

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 novembre 2019

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative au développement rapide
du transport ferroviaire international
de passagers en Europe**

(déposée par Mme Kim Buyst et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 november 2019

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de spoedige uitbouw
van het Europees internationaal
passagiersverkeer per trein**

(ingediend door mevrouw Kim Buyst 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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de numering van de publicaties:</i>	
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 toezpraken (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 (beigegekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Nécessité de réagir face à la crise climatique

En 2015, la Belgique a souscrit, en tant que membre de l'Union européenne (UE), à l'Accord de Paris, par lequel 195 pays se sont engagés à contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 degrés et en poursuivant l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5 degré, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques (Accord de Paris, article 2, paragraphe 1a). Pour pouvoir atteindre les objectifs de cet accord, un basculement immédiat, profond et durable est indispensable dans tous les secteurs de la société et de l'économie.

2. Importance du secteur des transports dans la réalisation des objectifs climatiques

Au sein de l'UE, les émissions liées au secteur des transports ont augmenté de 25 % depuis 1990. Ce secteur représente environ un quart des émissions de CO₂ de l'Union européenne, une proportion qui continuera très probablement à augmenter tant que les mesures nécessaires ne seront pas prises. Il apparaît donc clairement que, faute de basculement majeur sur le plan de la mobilité, il sera impossible de résoudre la crise climatique. Si l'on entend faire la différence dans le domaine des transports, les chemins de fer jouent un rôle central, en ce compris pour les déplacements transfrontaliers, car il s'agit d'un mode de transport écologique et particulièrement peu énergivore. La fluidité du transport des personnes constitue en effet un élément important de l'intégration européenne. Le besoin de passer à un système de transport décarboné au sein d'un réseau ferroviaire efficace et intégré n'a dès lors jamais été aussi prégnant.

Les chemins de fer sont au cœur de la transition écologique dans le secteur des transports. Aucun autre moyen de transport n'est capable de déplacer les personnes d'une manière aussi sûre et aussi économe en termes d'énergie et d'espace. Les objectifs climatiques de Paris ne peuvent être atteints que moyennant un transfert massif du transport des passagers (et des marchandises) de la route vers le rail.

3. L'Union européenne est un acteur essentiel dans le façonnement du trafic ferroviaire international

Il est essentiel d'investir dans des infrastructures en matière de liaisons transfrontalières pour créer un réseau

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Nood aan aanpak klimaatcrisis

In 2015 heeft België, als onderdeel van de Europese Unie (EU), de Overeenkomst van Parijs gesloten. Met het Parijsakkoord zetten de 195 ondertekenende landen in op het beperken van de mondiale gemiddelde temperatuurstijging tot ruim beneden de twee graden, met het streven deze tot anderhalve graad te beperken om de risico's en de impact van klimaatverandering te verminderen (Overeenkomst van Parijs, artikel 2, paragraaf 1a). Opdat de doelstellingen van deze overeenkomst haalbaar worden, behoort er met onmiddellijke ingang een verregaande duurzame omslag plaats te vinden in alle maatschappelijke en economische sectoren.

2. Belang transportsector bij behalen klimaatdoelstellingen

Binnen de EU is binnen de transportsector de uitstoot sinds 1990 met 25 % gestegen. De transportsector staat in voor ongeveer een vierde van de CO₂-uitstoot in de Europese Unie, een aandeel dat hoogstwaarschijnlijk zal toenemen tenzij de noodzakelijke maatregelen worden genomen. Dit maakt duidelijk dat we zonder grote omslag op het vlak van verkeer de klimaatcrisis geen halt kunnen toeroepen. Als we het verschil willen maken op het vlak van transport, speelt het spoor ook voor grensoverschrijdende verplaatsingen een centrale rol als een bijzonder energiezuinige en milieuvriendelijke vervoerswijze. Het vlotte transport van personen is immers een belangrijk onderdeel van de Europese integratie. Daarom is de behoefte aan een overgang naar een fossielvrij transportsysteem binnen een effectief en geïntegreerd spoorwegennetwerk nog nooit zo groot geweest.

De spoorwegen staan in het middelpunt van een ecologische verandering op het vlak van transport. Geen enkel ander vervoermiddel kan mensen op een soortgelijke energiezuinige, veilige en ruimtebesparende manier verplaatsen. De klimaatdoelstellingen van Parijs kunnen alleen worden bereikt met een massale verschuiving in passagiers- (en ook vracht-) verkeer van weg naar spoor.

3. De Europese Unie is een essentiële speler bij het vormgeven van het internationale treinverkeer

Investerings in infrastructuur voor grensoverschrijdende verbindingen zijn van essentieel belang om een

ferroviaire solide et intégré et pouvoir véritablement concurrencer l'avion en tant que mode de transport sur de courtes et longues distances. Les trajets en train sont encore trop souvent traités comme une matière purement nationale, si bien que le transport aérien et le transport routier s'imposent comme les choix les plus évidents pour le trafic transfrontalier.

Le niveau européen est essentiel pour financer des liaisons et des projets transfrontaliers importants, pour formuler des objectifs concrets et contraignants et développer des instruments efficaces. Les obstacles liés aux frontières, tels que la planification transfrontalière d'infrastructures, les normes et la compatibilité techniques, les modèles de financement, etc. doivent être surmontés. L'Union européenne doit fixer des normes afin d'harmoniser les différents systèmes de signalisation et de licences ferroviaires en Europe et ainsi rendre le passage des frontières plus facile et moins coûteux.

Il convient de faire en sorte qu'il soit beaucoup plus simple d'opter pour le train et d'autres modes de transport durables pour voyager à travers l'Europe. L'UE doit créer un cadre afin d'encourager la création de plateformes et de solutions techniques venant en aide au voyageur. De cette manière, nous pouvons améliorer les informations en temps réel concernant les mouvements (internationaux) sur le réseau ferroviaire, de préférence en y intégrant d'autres modes de transport durables. C'est ainsi que l'UE peut favoriser le développement de systèmes de planification de voyage internationaux et de billetteries ou en ligne pour que chaque voyageur puisse accéder à des informations neutres concernant les déplacements multimodaux de porte à porte et acheter des billets internationaux sans supplément.

4. Les trains de nuit, un important chaînon manquant

Un train de nuit moderne offre des avantages imbattables: non seulement c'est un moyen de transport très durable, mais vous pouvez aussi voyager confortablement en dormant sans perdre de temps, arriver à destination détendu et économiser sur vos frais d'hébergement. Toutefois, le réseau européen de trains de nuit s'est considérablement détérioré par rapport à il y a quelques décennies. Il est clair que cela n'est pas dû à un manque de succès, mais plutôt à la combinaison d'un cadre juridique médiocre, d'une politique des transports mal inspirée et de décisions commerciales à courte vue. Le train de nuit a pourtant un grand potentiel en Europe que nous pouvons exploiter.

Tout bien considéré, les conditions de départ d'un réseau de trains de nuit sont bonnes: l'Europe dispose

robust et géintegreerd spoorwegnetwerk te creëren en de luchtvaart echt uit te dagen als vervoersmiddel voor zowel korte als langere afstanden. Nog te vaak worden treinreizen behandeld als louter nationale aangelegenheden, waardoor de luchtvaart en het wegvervoer de meest voor de hand liggende keuzes zijn voor grensoverschrijdend verkeer.

Het Europese niveau is essentieel om belangrijke grensoverschrijdende verbindingen en projecten te financieren, om concrete en bindende doelstellingen te formuleren en om effectieve instrumenten te ontwikkelen. Obstaten in verband met grenzen, zoals grensoverschrijdende planning van infrastructuur, technische normen en compatibiliteit, financieringsmodellen, enz. moeten worden overwonnen. De EU behoort normen vaststellen om de verschillende seinsystemen en vergunningen voor treinverkeer in Europa te harmoniseren om het gemakkelijker en goedkoper te maken om grensovergangen te passeren.

Een sterke vereenvoudiging van het keuzeprocess om voor trein en andere groene vervoermiddelen te kiezen voor reizen doorheen Europa dringt zich op. De EU behoort een kader te scheppen waarbinnen de creatie wordt aangemoedigd van platforms en technische oplossingen die de reiziger ondersteunen. Zo creëren we betere realtime informatie over de (internationale) bewegingen op het spoorwegnet, bij voorkeur met integratie van andere duurzame vervoersmodi. Zo kan de EU de ontwikkeling van internationale reisplanners en ticketwebsites bevorderen zodat iedere reiziger neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur krijgt en internationale tickets kan kopen zonder toeslag.

4. Nachttreinen als belangrijke ontbrekende schakel

Een moderne nachttrein biedt onklopbare voordelen: niet alleen is het een zeer duurzame manier van verplaatsen, maar men kan bovendien al slapend comfortabel reizen zonder tijd te verliezen, kan uitgerust op bestemming aankomen en bespaart daarbovenop nog op verblijfkosten. Toch is het Europese nachttreinnetwerk sterk achteruitgegaan vergeleken met enkele decennia terug. Het moge duidelijk wezen: dit kwam niet door een gebrek aan succes, maar was eerder te wijten aan een combinatie van een slecht wettelijk kader, misleid verkeersbeleid en kortzichtige zakelijke beslissingen. De nachttrein heeft evenwel een groot potentieel in Europa dat we kunnen aanboren.

Op de keper beschouwd zijn de startvoorwaarden voor een nachttreinnetwerk goed: Europa heeft een

d'un réseau ferroviaire relativement dense. En outre, depuis les années 1970, les États membres d'Europe centrale et occidentale investissent massivement dans de nouvelles lignes à grande vitesse, qui permettraient en fait de parcourir jusqu'à 2 000 kilomètres en une seule nuit. La journée de voyage en avion, souvent vécue négativement, ainsi que l'attente interminable lors des contrôles de sécurité et devant les tapis à bagages ne jouent aucun rôle dans les trains de nuit. Dans un train de nuit moderne, vous pouvez dormir, vous doucher et prendre votre petit déjeuner. Bref, le train de nuit offre ce qu'il y a de mieux en matière de voyage. Les trains de nuit permettent d'exploiter au mieux le potentiel du réseau ferroviaire ordinaire et à grande vitesse. Pour les distances allant entre 1 000 et 2 000 kilomètres, le train de nuit peut tirer pleinement parti de ses atouts. Sur ces distances, le train de nuit offre la seule alternative sérieuse et respectueuse du climat à l'avion.

Les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) prouvent déjà que les trains de nuit ont un avenir et que les entreprises ferroviaires peuvent également gagner ainsi de l'argent. Avec du matériel roulant modernisé et nouveau, ÖBB attire de nouveaux passagers et ouvre la voie à l'avenir du transport ferroviaire de nuit. Un retournement de tendance commence également à se produire en Suède. Le gouvernement y a décidé de débloquer 50 millions de couronnes suédoises pour offrir des services internationaux de train de nuit de la Suède vers l'Allemagne. Le nombre de passagers à bord des trains de nuit suédois a déjà augmenté, car le réseau y est axé sur les besoins des passagers.

5. Mettre fin à la concurrence déloyale

La politique liée au climat dans le domaine du transport revêt une grande importance économique. En juin 2019, la Commission a publié une étude estimant que les coûts externes du transport dans l'UE s'élevaient à environ 1 000 milliards d'euros par an et conclut que ceux-ci ne sont que marginalement internalisés par le biais de taxes et de prélèvements. Les coûts externes du changement climatique, de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores s'élèvent à environ 440 milliards d'euros par an. Les coûts externes restants sont répartis entre les accidents et les embouteillages.

L'internalisation complète des coûts externes dans le prix est une méthode efficace pour lutter contre le changement climatique et les autres externalités. Elle complète des mesures non liées aux prix, telles que la réglementation. Ces prix peuvent non seulement générer de nouvelles sources de recettes budgétaires, mais aussi et surtout récompenser les entreprises et les citoyens qui font des choix durables.

relatif dense spoorwegennetwerk. Bovendien investeren de lidstaten in Midden- en West-Europa sinds de jaren 1970 fors in nieuwe hogesnelheidsroutes, waardoor in feite in het tijdsbestek van één nacht afstanden tot 2 000 kilometer afgelegd zouden kunnen worden. De veelal negatief ervaren reisdag bij vliegvluchten, net als het eindeloze wachten op veiligheidscontroles en bagagebanden spelen bij nachttreinen geen rol. In een moderne nachttrein kun je slapen, douchen en ontbijten. Kortom: de nachttrein biedt het beste wat er op reisvlak geboden kon worden. Nachttreinen maken het mogelijk om optimaal gebruik te maken van het potentieel van het gewone en hogesnelheidsspoornetwerk. Bij afstanden tussen 1 000 en 2 000 kilometer kan de nachttrein zijn sterke punten ten volle benutten. Op deze afstanden biedt de nachttrein het enige serieuze klimaatvriendelijke alternatief voor het vliegtuig.

De Oostenrijkse federale spoorwegen (ÖBB) bewijst nu al dat nachttreinen een toekomst hebben, en dat treinbedrijven zo ook geld kunnen verdienen. Met gemoderniseerd en nieuw wagenmateriaal trekt ÖBB nieuwe passagiers aan en wijst het de weg naar de toekomst van nachtelijke treinreizen. Ook in Zweden begint een omslag op gang te komen. De regering heeft er besloten 50 miljoen kronen vrij te maken om internationale nachtelijke treindiensten aan te bieden van Zweden naar Duitsland. Al eerder nam het aantal passagiers in de Zweedse nachttreinen toe, omdat het netwerk aldaar zich consequent op de noden van de reizigers focust.

5. Oneerlijke concurrentie wegwerken

Klimaatgerelateerd beleid op het gebied van transport is van groot economisch belang. De Commissie publiceerde in juni 2019 een studie die schat dat de externe kosten van transport in de EU jaarlijks ongeveer 1 000 miljard euro bedragen en concludeert dat deze slechts beperkt worden geïnternaliseerd door middel van belastingen en heffingen. De externe kosten op het vlak van klimaatverandering, luchtvervuiling en geluidshinder bedragen jaarlijks ongeveer 440 miljard euro. De resterende externe kosten zijn verdeeld over ongevallen en files.

Externe kosten volledig internaliseren in de prijs is een effectieve methode om klimaatverandering en andere externe effecten te bestrijden. Het is een aanvulling op niet-prijzgerelateerde maatregelen zoals regelgeving. Deze prijzen kunnen niet alleen nieuwe bronnen van budgettaire inkomsten opleveren, maar belonen vooral ook bedrijven en burgers voor het maken van duurzame keuzes.

Les multiples privilèges dont jouit le transport aérien maintiennent en effet le coût des billets d'avion artificiellement bas. À l'heure actuelle, le moyen de transport le moins respectueux de l'environnement en Europe est subventionné à coup de milliards chaque année, tandis que les chemins de fer, qui peuvent et doivent apporter une contribution importante à la neutralité climatique du secteur du transport, sont souvent sous-financés de façon chronique. Il faut mettre un terme aux subventions et exonérations fiscales nuisibles accordées au transport aérien. L'industrie aéronautique jouit ainsi d'avantages concurrentiels déloyaux énormes par rapport aux chemins de fer. En outre, la société européenne dans son ensemble est ainsi privée de milliards d'euros, qui seraient beaucoup mieux investis dans la réalisation d'un véritable transfert modal et dans la lutte contre le changement climatique.

De surcroît, le rôle central des combustibles fossiles place l'Union européenne dans une situation de dépendance peu enviable. La dépendance de l'UE à l'égard des importations de pétrole et de produits pétroliers dépasse aujourd'hui les 85 %. Il convient donc de mettre un terme le plus rapidement possible au préjudice dont souffre le transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport en termes de redevances d'infrastructure, de fiscalité, d'investissements et de réglementation.

6. Soutenir sans réserve et renforcer les projets positifs au niveau européen

Les différentes institutions européennes prennent progressivement conscience de la nécessité de prendre des mesures drastiques pour pouvoir atteindre nos ambitions climatiques. En 2018, la Commission européenne a ainsi publié une communication intitulée "Une planète propre pour tous – Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat", dans laquelle elle identifiait plusieurs éléments clés nécessaires au développement d'un système de transport européen durable:

- 1) une augmentation considérable du nombre de véhicules n'émettant pas, ou peu, d'émissions de CO₂;
- 2) une transition vers des carburants alternatifs dans les transports;
- 3) une amélioration de l'efficacité du système de transport;
- 4) une augmentation de la part de marché du rail pour le transport de passagers et de biens.

Depuis la publication de la communication "Une planète propre pour tous", les États membres se sont

De veelvuldige privileges van de luchtvaart houden de kosten van vliegtickets immers kunstmatig laag. Momenteel wordt het milieu-onvriendelijkste vervoersmiddel doorheen Europa jaarlijks met miljarden gesubsidieerd, terwijl de spoorwegen, die een belangrijke bijdrage kunnen en moeten leveren aan de klimaatneutraliteit van de vervoerssector, veelal chronisch ondergefinancierd zijn. De schadelijke subsidiëring en belastingvrijstellingen van de luchtvaart moeten worden gestopt. De luchtvaartindustrie geniet daardoor immers enorme oneerlijke concurrentievoordelen tegenover de spoorwegen. De Europese maatschappij als geheel loopt zo bovendien ook miljarden euro mis, die veel beter zouden worden geïnvesteerd in het realiseren van een echte modal shift en het tegengaan van de klimaatverandering.

Bovendien zorgt de centrale rol van fossiele brandstoffen voor een weinig benijdenswaardige afhankelijkheidspositie van de Europese Unie. De afhankelijkheid van de EU van geïmporteerde aardolie en aardolieproducten is nu immers meer dan 85 %. De benadeling van het treinverkeer vergeleken met andere vervoersmiddelen wat betreft infrastructuurheffingen, belastingen, investeringen en regelgeving behoort dan ook zo snel mogelijk te worden beëindigd.

6. Positieve ontwikkelingen op Europees niveau zonder voorbehoud steunen en versterken

In de verschillende Europese instellingen rijpt het besef dat er verregaande maatregelen genomen behoren te worden om onze klimaatambities te realiseren. Zo publiceerde de Europese Commissie in 2018 "Een schone planeet voor iedereen – Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie", waarbij ze enkele sleutelementen identificeerde voor het bereiken van een duurzaam Europees transportsysteem:

- 1) een zeer sterke stijging van het aantal voertuigen met lage of geen CO₂-emissies;
- 2) een overgang naar alternatieve brandstoffen voor transport;
- 3) een verbetering van de efficiëntie van het transportsysteem;
- 4) het vergroten van het marktaandeel van het spoor voor passagiers én goederen.

Sinds het lanceren van "Een schone planeet voor iedereen" toonden lidstaten zich in de Europese Raad en

montrés, au sein du Conseil européen et du Conseil des ministres, ouverts à un renforcement de la durabilité des projets menés dans le cadre du programme CEF et du RTE-T, ainsi qu'à l'internalisation des coûts externes engendrés par le trafic aérien. Des pays, dont la Belgique, ont déjà indiqué que le développement d'un réseau de trains internationaux et, plus particulièrement, de trains de nuit est essentiel pour réduire les effets néfastes du trafic aérien intra-européen sans entraver la mobilité des citoyens européens. On constate malheureusement aussi que certains États membres minimisent l'ampleur des mesures nécessaires et semblent vouloir saper autant que possible l'élaboration concrète de nombreux projets positifs. De plus, de nombreux États membres plaident, dans les négociations sur le Cadre financier pluriannuel 2021-2027, pour un budget européen d'un montant assez limité à l'aune des défis que nous devons relever. Les différents États membres devront donc également prévoir des investissements ambitieux dans leur réseau ferroviaire dans le cadre de leur politique nationale de mobilité. Dans les débats au niveau européen, la Belgique doit défendre la position selon laquelle il est essentiel d'opérer une transition radicale dans notre système de transport et doit être le fer de lance du développement le plus rapide possible d'un trafic ferroviaire international européen.

de Raad van ministers open voor een verdere verduurzaming van de projecten in het kader van de Connecting Europe Facility en TEN-T, alsook voor het internaliseren van de externe kosten die door het vliegverkeer worden veroorzaakt. Landen als België haalden ook reeds aan dat de uitbouw van een netwerk van internationale treinen en in het bijzonder nachttreinen essentieel is om de negatieve impact van intra-Europees vliegverkeer te verminderen zonder de mobiliteit van de Europese burgers te beperken. Helaas zijn er ook lidstaten die de omvang van de benodigde maatregelen minimaliseren en er op lijken in te zetten de concrete uitwerking van tal van positieve ontwikkelingen zoveel mogelijk af te zwakken. Bovendien blijken veel lidstaten in de onderhandelingen voor het Meerjarig Financieel Kader 2021-2027 een budget voor de EU na te streven dat eerder beperkt is in vergelijking met de uitdagingen die we moeten beantwoorden. De verschillende lidstaten zullen dus ook bij hun nationaal mobiliteitsbeleid ambitieuze investeringen in het spoorwegnetwerk behoeven te voorzien. België behoort zich in deze discussies op Europees niveau op te werpen als een verdediger van de positie dat een radicale omslag in ons transportsysteem noodzakelijk is en een absolute vaandeldrager te zijn van een zo spoedige mogelijke uitbouw van het Europese internationale treinverkeer.

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Evita WILLAERT (Ecolo-Groen)
Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen)
Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)
Julie CHANSON (Ecolo-Groen)
Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
Marie-Colline LEROY (Ecolo-Groen)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS:

A. vu l'engagement qu'ont pris l'Union européenne et ses États membres en signant l'Accord de Paris;

B. considérant qu'au sein de l'UE, le secteur des transports est le seul secteur dont les émissions aient augmenté par rapport à 1990, et ce, de pas moins de 25 %;

C. considérant que la circulation libre et fluide des personnes constitue un élément essentiel de l'intégration européenne;

D. vu le déséquilibre injuste entre le trafic ferroviaire européen, qui est tenu de payer des taxes sur l'électricité et des taxes environnementales, et les compagnies aériennes, qui ne payent pas de taxe sur le kérosène en Europe;

E. considérant que les trains internationaux constituent un projet européen commun par excellence;

F. vu les discussions au sein du Conseil relatives à la décarbonation des transports, à la suite de la communication de la Commission "Une planète propre pour tous" de novembre 2018;

G. considérant que le niveau élevé des ambitions européennes n'est nullement contradictoire avec le besoin d'augmenter les investissements nationaux dans les chemins de fer;

H. vu l'étude réalisée à la demande des autorités néerlandaises pour identifier les nouvelles routes internationales présentant un potentiel pour le pays et les aménagements nécessaires pour les réaliser;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'examiner quelles nouvelles routes internationales présentent un potentiel pour la Belgique et d'identifier les aménagements nécessaires pour les réaliser, et d'informer sans délai la Chambre sur l'avancement de ce dossier;

2. de mettre tout en œuvre au niveau européen pour rendre les services ferroviaires internationaux bien plus attractifs que les services aériens;

3. de militer en faveur de l'instauration progressive d'une taxe européenne équitable sur le kérosène;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS:

A. gelet op het engagement dat de Europese Unie en haar lidstaten zijn aangegaan bij het tekenen van de Overeenkomst van Parijs;

B. overwegende dat binnen de EU de transportsector de enige sector is waar de uitstoot in vergelijking met 1990 gestegen is, en dat zelfs met 25 %;

C. overwegende dat het vrije en vlotte verkeer van personen een belangrijk onderdeel is van de Europese integratie;

D. gelet op het onrechtvaardige onevenwicht dat het Europese treinverkeer elektriciteit- en milieubelastingen moet betalen, terwijl luchtvaartmaatschappijen in Europa geen belasting betalen op kerosine;

E. overwegende dat internationale treinen bij uitstek een gezamenlijk Europees project zijn;

F. gelet op de discussies binnen de Raad over hoe het vervoer koolstofarm kan worden gemaakt in opvolging van de mededeling van de Commissie 'Een schone planeet voor iedereen' van november 2018;

G. overwegende dat sterke Europese ambities geenszins de nood aan verhoogde nationale spoorweginvesteringen wegnemen;

H. gelet op het onderzoek in opdracht van de Nederlandse overheid over welke nieuwe internationale routes voor haar land potentieel hebben en wat er nodig is om deze te realiseren;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. te onderzoeken welke nieuwe internationale routes potentieel hebben voor België en wat er nodig is om deze te realiseren, en hierover de Kamer zo spoedig mogelijk te informeren;

2. op Europees niveau alles in het werk te stellen om internationale treindiensten aanzienlijk aantrekkelijker te maken dan bestaande luchtvaartdiensten;

3. zich in te zetten voor een geleidelijke invoering van een eerlijke Europese kerosinebelasting;

4. dans l'attente d'une décision unanime relative à une taxe européenne sur le carburant des avions au niveau de l'UE, de conclure le plus de conventions bilatérales possible avec des pays de l'UE de bonne volonté, comme la France, l'Allemagne ou les Pays-Bas;"

5. de collaborer, au niveau européen, à la définition et à la réalisation d'un réseau de trains de nuit d'ici 2030, dans lequel toutes les capitales des États membres de l'Union européenne et les autres grandes villes et agglomérations sont en principe intégrées;

6. de plaider à cet effet, au sein de l'Union européenne, en faveur de la mise en place d'un réseau de trains de nuit clairement défini, sur le modèle du réseau transeuropéen de transport (RET-T);

7. de plaider, au niveau européen, en faveur d'une coordination centrale d'un tel réseau européen de trains de nuit par une Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer renforcée;

8. d'éliminer le plus rapidement possible les obstacles au développement de liaisons ferroviaires internationales sur le plan de la planification transfrontalière d'infrastructures, des normes techniques, de la compatibilité et des modèles de financement;

9. d'attirer l'attention des autres États membres de l'Union européenne sur l'importance de remplir le plus rapidement possible les obligations minimales en matière d'ETCS, et ensuite d'aller encore beaucoup plus loin en matière de communication numérique entre les trains, de centres de contrôle et d'infrastructure;

10. d'œuvrer, dans un cadre européen, à l'adoption d'un moratoire sur les investissements réalisés par le biais d'instruments et d'institutions européens tels que le RTE-T, le programme CEF, la BEI et le programme InvestEU dans des infrastructures de transport qui accentuent la dépendance de l'Europe au pétrole;

11. d'œuvrer, au niveau européen, pour faire en sorte que les investissements de mobilité réalisés par biais des instruments et institutions précités concernent, bien plus qu'à l'heure actuelle, des investissements dans des liaisons ferroviaires transfrontalières;

12. de plaider auprès de la Commission pour que celle-ci crée des instruments complémentaires destinés à assurer le suivi des plans nationaux relatifs au RTE-T de chaque État membre, afin de veiller à ce que le nécessaire soit fait pour achever le réseau central et le réseau élargi du RTE-T;

4. in afwachting van een unaniem besluit over een kerosinebelasting op EU-niveau, zoveel mogelijk bilaterale overeenkomsten af te sluiten met bereidwillige EU-landen, zoals Frankrijk, Duitsland of Nederland;

5. op Europees niveau mee te werken aan het definiëren en het realiseren van een nachttreinnetwerk tegen 2030, waarin in principe alle hoofdsteden van de lidstaten van de Europese Unie en andere grote steden en agglomeraties zijn geïntegreerd;

6. hiertoe binnen de EU te pleiten om naar het voorbeeld van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) een duidelijk gedefinieerd na te streven nachttreinenetwerk vast te leggen;

7. op Europees niveau te pleiten voor een centrale coördinatie van een dergelijk Europees nachttreinnetwerk door een versterkt Spoorwegbureau van de Europese Unie;

8. obstakels bij de uitbouw van internationale treinverbindingen op het vlak van grensoverschrijdende planning van infrastructuur, technische normen, compatibiliteit en financieringsmodellen zo snel mogelijk te werken;

9. de andere Europese lidstaten te wijzen op het belang de Europese minimumverplichtingen op het vlak van ETCS zo spoedig mogelijk te realiseren en vervolgens nog veel verder te gaan op het vlak van digitale communicatie tussen treinen, controlecentra en infrastructuur;

10. zich in een Europees kader in te zetten voor een moratorium op investeringen via EU-instrumenten en -instituten zoals TEN-T, CEF, de EIB en InvestEU op alle vervoersinfrastructuren die de Europese afhankelijkheid van olie vergroten;

11. zich er op Europees niveau voor in te zetten dat de mobiliteitsinvesteringen van voornoemde instrumenten en instituten nog veel meer dan heden gericht moeten zijn op investeringen in grensoverschrijdende spoorwegverbindingen;

12. bij de Commissie te pleiten aanvullende instrumenten te creëren om de nationale plannen met betrekking tot TEN-T van elke lidstaat op te volgen, om ervoor te zorgen dat voldoende wordt gedaan om het kern- en uitgebreide spoorwegnetwerk van de TEN-T te voltooien;

13. de veiller, au niveau européen, à l'élaboration d'une réglementation claire en vertu de laquelle les fonds européens finançant des études et des infrastructures dans le cadre du RTE-T sont considérés comme des moyens supplémentaires s'ajoutant au budget national consacré aux infrastructures, et pas comme des moyens financiers remplaçant les investissements nationaux dans les infrastructures;

14. d'œuvrer, au niveau de l'Union européenne, à la création d'au moins un site multilingue de vente de titres de transport doté d'un planificateur de voyage fournissant aux voyageurs des informations neutres et multimodales sur leurs voyages de porte à porte;

15. de lancer, tant par le biais du gestionnaire de l'infrastructure nationale belge que par une concertation avec les États membres voisins, le processus destiné à réduire le coût des sillons ferroviaires pendant la nuit;

16. d'organiser des formations suffisantes pour les conducteurs de train de la SNCB, afin de permettre leur déploiement sur les lignes internationales européennes.

29 octobre 2019

13. op Europees niveau voor duidelijke reglementering te zorgen dat Europese fondsen die betalen voor studies en infrastructuur in het kader van TEN-T benut worden als extra geld bovenop het nationale budget dat aan infrastructuur wordt uitgegeven, niet als financiële middelen om nationale investeringen in infrastructuur te vervangen;

14. zich binnen de EU in te zetten voor de realisatie van minstens één meertalige reisplanner en ticketsite die de reiziger neutrale en multimodale reisinformatie van deur tot deur;

15. zowel via de Belgische nationale infrastructuurbeheerder als via overleg met de naburige EU-lidstaten het proces te starten om de nachtelijke treinpadvergoedingen verlagen;

16. in voldoende opleiding te voorzien voor treinbestuurders van de NMBS zodat deze op internationale lijnen doorheen de EU kunnen worden ingezet.

29 oktober 2019

Kim BUYST (Ecolo-Groen)
 Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
 Evita WILLAERT (Ecolo-Groen)
 Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
 Tinne VAN DER STRAETEN (Ecolo-Groen)
 Georges GILKINET (Ecolo-Groen)
 Dieter VANBESIEN (Ecolo-Groen)
 Julie CHANSON (Ecolo-Groen)
 Kristof CALVO (Ecolo-Groen)
 Marie-Colline LEROY (Ecolo-Groen)