ook durven kijken naar de voordelen die luchtvaart op de dag van vandaag heeft, ten opzichte van andere vervoersvormen. Ook naar manieren om de voorkeur te geven aan lange- in plaats van kortere vluchten moet gekeken worden. Dat moet uiteraard ook op internationaal niveau gebeuren.

De Europese Commissie heeft in juni 2019 de resultaten bekend gemaakt van haar studie *Taxes in the field of Aviation and their impact*.<sup>8</sup> Voor ons land berekende de Europese Commissie de gevolgen van verschillende mogelijk maatregelen.

Een eerste maatregel die onderzocht werd, was een vliegtaks naar Duits model in te voeren. Die zou gemiddeld ongeveer 7,47 euro bedragen voor Europese bestemmingen. Zo'n vliegtaks zou het aantal passagiers en het aantal vluchten binnen Europa met 4 procent doen dalen. Daarmee zouden ook het aantal directe jobs in de luchtvaartsector met 4 procent dalen, net als de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector. De Europese Commissie stelt echter dat dat verlies aan jobs gecompenseerd zou worden door een gelijke groei aan jobs in andere sectoren van de economie. Daarnaast zou ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 4 procent dalen en het aantal gehinderden door geluidsoverlast met 3 procent. De fiscale opbrengst van een vliegtaks zou 142 miljoen euro bedragen.

Een tweede maatregel zou een btw-tarief van 6 procent zijn, naar analogie met het btw-tarief op vb. internationale trein- en bustickets. Indien ons land dat invoert, zou er een daling van 6 procent zijn in het aantal vluchten. Zo stelt de Europese Commissie in hetzelfde onderzoek. Ook hier zou er evenredige daling zijn van het aantal directe jobs, met name 6 procent. Ook de CO<sub>2</sub>-uitstoot

<sup>8</sup> <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>.

<sup>8</sup> <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>.

émissions de CO<sub>2</sub> (-6 %) et du nombre de personnes incommodées par les nuisances sonores (-4 %). Les recettes fiscales pour les pouvoirs publics s'élèveraient quant à elles à 202 millions d'euros.

Une troisième piste vise l'instauration d'accises sur le carburant à hauteur de 330 euros par kilolitre. Selon l'étude précitée, c'est cette mesure qui aurait le plus d'impact. Elle ferait en effet augmenter le prix du billet d'avion de 16 % par rapport au prix actuel. La baisse du nombre de vols et de passagers atteindrait 17 %, ce qui entraînerait une réduction de 17 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Et les recettes fiscales s'élèveraient à 450 millions d'euros. Cependant, le nombre d'emplois directs diminuerait aussi de 17 % dans le secteur aéronautique, comme la valeur ajoutée de ce secteur. Enfin, le nombre de personnes incommodées par les nuisances sonores diminuerait de 12 %.

À titre général, l'étude de la Commission européenne indique que les nouvelles taxes ou l'augmentation des taxes sur le transport aérien ont généralement un impact négatif sur ce secteur dès lors qu'elles réduisent le volume d'emplois directs et la valeur ajoutée directe. L'impact sur l'emploi en général, sur les recettes fiscales et sur le PIB serait toutefois pratiquement nul.

De nouvelles taxes ou l'augmentation des taxes entraîneront une diminution du nombre de passagers et de vols, ainsi que de l'impact environnemental. Compte tenu du rôle important du secteur aérien, la Commission européenne recommande de commencer par réaliser une analyse rigoureuse avant de modifier la politique en matière de taxation.

Vu le grand nombre de facteurs intervenant dans cette problématique, il est très important que l'autorité publique se dote d'une stratégie de remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire, mais évidemment en concertation avec les parties prenantes du transport aérien et du transport ferroviaire. Aux Pays-Bas, le débat est déjà plus avancé que chez nous dans ce domaine. L'étude réalisée par le *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)* à la demande du gouvernement a débouché sur une position commune partagée par les pouvoirs publics néerlandais, les chemins de fer néerlandais, l'aéroport de Schiphol et la KLM, position qui prévoit de privilégier le train et de délaisser l'avion pour les déplacements de moins de 600 km. Les auteurs de cette étude ont examiné les possibilités de remplacement, y compris dans le cadre de l'analyse concrète de treize liaisons entre plusieurs villes. Les effets éventuels de ce remplacement ont également été examinés. En résumé, il apparaît que de 2,5 % à 5 % des vols partant de Schiphol pourraient être remplacés par des déplacements en train pour un total de 1,9 à 3,7 millions de voyageurs en 2030.

zou met 6 procent dalen en het aantal gehinderden door geluidsoverlast met 4 procent. De fiscale inkomsten voor de overheid zouden 202 miljoen euro bedragen.

Een derde mogelijke maatregel zou een brandstofaccijns van 330 euro per kiloliter zijn. Die zou de grootste impact hebben, aldus de studie. Het zou de ticketprijs met 16 procent doen stijgen ten opzichte van de huidige situatie. Er zouden 17 procent minder vluchten en passagiers zijn, en 17 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot tot gevolg. De fiscale opbrengst zou 450 miljoen euro bedragen. Maar het aantal directe jobs zou ook met 17 procent dalen, net als de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector. Het aantal gehinderden ten slotte zou dalen met 12 procent.

Over het algemeen stelt de studie van de Europese Commissie dat nieuwe of verhoogde luchtvaarttaksen over het algemeen een negatieve impact hebben op de luchtvaartsector, door lagere direct tewerkstelling en directe toegevoegde waarde. Maar de impact op de algemene tewerkstelling, de fiscale inkomsten en het bbp zou zo goed als onbestaande zijn.

Nieuwe of verhoogde taksen zullen het aantal passagiers en vluchten doen dalen, net als de impact op het milieu. Gezien de belangrijke rol van de luchtvaartsector raadt de Europese Commissie aan om eerst een zorgvuldige analyse te maken, alvorens het beleid inzake taksen aan te passen.

Omwille van de vele beïnvloedende factoren, is het zeer belangrijk om als overheid een visie te ontwikkelen over de substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer. Dat natuurlijk in samenspraak met de betrokken actoren, zowel in de luchtvaartsector als in de treinsector. In Nederland staat men op dat vlak al verder dan in ons land. Het onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) op vraag van de overheid, heeft geleid tot een gezamenlijk visie van de Nederlandse overheid, de Nederlandse Sporen, Schiphol Airport en KLM om trajecten van maximaal 600 kilometer bij voorkeur met de treinen af te leggen in plaats van met het vliegtuig. In het onderzoek worden de kansen voor substitutie onderzocht, inclusief een concrete analyse van de 13 verbindingen tussen verschillende steden. Ook de mogelijke resultaten van een substitutie werd onderzocht. Kort samengevat blijkt dat 2,5 tot 5 procent van de vluchten op Schiphol ook met de trein zou kunnen gebeuren, goed voor 1,9 tot 3,7 miljoen reizigers in 2030.

Nous souhaitons que le gouvernement fédéral réalise davantage d'efforts pour favoriser le remplacement du transport aérien par le transport ferroviaire. Pour y parvenir, nous demandons tout d'abord la réalisation d'une étude sur les possibilités, les opportunités et les défis de cette mutation. Nous souhaitons cependant également souligner le rôle d'exemple que doivent jouer les autorités publiques à cet égard. Nous demandons par conséquent l'élaboration d'une stratégie et d'un cadre pour les déplacements de service des membres des services publics et de toutes les instances au sein desquelles l'autorité fédérale exerce une influence prépondérante. La KULeuven donne, à cet égard, le bon exemple. Dans le cadre de cette stratégie, le remplacement des déplacements en avion pourrait être réalisé, par exemple en encourageant la vidéoconférence. Les déplacements de courte distance nécessaires pourraient être remplacés par des déplacements internationaux en train. Et les déplacements effectués en avion pourraient être compensés d'une manière ou d'une autre.

Wij willen dat de federale regering extra inspanningen levert om tot een substitutie van luchtvervoer naar treinvervoer te komen. Om dat te bewerkstelligen vragen ze in de eerste plaats een onderzoek naar de mogelijkheden, kansen en uitdagingen die dat met zich mee brengt. Maar we wijzen ook op de voorbeeldrol die de overheid te spelen heeft. We vragen daarom een visie en een kader uit te werken voor dienstverplaatsingen bij overheidsdiensten en alle instanties waar de federale overheid een overheersende invloed heeft. De KULeuven geeft op dat vlak een goed voorbeeld. In die visie kan werk gemaakt worden van het vermijden van vluchten door, bijvoorbeeld, het aanmoedigen van videoconferenties. Noodzakelijke luchten op korte afstand zouden vervangen kunnen worden door internationale treinritten, en indien er toch gevlogen wordt zou dat dat op een of andere manier gecompenseerd kunnen worden.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)  
Hendrik BOGAERT (CD&V)  
Steven MATHEÏ (CD&V)  
Nawal FARIH (CD&V)

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

Considérant:

A. qu'une mobilité durable est importante pour notre économie, l'environnement et la qualité de l'air;

B. que les répercussions du transport aérien sur l'environnement et le réchauffement climatique sont considérables;

C. que notre pays doit rester accessible aux voyageurs du monde entier, aussi bien pour les voyages d'affaires que pour les voyages touristiques;

D. que l'absence de lignes internationales à grande vitesse desservant *Brussels Airport* constitue un désavantage concurrentiel et complique l'accès à cet aéroport en train pour les voyageurs internationaux;

E. que la capacité aéroportuaire sera de plus en plus mise sous pression à l'avenir;

F. que les liaisons ferroviaires internationales peuvent constituer une alternative aux vols court-courriers;

G. que des efforts supplémentaires sont nécessaires pour augmenter le nombre de lignes ferroviaires internationales et pour en améliorer la qualité;

H. que, dans une déclaration commune du 8 novembre 2019, le gouvernement belge a appelé la Commission européenne, avec huit autres États membres de l'Union européenne, à œuvrer à la mise en place d'une coordination européenne en matière de tarification aérienne;

I. que les autorités publiques doivent montrer l'exemple;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. 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, et, dans ce cadre, de dresser le profil des passagers qui rallient depuis notre pays des aéroports situés à de courtes distances, 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;

2. de développer, en collaboration avec la SNCB, Infrabel, d'autres opérateurs ferroviaires, *Brussels Airport*,

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

Overwegende dat:

A. een duurzame mobiliteit van belang is voor onze economie, het milieu en de luchtkwaliteit;

B. de luchtvaart een aanzienlijke impact heeft op het leefmilieu en de klimaatopwarming;

C. de internationale zakelijke en maatschappelijke bereikbaarheid van ons land gegarandeerd moet blijven;

D. het gebrek aan internationale hogesnelheidsverbindingen op *Brussels Airport* een concurrentieel nadeel is voor de luchthaven en maakt dat de luchthaven voor internationale reizigers moeilijk met de trein bereikbaar is;

E. de capaciteit van de luchthavens in de toekomst al maar meer onder druk zal komen te staan;

F. internationale treinverbindingen een alternatief kunnen vormen voor kortereafstandsvluchten;

G. er extra inspanningen nodig zijn om tot meer en betere internationale treinverbindingen te komen;

H. de Belgische regering in de gezamenlijke verklaring van 8 november 2019, samen met 8 andere Europese lidstaten, de Europese Commissie heeft opgeroepen om werk te maken van een Europese coördinatie op het vlak van prijsstelling in de luchtvaart;

I. de overheid een voorbeeldrol te spelen heeft:

VRAAGT DE FEDERALE REGERING OM:

1. Een onderzoek op te starten naar de substitutiemogelijkheden van luchtvervoer naar treinvervoer voor korte afstandsreizen in ons land; en daarbij een profiel op te stellen van de reizigers vanuit ons land naar luchthavens op korte afstand, een analyse te maken van de meest voorkomende bestemmingen, en te onderzoeken in welke gevallen het om transferreizigers of bestemmingsreizigers gaat;

2. Een gezamenlijke visie uit te werken met de NMBS, Infrabel, andere spooroperatoren, *Brussels Airport*, de

les autres aéroports et les compagnies aériennes, une vision commune destinée à remplacer les vols court-courriers par des déplacements en train;

3. de traduire cette vision dans les contrats de gestion concernés et dans les autres accords conclus entre les pouvoirs publics et les parties prenantes;

4. d'examiner comment *Brussels Airport* pourrait être relié à un plus grand nombre de liaisons internationales à grande vitesse et à une fréquence plus élevée;

5. d'examiner quels efforts pourraient être consentis par notre pays pour rendre les trains internationaux à grande vitesse vers les destinations populaires plus attrayants pour les voyageurs;

6. de plaider, au niveau européen, pour une plus grande uniformisation de l'infrastructure ferroviaire et des systèmes de sécurité afin de faciliter l'accroissement de la capacité ferroviaire et l'extension de l'offre ferroviaire internationale;

7. d'examiner, aux niveaux européen et national, comment réduire le coût des sillons des trains internationaux à grande vitesse, afin de réduire l'avantage concurrentiel dont dispose le transport aérien par rapport au transport ferroviaire à cet égard;

8. de faire examiner, au niveau européen, l'opportunité d'autoriser à nouveau des subventions en faveur des liaisons ferroviaires en concurrence avec le secteur aérien, par analogie avec les subventions pouvant être allouées en faveur du transport de marchandises;

9. de tendre, au niveau européen, vers une solidarité fiscale accrue entre les modes de transport et d'examiner, à cet égard, comment les effets négatifs du transport aérien, par exemple ses émissions, peuvent être mieux pris en compte dans la tarification des billets, sans créer de concurrence déloyale entre les États membres;

10. d'assumer, en tant qu'autorité fédérale, une fonction d'exemple et de développer une vision tendant à délaisser le trafic aérien au profit du trafic ferroviaire international pour les déplacements de service.

14 novembre 2019

andere luchthavens, en de vliegmaatschappijen om korte afstandsvluchten om te kunnen zetten in treinreizen;

3. Die visie te vertalen in de betreffende beheerscontracten en andere afspraken tussen overheid en stakeholders;

4. Te onderzoeken op welke manier Brussels Airport op korte termijn op meer en frequentere internationale hogesnelheidsverbindingen aangesloten kan worden;

5. Te onderzoeken welke inspanningen ons land kan leveren om internationale hogesnelheidstreinen naar populaire bestemmingen aantrekkelijker te maken voor de reiziger;

6. Op Europees niveau te pleiten voor meer uniformiteit van treininfrastructuur en veiligheidssystemen zodat het gemakkelijker wordt om aan meer spoorcapaciteit en een uitgebreider internationaal treinaanbod te werken;

7. In ons land en op Europees niveau te onderzoeken of de rijpaden van internationale hogesnelheidstreinen goedkoper gemaakt kunnen worden zodat het concurrentieel voordeel van luchtvervoer op treinvervoer op dat vlak kan verminderen;

8. Op Europees niveau te laten onderzoeken of subsidies terug toegelaten zouden moeten worden op spoorverbindingen die in concurrentie staan met luchtvaart, naar analogie met de mogelijke subsidies voor goederenvervoer;

9. Op Europees niveau te streven naar een grotere fiscale solidariteit tussen de vervoersmodi en daarbij te onderzoeken op welke manier de negatieve effecten van de luchtvaart, zoals de uitstoot, beter weerspiegeld kunnen worden in de ticketprijs, zonder oneerlijke concurrentie tussen de lidstaten te creëren;

10. Als federale overheid een voorbeeldfunctie op te nemen en een visie uit te werken waarbij gestreefd wordt naar meer internationaal trein- in plaats van vliegvervoer voor dienstverplaatsingen.

14 november 2019

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)  
Hendrik BOGAERT (CD&V)  
Steven MATHEÏ (CD&V)  
Nawal FARIH (CD&V)