

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

27 januari 2010

27 janvier 2010

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de vrijwillige compensatie van
de CO₂-uitstoot van de burgerluchtvaart,
teneinde regelingen terzake te veralgemenen
en te vergemakkelijken**

(ingediend door de heer Philippe Blanchart c.s.)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à diffuser et à faciliter les opérations de
compensation volontaires des émissions
de CO₂ par les passagers aériens**

(déposée par M. Philippe Blanchart et consorts)

cdH	:	centre démocrate Humaniste
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
FN	:	Front National
LDD	:	Lijst Dedecker
MR	:	Mouvement Réformateur
N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	:	Parti Socialiste
sp.a	:	socialistische partij anders
VB	:	Vlaams Belang

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds het keerpunt van de jaren negentig, de deregulering van de luchtvaart en de komst van de lagekostenmaatschappijen is de burgerluchtvaart in sterke mate gedemocratiseerd. Terwijl het vliegtuig nemen het voorrecht van een elite was, heeft de komst van goedkope luchtvaartmaatschappijen ervoor gezorgd dat een steeds groter deel van de bevolking almaar sneller en verder, en ook goedkoper kan reizen.

In 2008 telden alleen al de Belgische luchthavens meer dan 22 miljoen passagiers. Voor Europa overstijgt dat cijfer vlotjes het miljard.

De democratisering van de burgerluchtvaart is onlosmakelijk verbonden met het feit dat toerisme en reizen naar het buitenland algemeen toegankelijk zijn geworden. Natuurlijk kunnen wij die ontwikkeling alleen maar toejuichen; voor velen van ons heeft ze een onmiskenbare maatschappelijke vooruitgang meegebracht.

Hoe gelukkig wij ook zijn dat almaar meer burgers reizen en eropuit trekken, het is geen goede zaak dat het vliegtuig voor bepaalde korte bestemmingen de bovenhand heeft gekregen op de trein.

Op bepaalde verbindingen lijken de vliegtuigen soms wel heuse "luchtbussen". Voor bepaalde bestemmingen is het vliegtuig de concurrent van de hogesnelheidstrein geworden. Maar wat voor zin heeft een vliegverbinding tussen Brussel en Londen, als een rit met de Eurostar tussen beide steden maar 1 uur en 51 minuten duurt?

De hogesnelheidstrein blijkt de snelste en milieuvriendelijkste oplossing te zijn voor trajecten tot 900 km die in minder dan vijf uur kunnen worden afgelegd.

Als voorbeeld nemen we een enkele reis Brussel-Marseille, twee steden die op 1 000 km van elkaar liggen:

Hogesnelheidstrein:

Reisduur: 4 u 48 minuten
Vertrek: Station Brussel-Zuid, in hartje Brussel

Wachttijd, incheckbalie enzovoort: 30 minuten
Aankomst: Gare Saint Charles in hartje Marseille

Tijd om het station te verlaten: 10 minuten

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le tournant des années 90, la déréglementation du trafic aérien et l'apparition des *low cost* ont vu l'aviation civile très largement se démocratiser. Si l'avion était auparavant réservé à une certaine élite, les *low cost* ont permis à une frange toujours plus importante de la population de voyager toujours plus vite et toujours plus loin à moindre coût.

En 2008, rien que pour la Belgique, plus de 22 millions de passagers ont transité par nos aéroports. Au niveau européen ce chiffre dépasse allègrement le milliard de passagers.

La démocratisation du mode aérien est le corollaire d'une démocratisation du tourisme et des séjours à l'étranger. Nous ne pouvons évidemment que saluer cette évolution sociétale synonyme d'un certain progrès social pour bon nombre d'entre nous.

Si effectivement nous sommes heureux de voir de plus en plus de concitoyens voyager et découvrir le monde, nous regrettons toutefois la place prépondérante qu'a prise le mode aérien sur certains types de destination courte distance au détriment du mode ferroviaire.

À cet égard, force est de constater que certains trajets aériens s'apparentent parfois à une sorte "d'autobus des airs". Ainsi, certaines destinations font concurrence avec les trains à grande vitesse. Est-il logique de proposer une desserte aérienne Bruxelles-Londres alors qu'en Eurostar le trajet ne durera que 1h51?

Il s'avère que le train à grande vitesse est la solution la plus rapide et la plus écologique pour les trajets d'une durée de moins de cinq heures et pouvant aller jusqu'à 900 km.

Prenons l'exemple d'un aller simple Bruxelles-Marseille, villes distantes de 1 000 km:

Train à grande vitesse:

Durée du trajet: 4h48
Départ: Gare de Bruxelles-Midi au cœur de la ville de Bruxelles
Temps d'attente, d'enregistrement, etc.: 30 minutes
Arrivée: Gare Saint Charles au cœur de la Ville de Marseille
Temps de sortie de la gare: 10 minutes

Totale reistijd tussen beide stadscentra: 5 uur en 28 minuten

Vliegtuig:

Duur van de vlucht: 1 uur en 30 minuten

Vertrek: *Brussels South Airport Gosselies*

Shuttlebus Brussel Zuid-luchthaven: 1 uur (de luchthaven raadt op zijn website aan de shuttlebus te nemen 3 uur vóór de vlucht)

Wachttijd, incheckbalie enzovoort: 2 uur (bagage kan worden ingecheckt ten vroegste 2 uur voor de vlucht en tot 40 minuten voor de vlucht)

Aankomst: Aéroport de Marseille-Provence (Marignane)

Tijd om bagage op te halen, de luchthaven te verlaten en op de shuttletrein te wachten: 45 minuten

Treinrit tussen de luchthaven en het centrum van Marseille (Gare Saint Charles): 25 minuten

Totale reistijd tussen beide stadscentra: 5 uur en 40 minuten

Niet alleen het aantal vluchten binnen Europa is explosief toegenomen, ook het aantal trans-Atlantische vluchten. Vandaag reis je even snel en makkelijk van Brussel naar New York als honderd jaar geleden van Brussel naar Luik.

Dat massale gebruik van het vliegtuig heeft ontegensprekelijk een impact op het milieu, aangezien het vliegverkeer verantwoordelijk is voor 3 % van de totale uitstoot van broeikasgassen (BKG) in de Europese Unie. In verhouding is dat heel veel, want zowat 28 % van de totale CO₂-uitstoot in Europa is afkomstig van het verkeer.

In dat verband zij opgemerkt dat de BKG-uitstoot in de Europese Unie door de luchtvaart tussen 1990 en 2004 met 87 % is toegenomen, terwijl voor andere sectoren een vermindering van de totale uitstoot wordt genoteerd. Bovendien is de kans groot dat het aantal vluchten tegen 2020 ruimschoots zal verdubbelen.

Van alle vervoermiddelen brengt het luchtvervoer de grootste CO₂-uitstoot per passagier/km mee. Een vliegtuigpassagier produceert gemiddeld immers dubbel zoveel CO₂ als een autopassagier, en zes keer meer dan een trein-, metro- of busreiziger.

Daarnaast zijn er nog andere neveneffecten, zoals geluidhinder, maar ook de verontreiniging als gevolg van de uitstoot van stikstofdioxiden of de condensatiestrepen, hoewel van deze laatste de milieu-impact nog niet helemaal is aangetoond.

Temps de voyage cumulé de centre à centre: 5h28

Avion:

Durée du vol: 1h30

Départ: *Brussels South Airport Gosselies*

Navette bus Bruxelles-Midi-aéroport: 1 heure (le site web de l'aéroport conseille vivement de prendre la navette 3h avant le vol)

Temps d'attente, d'enregistrement, etc.: 2 heures (N.B.: l'ouverture de l'enregistrement des bagages 2h avant le vol et fermeture de l'enregistrement 40 minutes avant le départ du vol)

Arrivée: Aéroport Marseille-Provence (Marignane)

Temps de récupération des bagages, sortie de l'aéroport et attente de la navette: 45 minutes

Navette train Aéroport-Marseille (gare Saint Charles): 25 minutes

Temps de voyage cumulé de centre à centre: 5h40

À côté des vols intra-européens, nous observons également une explosion des vols transatlantiques. Aujourd'hui, faire Bruxelles-New York est aussi simple et rapide que de faire Bruxelles-Liège il y a un siècle.

Ce recours massif au transport aérien n'est évidemment pas sans conséquences sur l'environnement, le mode aérien étant responsable de 3 % des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) dans l'Union européenne, ce qui est proportionnellement très important lorsque l'on sait que les transports représentent plus ou moins 28 % des émissions de CO₂ au niveau européen.

À cet égard, il faut relever que les émissions de GES produites dans l'Union européenne par l'aviation ont augmenté de 87 % entre 1990 et 2004 alors que l'on observe une diminution des émissions globales dans d'autres secteurs. Ajoutons à cela que le trafic aérien devrait vraisemblablement plus que doubler à l'horizon 2020.

Des différents modes de transport, c'est le transport aérien qui génère la plus grande quantité d'émissions de CO₂ par passager/km. En effet, un passager d'avion produit, en moyenne, deux fois plus de CO₂ qu'en voiture, et six fois plus qu'en train, en métro ou en bus.

À cela faut-il encore ajouter les autres polluants, tels que le bruit, bien entendu, mais également les oxydes d'azote ou encore les traînées de condensation dont les effets sur l'environnement sont encore assez mal connus.

Een concreet voorbeeld: bij een retourvlucht Parijs-New York wordt voor elke passagier zo'n 1,25 ton CO₂ uitgestoten. Volgens de wetenschappers van het IPCC moet dat cijfer met 2 à 3 worden vermenigvuldigd om de volledige uitstoot van alle vliegtuigen te verrekennen. De totale CO₂-uitstoot voor een retourvlucht Parijs-New York bedraagt dan ook 3,4 ton per passagier.

Die retourvlucht heeft met andere woorden een even grote impact op het klimaat als een jaar lang met een middenklassewagen rijden of een jaar lang een huis verwarmen.

Voor de berekening van de CO₂-uitstoot van vliegtuigen gaat het Franse agentschap voor milieu en energiebeheersing¹ uit van de volgende cijfers:

- korte afstand (< 1000 km): 148 g CO₂/passagier/km;
- middellange afstand (> 1000 km): 134 g CO₂/passagier/km;
- lange afstand: 96 g CO₂/passagier/km.

Kortom, het vliegtuig blijft dan wel het enige vervoermiddel voor bestemmingen buiten Europa, er mag niet ondoordacht gebruik van worden gemaakt.

Technologische en politieke vooruitgang zorgt ervoor dat de impact van de luchtvaart op het milieu afneemt. Dankzij de technologische vooruitgang stijgt het energierendement van vliegtuigen voortdurend, terwijl politieke oplossingen, zoals de opname van het luchtverkeer in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie, ten uitvoer gelegd kunnen en moeten worden.

Ook de consument die het vliegtuig wil nemen, kan zijn steentje bijdragen om zijn ecologische voetafdruk te verkleinen. Uiteraard kan hij altijd zijn gedrag aanpassen en zijn vakanties anders organiseren door bijvoorbeeld indien mogelijk de trein te nemen.

Tegelijk met die noodzakelijke gedragsverandering wat het vervoermiddel betreft, is de jongste jaren een ander initiatief genomen dat aan de burgerzin appelleert, namelijk de CO₂-compensatie.

CO₂-compensatie bestaat erin dat de consument een bedrag betaalt waarmee projecten worden gefinancierd die dezelfde hoeveelheid CO₂ besparen als die welke wordt uitgestoten.

¹ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) – Frankrijk.

Un exemple concret: lors d'un aller-retour Paris-New York, un avion émet environ 1,25 tonnes de CO₂ par passager. Selon les scientifiques du GIEC, si nous voulons tenir compte de l'ensemble des émissions des avions, il faut multiplier ce chiffre par 2 ou par 3. Autrement dit, l'effet du vol Paris-New York serait donc de 3,4 tonnes de CO₂.

En d'autres termes, cela signifie que cet aller-retour a presque autant d'effet sur le climat que de rouler toute une année avec une voiture moyenne ou de chauffer une maison pendant un an.

Afin d'évaluer les émissions de CO₂ des avions, l'ADEME¹ utilise les chiffres suivant:

- court-courrier (distance < 1000 km): 148 g CO₂/voyageur/km
- moyen-courrier (distance > 1000 km): 134 g CO₂/voyageur/km
- long-courrier: 96 g CO₂/voyageur/km

En conclusion, si l'avion reste pratiquement le seul et unique moyen de transport pour les destinations extra-européennes, il faut toutefois l'utiliser à bon escient.

Afin de diminuer l'impact de l'aviation sur l'environnement, des avancées sont faites d'un point de vue technologique et politique. En effet, l'évolution technologique améliore constamment le rendement énergétique des avions tandis que des solutions politiques, telles que l'intégration des transports aériens dans le système communautaire d'échange des droits d'émissions, peuvent — et doivent — être mises en œuvre.

De son côté, le consommateur peut également agir afin de diminuer son empreinte écologique lorsqu'il prend l'avion. Bien sûr, il pourra toujours agir en modifiant ses comportements et en repensant l'organisation de ses vacances en utilisant le train par exemple quand cela est possible.

Parallèlement à ce nécessaire changement modal, une autre démarche citoyenne s'est développée ces dernières années: la compensation des émissions de CO₂.

La compensation des émissions de CO₂ consiste à payer un montant donné pour financer des projets permettant d'économiser une quantité de CO₂ équivalente au CO₂ émis.

¹ Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) – France.

Het kan gaan om projecten die CO₂ helpen afvangen, zoals het aanplanten van bomen, of om projecten waarbij de CO₂-uitstoot aan de bron wordt aangepakt en waarbij spaarzaam energieverbruik en hernieuwbare energiebronnen worden aangemoedigd. Het aantal websites waarop consumenten hun CO₂-uitstoot kunnen compenseren, neemt hand over hand toe.

De forse toename van het aantal CO₂-compensatiebedrijven brengt natuurlijk grote verschillen mee inzake transparantie, uitstootberekening, certificatie en het type alsook de ligging van het project. Voor de consument is het moeilijk het overzicht te bewaren en met kennis van zaken een keuze te bepalen.

Dit voorstel van resolutie wil dan ook bevorderen dat alle websites waarop vliegtickets kunnen worden geboekt, stelselmatig heldere en bevattelijke informatie verschaffen over de mogelijkheden de CO₂-uitstoot te compenseren.

Concreet zal een webpagina met de bedoelde informatie automatisch verschijnen wanneer de consument de aankoop van zijn vliegticket wil bevestigen. Aldus zal elke consument stelselmatig worden geïnformeerd over de mogelijkheid van en de nadere voorwaarden voor een compensatie van de CO₂-uitstoot.

Ingeval de consument zijn vliegticket persoonlijk in een reisbureau boekt, zal de reisagent ertoe verplicht zijn de consument de mogelijkheid te bieden de CO₂-uitstoot van zijn vlucht te compenseren.

Ces projets permettent soit de capter le CO₂, par exemple par le biais de plantation d'arbres, soit de diminuer les émissions de CO₂ à la source en promouvant une meilleure efficacité énergétique ou encore l'utilisation d'énergies renouvelables. De plus en plus de sites proposent, aujourd'hui, de compenser ses émissions personnelles de CO₂.

Cette multiplicité de l'offre des opérateurs de compensation est également synonyme de grande disparité au niveau de la transparence, du calcul des émissions, de la certification, des types et de la localisation des projets. Pour le consommateur, il n'est pas du tout évident de s'y retrouver et d'effectuer son choix en toute connaissance de cause.

C'est pourquoi la présente proposition de résolution vise à intégrer de façon systématique une information claire et didactique concernant les possibilités de compensation des émissions de CO₂ sur l'ensemble des sites Internet proposant la réservation de billets d'avion.

Cette information prendrait la forme d'une page Internet s'ouvrant automatiquement lorsque le consommateur désire confirmer l'achat de son vol. Ainsi, celui-ci serait systématiquement informé de la possibilité et des modalités de compensation des émissions de CO₂.

Dans le cas d'une réservation "physique" dans une agence de voyage, l'agent de voyage sera tenu de proposer systématiquement au consommateur la possibilité de compenser son vol.

Philippe BLANCHART (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Jean CORNIL (PS)
Yvan MAYEUR (PS)
Guy MILCAMPS (PS)
Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)
Camille DIEU (PS)
Marie ARENA (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de forse toename van het luchtverkeer de jongste jaren en de verwachte verdubbeling ervan tegen 2020;

B. overwegende dat een vliegtuigpassagier gemiddeld dubbel zoveel CO₂ uitstoot als een autopassagier, en zes keer meer dan een trein-, metro- of busreiziger;

C. overwegende dat een trans-Atlantische retourvlucht Parijs-New York haast een even grote impact op het klimaat heeft als een jaar lang met een middenklassewagen rijden of een jaar lang een huis verwarmen;

D. gelet op de urgentie van het klimaatvraagstuk en de noodzaak van zowel collectieve als individuele inspanningen;

E. gelet op de noodzakelijke bewustmaking van de bevolking;

F. overwegende dat er almaar meer mogelijkheden zijn om de CO₂-uitstoot individueel te compenseren;

VERZOEKT DE REGERING:

1. alle bij de burgerluchtvaart betrokken actoren (luchthavens, vliegmaatschappijen, reisbureaus enzovoort) ertoe op te roepen op het reserveringsgedeelte van hun website stelselmatig duidelijke informatie te verschaffen over de mogelijkheid voor de consument om zijn CO₂-uitstoot te compenseren; meer bepaald zal bij het bevestigen van de aankoop van een vliegbiljet een webpagina verschijnen met de boodschap “*U kunt de CO₂-uitstoot van uw vlucht compenseren*”;

2. de diverse gegevens te bepalen die op de bedoelde webpagina moeten worden vermeld;

3. de betrokken actoren een modelwebpagina te bezorgen die zij op hun website kunnen opnemen;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l'augmentation considérable du trafic aérien ces dernières années et le doublement annoncé de celui-ci à l'horizon 2020;

B. considérant qu'un passager d'avion émet en moyenne deux fois plus de CO₂ qu'en voiture et six fois plus qu'en train, en métro ou en bus;

C. considérant qu'un vol transatlantique Paris-New York aller-retour a presque autant d'effets sur le climat que de rouler toute une année avec une voiture moyenne ou de chauffer une maison pendant un an;

D. considérant l'urgence climatique et la nécessité d'agir tant collectivement qu'individuellement;

E. considérant la nécessaire prise de conscience citoyenne;

F. considérant le développement des possibilités de compensation individuelle des émissions de CO₂;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. d'inviter l'ensemble des acteurs actifs dans le transport aérien de personnes (aéroports, compagnies aériennes, agences de voyages, etc.) à inclure sur leur site Internet, de façon systématique et visible, une invitation à compenser les émissions de CO₂ lors de la réservation d'un vol. Cette invitation prendra la forme d'une page Internet “*Votre vol peut être compensé*” s'ouvrant automatiquement lors de la confirmation de l'achat d'un vol;

2. de définir les différentes informations devant impérativement être contenues dans la page Internet;

3. de fournir aux acteurs concernés ladite page Internet afin de l'inclure dans leur site Internet;

4. de reisbureaus te vragen de consument stelselmatig de mogelijkheid te bieden de CO₂-uitstoot van zijn vlucht te compenseren;

5. vliegbiljetten altijd te voorzien van de vermelding *“U kunt de CO₂-uitstoot van uw vlucht compenseren”*.

30 november 2009

4. d'inviter les agences de voyage à proposer de façon systématique la compensation des émissions de CO₂ pour le vol réservé;

5. d'inclure systématiquement sur les billets de réservation la formule suivante: *“Votre vol peut être compensé”*.

30 novembre 2009

Philippe BLANCHART (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Jean CORNIL (PS)
Yvan MAYEUR (PS)
Guy MILCAMPS (PS)
Bruno VAN GROOTENBRULLE (PS)
Camille DIEU (PS)
Marie ARENA (PS)