

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 avril 2023

PROJET DE LOI**portant soutien au transport
de voyageurs par trains de nuit****Rapport****de la première lecture**fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Jef Van den Bergh**Sommaire****Pages**

I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la mobilité.....	3
II. Discussion	3
A. Questions et observations des membres	3
B. Réponses du ministre	8
C. Répliques de membres	10
III. Votes	11

*Voir:*Doc 55 **3221/ (2022/2023)**:

001: Projet de loi.

002: Amendements.

Voir aussi:

004: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 april 2023

WETSONTWERP**houdende de steun
voor het reizigersvervoer per nachttreinen****Verslag****van de eerste lezing**namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Jef Van den Bergh****Inhoud****Blz.**

I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van mobiliteit.....	3
II. Bespreking.....	3
A. Vragen en opmerkingen van de leden	3
B. Antwoorden van de minister	8
C. Replieken van de leden	10
III. Stemmingen	11

*Zie:*Doc 55 **3221/ (2022/2023)**:

001: Wetsontwerp.

002: Amendementen.

Zie ook:

004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

09431

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 cd&v Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB Maria Vindevoghel
 Open Vld Marianne Verhaert
 Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

Les Engagés Josy Arens

N-VA : *Nieuw-Vlaamse Alliantie*
 Ecolo-Groen : *Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
 PS : *Parti Socialiste*
 VB : *Vlaams Belang*
 MR : *Mouvement Réformateur*
 cd&v : *Christen-Democratisch en Vlaams*
 PVDA-PTB : *Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
 Open Vld : *Open Vlaamse liberalen en democraten*
 Vooruit : *Vooruit*
 Les Engagés : *Les Engagés*
 DéFI : *Démocrate Fédéraliste Indépendant*
 INDEP-ONAFH : *Indépendant – Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi le 19 avril 2023.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ

M. Georges Gilkinet, vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, présente son projet de loi. Pour le détail, il est renvoyé à l'exposé des motifs (DOC 55 3221/001, p. 3).

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que l'exposé des motifs (DOC 55 3221/001, p. 3 et suivantes) frise par moments le fondamentalisme climatique. En le lisant, on a l'impression que ceux qui ne voyagent pas en train de nuit sont des irresponsables. Le ton du texte est agaçant.

Sur le fond, l'intervenant croit comprendre que 50 % des coûts externes susceptibles d'être évités par rapport à d'autres moyens de transport reviendront à Infrabel au titre de compensation pour les frais qui sont payés aux transporteurs.

S'agira-t-il alors d'une dépense annuelle de deux millions d'euros effectuée par l'État fédéral à partir de 2023?

Le membre souligne qu'il existe une raison expliquant pourquoi les trains de nuit ne circulent pas: ce service n'est pas intéressant sur le plan commercial.

Le ministre s'inquiète du climat, ce qui est légitime, mais il ne s'inquiète pas de l'état des finances publiques. Il part du principe que les trains de nuit remplaceront les voyages en avion ou en voiture. Pourquoi ne pas considérer que le train de nuit enrichira l'offre de transport, aux côtés de l'avion et de la voiture plutôt qu'il ne remplacera ces autres modes de transport?

L'État peut-il se permettre ces dépenses additionnelles compte tenu du niveau actuel des prélèvements publics?

Ne serait-il pas judicieux d'agir au niveau européen en élaborant un cadre uniforme au lieu d'octroyer à part à la Belgique des subventions spéciales à un mode de voyage qui s'est avéré un échec?

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 19 april 2023.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT

De heer Georges Gilkinet, vice-eersteminister en minister van Mobiliteit, licht zijn wetsontwerp toe. Voor meer details wordt verwezen naar de memorie van toelichting (DOC 55 3221/001, blz. 3).

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) vindt dat de memorie van toelichting (DOC 55 3221/001, p. 3 e.v.) bij momenten naar klimaatfundamentalisme zweemt. Het is alsof wie niet de nachttrein zou nemen onverantwoord handelt. Die toon is aanstootgevend.

Ten gronde lijkt het erop neer te komen dat 50 % van de externe kosten die kunnen worden voorkomen in vergelijking met het gebruik van andere vervoersmodi naar Infrabel gaan als tegemoetkoming voor de kosten die aan de vervoerders worden betaald.

Gaat het dan om een uitgave van de Federale Staat van 2 miljoen euro per jaar vanaf 2023?

Het lid merkt op dat er toch een reden is waarom er geen nachttreinen rijden: dit is commercieel niet interessant.

De minister is bezorgd over het klimaat, wat legitiem is, maar niet over de staatsfinanciën. Hij gaat ervan uit dat de nachttrein de vliegreis of de autorit vervangt. Wat als de reis per nachttrein als een extraatje naast vliegen en autorijden komt, en niet in de plaats van die andere vervoersmodi?

Kan de overheid zich deze bijkomende uitgaven veroorloven in het licht van het bestaande overheidsbeslag?

Is het niet raadzaam om een en ander in Europees verband te regelen via een uniform kader in plaats van afzonderlijk in België subsidies toe te kennen aan een reisvorm die niet succesvol is gebleken?

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) annonce le soutien de son groupe au projet de loi.

Le membre souligne que l'histoire du rail n'est pas déterminé par des facteurs économiques uniquement, mais aussi par des choix politiques et le développement des compagnies aériennes organisant des vols à bas prix, au détriment, notamment, des trains de nuit, du moins en Europe occidentale, car le modèle subsiste en Europe centrale et orientale.

Le soutien à ce type de transport doit se faire de manière multiple, et le projet de loi à l'examen y participe. D'ailleurs, l'État fédéral aide et accompagne sur le plan administratif les opérateurs qui souhaitent organiser des liaisons au départ de la Belgique. Il est bon qu'un État qui héberge la capitale de l'Europe soit le moteur de cette évolution.

Le soutien est modeste et l'endettement est extrêmement encadré, alors que le train se présente comme un moyen de transport fort écologique en comparaison des autres modes. Il convient donc certainement de le soutenir pour le trafic national et international. Cela ne signifie pas que les autorités vont mettre de force les personnes dans les trains, mais uniquement que celles-ci disposeront d'une offre supplémentaire. Le membre ne comprend pas pourquoi il ne serait pas bon que les générations futures puissent voyager différemment.

M. Parent et consorts présentent les amendements n^{os} 1 à 4 (DOC 55 3221/002).

L'amendement n^o 1 tend à prendre en compte les externalités, c'est-à-dire le coût engendré par les transports selon leur degré de pollution, à la suite d'échanges avec la Commission européenne et conformément aux prescriptions de l'Union européenne.

L'amendement n^o 2 tend à apporter une modification dans le cadre de l'effet rétroactif envisagé par le projet de loi. Le système de subsides a été annoncé en 2021 et, entre-temps, il existe une offre renforcée des opérateurs en pleine émulation.

L'amendement n^o 3 tend à renforcer le texte sur le plan juridique à la suite d'un échange entre le SPF Mobilité et Transports et la Commission européenne. D'après un sondage du SPF, il existe un intérêt marqué pour les trains de nuit. Il convient dès lors d'assurer un service attractif, de qualité, confortable et bon marché.

Mme Chanelle Bonaventure (PS) rappelle que son groupe soutient depuis des années le développement

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) kondigt aan dat zijn fractie het wetsontwerp zal steunen.

Het lid benadrukt dat de geschiedenis van de spoorwegen niet alleen door economische factoren wordt bepaald, maar ook door beleidskeuzes en door de ontwikkeling van de luchtvaartmaatschappijen die goedkope vluchten aanbieden ten koste onder meer van de nachttreinen, althans in West-Europa, aangezien dat model wel nog standhoudt in Centraal- en Oost-Europa.

Dergelijke vorm van vervoer moet op diverse wijzen worden ondersteund en dit wetsontwerp draagt daartoe bij. De Federale Staat biedt overigens administratieve ondersteuning en begeleiding aan operatoren die treinverbindingen willen organiseren vanuit België. Het is een goede zaak dat een Staat waar de hoofdstad van Europa is gelegen de drijvende kracht achter die evolutie is.

De steun is bescheiden en de schulden zijn aan uiterst strikte regels onderworpen, terwijl de trein nochtans een heel ecologisch vervoersmiddel is in vergelijking met andere vervoersmodi. Het staat dan ook buiten kijf dat het nationale en internationale treinvervoer moet worden ondersteund. Dat betekent niet dat de overheid de mensen zal dwingen de trein te nemen; ze zullen alleen over een bijkomend aanbod beschikken. Het lid begrijpt niet waarom het geen goede zaak zou zijn dat de toekomstige generaties anders kunnen reizen.

De heer Parent c.s. dient de amendementen nrs. 1 tot 4 (DOC 55 3221/002) in.

Amendement nr. 1 strekt ertoe naar aanleiding van de gesprekken met de Europese Commissie en overeenkomstig de voorschriften van de Europese Unie rekening te houden met de externe kosten, met andere woorden de kosten die de vervoersmodi met zich brengen afhankelijk van de mate waarin ze vervuilen.

Amendement nr. 2 strekt tot wijziging van de in het wetsontwerp beoogde regeling inzake de terugwerkende kracht. De subsidieregeling werd in 2021 aangekondigd, maar intussen hebben de operatoren een versterkt en heel competitief aanbod uitgewerkt.

Amendement nr. 3 beoogt het wetsontwerp juridisch te verstevigen naar aanleiding van de gesprekken met de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Europese Commissie. Uit een peiling van de FOD blijkt een duidelijke belangstelling voor nachttreinen. Er moet dus een aantrekkelijke, kwaliteitsvolle, comfortabele en goedkope dienstverlening komen.

Mevrouw Chanelle Bonaventure (PS) wijst erop dat haar fractie de ontwikkeling van de nachttrein al jarenlang

du train de nuit, qui est une solution dans le contexte climatique actuel, compte tenu du fait qu'un train cause nettement moins d'émissions de gaz à effet de serre. Le voyage en train de nuit présente également de nombreux autres avantages par rapport à l'avion que l'intervenante passe en revue. Le train de nuit permet ainsi d'épargner une nuit à l'hôtel, d'éviter des déplacements liés au voyage en avion, de faire l'économie d'un taxi, ou de ne pas perdre son temps dans un aéroport.

Le ministre dispose-t-il d'informations quant au développement de différentes liaisons au départ de la Belgique? Dans quelle mesure le projet de loi contribuera au développement du train de nuit? Y a-t-il eu des contacts du gouvernement avec des tiers et qu'en est-il ressorti?

Pour le groupe socialiste, l'accès au train de nuit pour chacun, en termes financiers, est important. Le mécanisme de soutien pourra-t-il favoriser un prix attractif? Le ministre envisage-t-il de demander aux opérateurs de baisser leurs prix pour attirer plus de passagers? Le projet de loi ne risque-t-il pas d'empêcher l'utilisation de trains moins énergivores?

M. Frank Troosters (VB) n'est pas opposé au projet de loi à l'examen, pour autant que le trafic des trains de nuit soit organisé correctement et que ce mode de transport soit économiquement rentable. On observe une romantisation des trains de nuit ("on se réveille à destination après une bonne nuit de sommeil"), mais ceux-ci n'ont néanmoins pas disparu sans raison avec l'avènement de modes de transport plus rapides et plus efficaces. Leur rentabilité et la situation économique du passé l'expliquent également.

Le gouvernement entend faire un cadeau au travers du projet de loi à l'examen. En effet, le train de nuit ne décolle pas vraiment et le budget de deux millions d'euros prévu à cet effet est mobilisé: ces fonds seront utilisés en faveur d'opérateurs étrangers qui n'ont que peu de conditions à remplir, à un moment où le rail belge est confronté à de très grandes difficultés.

Le membre renvoie à l'article 2 du projet de loi, qui définit le train de nuit comme un train qui circule la nuit et qui se compose d'au moins une voiture-couche et/ou une voiture-lit.

L'article 6 dispose que le montant du soutien financier par semestre est limité à 30 % du coût total des activités du candidat en termes de transport ferroviaire de voyageurs par trains de nuit sur le territoire belge pour le semestre concerné. Comment les contrôles se dérouleront-ils?

steunt. De nachttrein biedt in de huidige klimaatcontext immers een oplossing, aangezien een trein veel minder broeikasgassen uitstoot. De reis met de nachttrein biedt ook tal van voordelen ten opzichte van een reis met het vliegtuig: door te reizen met de nachttrein spaart men een hotelovernachting uit, hoeft de reiziger zich niet te verplaatsen naar een luchthaven en geen taxi te betalen en verliest hij geen tijd op de luchthaven.

Heeft de minister informatie over de ontwikkeling van treinverbindingen vanuit België? In hoeverre zal het wetsontwerp bijdragen tot de ontwikkeling van de nachttrein? Heeft de regering contacten met derden en, zo ja, wat is daaruit voortgekomen?

Voor de socialistische fractie is het belangrijk dat de nachttrein uit financieel oogpunt voor iedereen toegankelijk is. Zal de steunregeling een aantrekkelijk tarief mogelijk maken? Zal de minister de operatoren vragen hun prijzen te verlagen om meer passagiers aan te trekken? Houdt het wetsontwerp geen belemmering in voor het gebruik van treinen die minder energie verbruiken?

De heer Frank Troosters (VB) is het wetsontwerp niet ongenegen. Voorwaarde is dat het nachttreinverkeer degelijk wordt georganiseerd en dat het economisch rendabel is. Men overgiet het nachttreinverhaal echter met een romantisch sausje ("fris uitgeslapen wakker worden op uw bestemming"), maar de nachttreinen zijn niet voor niets verdwenen, na de komst van snellere en efficiëntere vervoersmodi. Ook de rendabiliteit en de economische situatie in het verleden zijn een verklaring.

Met het wetsontwerp wil de regering een cadeautje uitdelen. De nachttrein komt niet echt van de grond en de begroting die hiervoor 2 miljoen euro toekent wordt aangesproken: de middelen worden in voor het spoor in België zeer moeilijke tijden gebruikt ten voordele van buitenlandse exploitanten die weinig voorwaarden dienen te vervullen.

Het lid verwijst naar artikel 2 van het wetsontwerp: nachttrein is een trein met ten minste één coucette- of slaaprijtuig die 's nachts rijdt.

Artikel 6 bepaalt dat de financiële steun per semester beperkt is tot 30 % van de totale kosten van de activiteiten van de kandidaat op vlak van reizigersvervoer per nachttrein op het Belgische grondgebied voor het betrokken semester. Hoe zal de controle verlopen?

On ignore aussi ce que l'article 7 entend par "coût d'utilisation" dans le cadre des documents que les candidats devront conserver pour justifier "le coût d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire". Par exemple, des appels téléphoniques passés en Autriche dans un train de nuit belge entreraient-ils en ligne de compte à cet égard?

L'amendement n° 6 manque aussi de clarté.

Le membre en arrive à ses questions.

Quel est l'objectif du ministre en matière d'émissions de gaz à effet de serre, et comment l'évaluation se déroulera-t-elle dans le temps? Des objectifs concrets ont-ils été fixés et comment pourra-t-on mesurer l'efficacité des mesures?

L'intervenant conclut en indiquant qu'il manque en réalité une obligation de résultat. En outre, on pourrait bien mieux dépenser l'argent public ailleurs.

M. Jef Van den Bergh (cd&v) indique que son groupe soutiendra le projet de loi à l'examen. Le cd&v a toujours défendu la multimodalité, qui est un excellent choix pour voyager en Belgique, comme à l'étranger.

Si les trains de nuit font parfois naître un peu de nostalgie, il n'est pas si simple, sur les plans commercial et opérationnel, de créer et de proposer une offre à cet égard. D'un autre côté, il semble qu'il existe un marché en la matière, le taux d'occupation des trains de nuit étant assez élevé.

Des idéaux écologiques ne sous-tendent pas toujours le choix du train de nuit pour voyager. En effet, certains voyagent en train de nuit parce qu'ils n'aiment tout simplement pas voyager en avion qui nécessite de se présenter à l'aéroport longtemps avant l'heure du vol, puis encore d'attendre le décollage, de se soumettre à des contrôles, le tout dans une grande agitation, ce qui n'est pas du goût de tout le monde.

Pour réussir, le train de nuit devra en tout cas disposer d'un réseau européen intégré, ce qui constitue le défi majeur. Le soutien apporté par le projet de loi ne constitue rien de plus qu'un coup de pouce, que l'intervenant approuve.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) souscrit pleinement au concept des trains de nuit. Ces trains sont confortables, écologiques et capables de transporter beaucoup de passagers, mais ils ont presque totalement disparu en raison de la libéralisation du rail.

S'il est vrai que l'exploitation de trains de nuit est onéreuse, le PVDA-PTB estime qu'il n'est pas obligatoire

Onduidelijk is ook wat er in artikel 7 wordt bedoeld met "gebruikskosten" in het kader van de door de kandidaten te bewaren documentatie om "de gebruikskosten voor de Belgische spoorweginfrastructuur" te staven. Komen, bij wijze van voorbeeld, telefoons die in Oostenrijk worden gepleegd over de Belgische nachttrein in aanmerking?

Ook amendement nr. 6 is vaag omschreven.

Het lid komt tot zijn vragen.

Wat beoogt de minister in termen van uitstoot van broeikasgassen en hoe zal een en ander in de tijd worden geëvalueerd? Zijn er concrete doelstellingen en hoe kan men het succes van de maatregelen meten?

Om af te ronden, ontbreekt eigenlijk een resultaatsverbintenis. Bovendien kan men het geld veel beter spenderen.

De heer Jef Van den Bergh (cd&v) zegt de steun van zijn fractie toe. cd&v is altijd opgekomen voor multimodaliteit. Niet alleen in het binnenland, maar ook voor reizen naar het buitenland is keuze goed.

Rond nachttreinen hangt soms wat nostalgie, commercieel en operationeel is het niet zo eenvoudig om dat op te starten en tot stand te brengen. Anderzijds lijkt het wel dat hiervoor een markt bestaat, de bezettingsgraad van nachttreinen ligt behoorlijk hoog.

Achter het reizen met de nachttrein moeten niet altijd ecologische idealen worden gezocht. Sommigen nemen de nachttrein omdat ze gewoon niet graag met het vliegtuig reizen: je moet lang voor je vlucht op de luchthaven zijn en ook daarna nog wachten op je vertrek, controles ondergaan en er heerst bovendien ook heel wat drukte. Niet iedereen vindt dat allemaal even prettig.

Om succesvol te worden, dient de nachttrein in ieder geval over een geïntegreerd Europees netwerk te beschikken en daar zitten de grote uitdagingen. De steun in het wetsontwerp is niet meer dan een duwtje in de rug, die de goedkeuring wegdraagt van de spreker.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) staat volledig achter het nachttreinconcept. De nachttrein is comfortabel, ecologisch en kan zeer veel passagiers vervoeren, maar door de liberalisering van het spoor zijn de nachttreinen bijna helemaal verdwenen.

Het exploiteren van nachttreinen is duur, maar voor PVDA-PTB is winst geen *must*. Het is een dienst die

de réaliser des bénéfices. En effet, il s'agit d'un service que l'État devrait proposer à un prix abordable. Les entreprises ferroviaires fortes sont généralement des entreprises publiques, comme ÖBB. La libéralisation du trafic ferroviaire est source de problèmes, comme l'illustre aussi le drame survenu récemment en Grèce.

Les entreprises nationales de chemins de fer pourront-elles bénéficier du mécanisme de subvention? Un plafond est-il prévu pour l'octroi de subventions? Qu'arrivera-t-il après 2024? De nouvelles liaisons de trains de nuit seront-elles possibles dès 2025? Ces nouvelles liaisons ne desserviront-elles plus la Belgique? Les prix grimperont-ils alors en flèche? Les trains de nuit sont-ils déjà subventionnés ailleurs en Europe? Les destinations ne dépendront-elles pas du montant des subventions, auquel cas les avantages financiers, et pas la demande, deviendront décisifs? Que pense le ministre des lignes TGV connectées à l'aéroport?

M. Josy Arens (Les Engagés) est favorable au projet de loi, mais il faudrait aussi que l'Europe investisse. Il y a d'ailleurs urgence, eu égard aux conditions climatiques.

Que se passera-t-il après 2024?

Comment la limite de 30 % dont il est question à l'article 6 a-t-elle été établie?

Les mesures de sécurité à prendre dans les gares de desserte ont-elles été prises en considération dans les coûts du projet?

Comment concilier circulation nocturne et travaux exécutés la nuit?

Un budget est-il prévu pour la réduction des prix pour le voyageur?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) est favorable au train de nuit et soutiendra le texte à l'examen. Le projet de loi n'est clairement pas la panacée. Plusieurs éléments devront être précisés pour que le choix le plus écologique soit aussi le choix le plus logique. La réservation des billets, l'acheminement des bagages ou encore les droits des passagers sont certainement perfectibles. Le rôle de pionnier que la Belgique entend jouer en la matière constitue en tout cas une source de fierté.

L'affirmation selon laquelle il n'existerait pas de marché pour les trains de nuit est réfutée par les évolutions observées (ÖBB, ...) et par les initiatives lancées par des organisations comme *Back on Track*.

de overheid goedkoop dient aan te bieden. Doorgaans worden sterke spoorwegbedrijven door de Staat gerund. ÖBB is zo in overheidshanden. Spoorwegen aan de markt overlaten, geeft problemen, zoals het recente drama in Griekenland ook illustreert.

Kunnen nationale spoorwegmaatschappijen een beroep doen op het subsidiemechanisme? Zijn er grenzen aan de toekenning van subsidies? Wat gebeurt er na 2024? Zijn nieuwe nachttreinverbindingen vanaf 2025 mogelijk? Gaan de nieuwe verbindingen België niet meer aandoen? Zullen de prijzen dan fors stijgen? Genieten nachttreinen elders in Europa reeds subsidies? Zullen de bestemmingen niet afhangen van het bedrag van de subsidies, waarbij niet de vraag maar de financiële voordelen de doorslag geven? Wat is de opvatting van de minister inzake hst-verbindingen met de luchthaven?

De heer Josy Arens (Les Engagés) schaaft zich achter de inhoud van het wetsontwerp, hoewel hij vindt dat ook Europa zou moeten investeren. Gelet op de klimaatsituatie, is er trouwens veel haast mee gemoeid.

Wat zal er na 2024 gebeuren?

Hoe komt men aan de in artikel 6 vermelde beperking tot 30 %?

Werd met de veiligheidsmaatregelen die in de bediende stations moeten worden genomen rekening gehouden in het kader van de kosten van het project?

Hoe kan het nachttreinverkeer worden verzoend met werkzaamheden die 's nachts worden uitgevoerd?

Wordt er een budget uitgetrokken voor de verlaging van de reizigerstarieven?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) staat achter nachttreinen en zal de tekst steunen. Het wetsontwerp is duidelijk geen oplossing voor alles, een aantal elementen dienen te worden uitgeklaard, zodat de meest ecologische keuze ook de meest logische keuze wordt. Het boeken van een ticket, de afhandeling van de bagage of passagiersrechten kunnen zeker worden verbeterd. De voortrekkersrol die het land wil spelen is in ieder geval reden tot trots.

De bewering dat er geen markt voor nachttreinen zou bestaan, wordt door de ontwikkelingen (ÖBB enzovoort) en de inzet van organisaties zoals *Back on Track* tegengesproken.

L'intervenante conclut en soulignant que la N-VA fait toujours de beaux discours en faveur du climat, mais qu'elle marque toujours son opposition lorsqu'il s'agit de prendre des mesures en ce sens.

B. Réponses du ministre

Potentiel du train de nuit

Les voyages de nuit du passé ont laissé de bons souvenirs et montrent qu'il existe un potentiel, car il y a une forte demande. Ces voyages reprennent à présent, et pour de bonnes raisons. Il appartient aux autorités de soutenir cette évolution. Il ne s'agit pas de nostalgie, ni d'argent gaspillé, mais d'un secteur économique créateur d'emplois et davantage respectueux de l'environnement.

Pour le cœur de l'Europe, le train de nuit représente une opportunité extraordinaire permettant d'accueillir davantage de visiteurs à Bruxelles.

Enfin, le projet respecte l'accord de gouvernement qui voudrait augmenter l'utilisation du train pour le transport de personnes et de marchandises, afin de pouvoir transmettre aux futures générations une planète vivable.

Montant de l'aide

Dans un premier temps, un montant de 2 millions d'euros sera accordé pendant 3 ans pour accompagner le retour du train de nuit en Europe. C'est une raison de fierté pour la Belgique et une généralisation du système belge en Europe est souhaitable, mais cela relève du choix de chaque État. Le train de nuit ne remplacera pas la voiture ou l'avion, mais il a sa place.

ÖBB

Le retour du train de nuit avec ÖBB s'explique par l'initiative d'une entreprise publique dans un pays avec un ministre écologiste en charge de la mobilité. Le modèle de mobilité fait sens, d'autant plus qu'il existe de nombreuses connections avec l'est de l'Europe au départ de Vienne. Le train de nuit est efficace et pertinent d'un point de vue économique.

Autres initiatives

À partir du 25 mai, un train de nuit reliera Bruxelles et Berlin à l'initiative d'une entreprise privée, plus tard Prague.

Tot slot maakt de spreekster de opmerking dat N-VA steeds wel mooie woorden heeft voor het klimaat, maar altijd op de rem staat wanneer het erop aan komt om maatregelen te treffen.

B. Antwoorden van de minister

Mogelijkheden die de nachttrein biedt

Velen houden goede herinneringen over aan hun vroegere reizen per nachttrein, waarvoor er, afgaande op de forse vraag, een duidelijk potentieel bestaat. Die reizen zitten thans in de lift en om de goede redenen. Het komt de overheid toe die evolutie te ondersteunen. Een en ander heeft niets vandoen met nostalgie noch met geldverspilling. Het gaat om een economische sector die banen creëert en klimaatvriendelijker is.

De herinvoering van de nachttrein is een uitgelezen kans om meer bezoekers in Brussel, het hart van Europa, te kunnen verwelkomen.

Tot slot strookt het wetsontwerp met het regeerakkoord, dat wil dat voor het vervoer van reizigers en goederen vaker de trein wordt gebruikt, teneinde onze planeet voor de toekomstige generaties leefbaar te houden.

Steunbedrag

In een eerste fase zal er over een periode van drie jaar 2 miljoen euro worden toegekend om de terugkeer van de nachttrein in Europa te ondersteunen. België mag daar trots op zijn en een veralgemening van het Belgische systeem in Europa is wenselijk, maar elke Staat beslist daarover zelf. De nachttrein zal de auto of het vliegtuig niet vervangen, maar zal een marktsegment bestrijken.

ÖBB

Aan de terugkeer van de door operator ÖBB geëxploiteerde nachttrein ligt het initiatief van een overheidsbedrijf ten grondslag, dat weerklank vond in een land met een groene minister van mobiliteit. Dat Oostenrijkse mobiliteitsmodel ligt voor de hand, te meer aangezien er vanuit Wenen veel verbindingen met Oost-Europa zijn. Vanuit een economisch standpunt is de nachttrein doelmatig en relevant.

Andere initiatieven

Dankzij het initiatief van een privéonderneming zal er vanaf 25 mei een nachttrein tussen Brussel en Berlijn en later tussen Brussel en Praag worden ingelegd.

À partir de décembre, le *Night Jet* d'ÖBB roulera tous les jours de la semaine (5 jours au lieu de 3).

La liaison avec Malmö n'est plus tout à fait actuelle. La Suède a un nouveau gouvernement, moins favorable à la liaison, qui a cependant buté sur une question de coûts pour traverser l'Allemagne, à savoir les frais de sillon et d'énergie. D'où l'intérêt de subsidier les entreprises par des interventions pour supporter une partie de ces frais.

Il y a d'autres contacts avec des sociétés constituées.

La pandémie de coronavirus a retardé la réalisation d'une série de projets.

Confort

Certaines sociétés proposent de construire des trains sur mesure qui offrent un niveau de confort semblable à celui d'une chambre à l'hôtel. Certes, le prix d'un voyage en train de nuit peut paraître élevé, mais il l'est moins si l'on pense aux éléments de confort évoqués, au fait d'arriver dans le centre des villes sans autre frais de déplacement supplémentaires. La formule suscite l'intérêt et est concurrentielle.

Europe

L'interopérabilité pose problème, il serait bon de créer une société ferroviaire européenne avec toutes les sociétés nationales. La concurrence du train avec l'avion n'est pas équilibrée. Ainsi, il n'y a pas de TVA sur le kérosène.

Si la Commission européenne soutient le train de nuit, elle est stricte quand il s'agit d'appliquer les règles en matière d'aides. D'où les amendements présentés par M. Nicolas Parent.

Subsides

Les sociétés nationales, telles ÖBB, peuvent bénéficier de subsides. Il n'y a pas de plafond sur les montants qui peuvent être accordés. L'État rembourse les frais de sillon. Il serait intéressant d'évaluer le système après deux ans et de le prolonger. Il est possible de faire circuler des trains de nuit sans subsides, comme c'est le cas d'ÖBB.

Vanaf december zal de *Night Jet* van ÖBB op alle weekdays rijden (5 dagen per week in plaats van de huidige 3).

De verbinding met Malmö is meer echt aan de orde. Zweden heeft een nieuwe regering, die de nachttrein-verbinding minder genegen is. Die verbinding is gestrand op de kosten die dienden te worden gemaakt om Duitsland te doorkruisen, namelijk energiekosten en kosten in verband met infrastructuurcapaciteit. Dat toont aan dat het loont om ondernemingen via financiële tegemoetkomingen te subsidiëren en aldus een deel van die kosten te dragen.

Er lopen nog andere contacten met vennootschappen.

De coronapandemie heeft ervoor gezorgd dat de realisatie van een aantal projecten vertraging heeft opgelopen.

Comfort

Sommige ondernemingen stellen voor om treinen op maat te bouwen, met een comfortniveau dat vergelijkbaar is met dat van een hotelkamer. Een reis met een nachttrein kan weliswaar duur lijken, maar is dat minder wanneer men rekening houdt met het aangehaalde comfort en met het feit dat men in het centrum van de steden aankomt, zonder bijkomende reiskosten. De formule krijgt belangstelling en is concurrentieel.

Europa

De interoperabiliteit vormt een hinderpaal; het zou een goede zaak zijn om met alle nationale spoorwegondernemingen een Europese spoorwegmaatschappij op te richten. De concurrentie van de trein met het vliegtuig is onevenwichtig. Er wordt bijvoorbeeld geen btw geheven op kerosine.

De Europese Commissie steunt de nachttreinen weliswaar, maar stelt zich strikt op met betrekking tot de toepassing van de regels inzake steun. Dat verklaart de door de heer Nicolas Parent ingediende amendementen.

Subsidies

De nationale spoorwegondernemingen, zoals de ÖBB, mogen worden gesubsidieerd. Er staat geen bovengrens op de bedragen die mogen worden toegekend. De Staat betaalt de rijpadkosten terug. Het zou interessant zijn de regeling na twee jaar te evalueren en te verlengen. Het is mogelijk om nachttreinen te doen rijden zonder subsidies, zoals de ÖBB dat doet.

La limite de 30 % s'explique par une règle de concurrence.

Il n'y a pas beaucoup d'initiatives en faveur du train de nuit dans les autres pays européens, sauf en Autriche. Une généralisation du système belge en Europe est souhaitable, mais cela relève du choix de chaque État.

Investissements

La circulation des trains de nuit ne demande pas d'investissements dans les gares; les trains réguliers y circulent d'ailleurs aux mêmes heures. De plus, le recours à des locomotives belges génère des revenus pour la SNCB.

Compatibilité

L'objectif est de permettre, à terme, de faire circuler des trains la nuit en même temps que l'exécution de travaux – qu'il s'agisse de trains de marchandises ou de nuit.

C. Répliques de membres

M. Wouter Raskin (N-VA) répète les observations qu'il a formulées précédemment. Rien ne prouve que les voyageurs troqueront l'avion contre le train. Par ailleurs, l'État belge, au bord de la faillite, ne peut pas se permettre de nouvelles dépenses. Le fait que l'on relativise une dépense de deux millions d'euros explique naturellement pourquoi le pays se trouve dans la situation budgétaire qui est la sienne aujourd'hui.

L'intervenant conclut en indiquant que les membres d'Ecolo-Groen seraient bien inspirés de ne pas s'ériger en chevaliers du climat, compte tenu des positions qu'ils défendent dans le débat sur les centrales au gaz ou sur l'énergie nucléaire.

M. Frank Troosters (VB) n'a pas obtenu de réponse à ses questions sur les émissions de dioxyde de carbone, et il demeure convaincu qu'il est nécessaire de prévoir une obligation de résultat, dès lors que le mécanisme doit tout de même tenir la route sur le plan économique. Dans le contexte actuel, de nouvelles dépenses pourraient être mieux utilisées, même si le montant des subventions est assez limité.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'ÖBB est l'exemple à suivre. Le tabou concernant l'utilité des entreprises ferroviaires publiques est étrange. Les subventions proposées ne constitueront malheureusement pas une avancée. Le projet de loi à l'examen est même

De bovengrens van 30 % wordt verklaard door een concurrentieregel.

Behalve in Oostenrijk zijn er in de andere Europese landen weinig initiatieven ter bevordering van nachttreinen. Een veralgemening van de Belgische regeling in Europa is wenselijk, maar elk land moet ter zake een keuze maken.

Investerings

Het doen rijden van nachttreinen vergt geen investeringen in de stations; de gewone treinen rijden daar trouwens op dezelfde uren. Bovendien levert het gebruik van Belgische locomotieven inkomsten op voor de NMBS.

Compatibiliteit

Op termijn is het de bedoeling om ook wanneer werkzaamheden worden uitgevoerd, 's nachts treinen te kunnen doen rijden, ongeacht het goederentreinen dan wel nachttreinen betreft.

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) herhaalt de opmerkingen die hij eerder heeft gemaakt. Het is niet aangetoond dat het publiek van het vliegtuig naar de trein zal overstappen en de nagenoeg failliete Belgische Staat kan zich geen bijkomende uitgaven veroorloven. Het relativiseren van een uitgave van 2 miljoen euro verklaart natuurlijk de budgettaire toestand waarin het land verkeert.

Tot slot komt het de leden van Ecolo-Groen niet toe om zich voor te doen als klimaatriders, wanneer men zich het debat rond de gascentrales of kernenergie herinnert.

De heer Frank Troosters (VB) heeft geen antwoord gekregen op zijn vragen inzake uitstoot van koolstofdioxide en blijft bij zijn standpunt dat een resultaatsverbintenis nodig is: het systeem moet toch economisch verantwoordbaar zijn. Nieuwe uitgaven in de huidige context, ook al is het bedrag van de subsidies relatief beperkt, kunnen beter worden aangewend.

Volgens *mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* toont ÖBB het voorbeeld. Het taboe rond het nut van een spoorwegbedrijf in handen van de overheid is vreemd. De voorgestelde subsidies betekenen jammer genoeg geen doorbraak. Het wetsontwerp is zelfs een illusie.

une chimère. En effet, l'organisation d'une offre de trains de nuit requiert des efforts à long terme. L'intervenante indique qu'elle s'abstiendra lors du vote.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Articles 2 à 5

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 2 à 5 sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

Article 6

Les amendements n^{os} 1 et 2 tendant à compléter l'article 6 sont successivement adoptés par 9 voix et 5 abstentions.

L'article 6, ainsi modifié, est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

Article 7

L'amendement n^o 3 tendant à compléter l'article 7 est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

L'article 7, ainsi modifié, est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

Article 8

L'amendement n^o 4 tendant à compléter l'article 8 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bepaalt de constitutionele bevoegdheidsgrondslag van het wetsontwerp.

Er worden geen opmerkingen over gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 5

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 tot 5 worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 6

De amendementen nrs. 1 en 2, die ertoe strekken artikel 6 aan te vullen, worden achtereenvolgens aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 6 wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 7

Amendement nr. 3, dat tot doel heeft artikel 7 aan te vullen, wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Het aldus gewijzigde artikel 7 wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 8

Amendement nr. 4, dat artikel 8 beoogt aan te vullen, wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

L'article 8, ainsi modifié, est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

*
* *

À la demande de *M. Wouter Raskin (N-VA)*, la commission procédera à une deuxième lecture en application de l'article 83.1 du Règlement. La commission souhaite disposer à cet effet d'une note du Service Affaire juridiques et Documentation parlementaire.

<i>Le rapporteur,</i>	<i>Le président,</i>
Jef Van den Bergh	Jean-Marc Delizée

Het aldus gewijzigde artikel 8 wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van de heer *Wouter Raskin (N-VA)* zal de commissie, met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp. De commissie wenst daartoe te beschikken over een nota van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie.

<i>De rapporteur,</i>	<i>De voorzitter,</i>
Jef Van den Bergh	Jean-Marc Delizée