

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

16 juni 2021

**Thema “Steun voor de terugkeer van de
nachttreinen vanuit de Benelux”**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER NICOLAS PARENT

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

16 juin 2021

**Thème “Le soutien aux retours des trains de
nuit au départ du Benelux”**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ

PAR
M. NICOLAS PARENT

Dames en Heren,

Uw commissie heeft haar vergaderingen van 7 februari, 6 maart en 30 oktober 2020 en 5 februari, 5 maart, 28 mei en 4 juni 2021 gewijd aan de bespreking van het perspectief en de evolutie van de nachttreinen, meer specifiek aan het thema “Steun voor de terugkeer van de nachttreinen vanuit de Benelux”.

I. SITUERING

Eind 2019 werd een nachttreinverbinding tussen Brussel en Wenen in gebruik genomen, na vele jaren waarin dit type van vervoer (bijna) niet meer voorkwam. De ingebruikname riep de vraag op naar de mogelijkheden en de opportuniteiten van een verdere uitbreiding van dit type van vervoer, dat ecologisch duurzamer is dan vliegverkeer en op een trouwe groep van liefhebbers kan rekenen.

De commissie besliste om het thema uit te diepen door de organisatie van een aantal hoorzittingen., waarna zij een voorstel van aanbeveling heeft geformuleerd.

II. HOORZITTING MET DE HEER ALEXANDER GOMME VAN DE ORGANISATIE *BACK ON TRACK BELGIUM* (6 MAART 2020)

A. Inleidende uiteenzetting

M. Alexander Gomme zegt dat zijn grassrootsorganisatie ijvert voor de invoering van nachttreinen.

Nachttreinen kunnen volgens hem interessant zijn voor de Benelux omdat ze een aantal oplossingen bieden voor reële problemen:

- 1) in Nederland kunnen ze ertoe bijdragen slots vrij te maken op de drukke luchthaven van Schiphol om ze vervolgens voor langeafstandsvluchten in te zetten;
- 2) voor Den Haag, een stad die, afgezien van vier treinen per dag naar Brussel, over geen enkele internationale verbinding beschikt, zijn nachttreinen een kans om zich op de kaart van Europa te zetten. De stad beklagde zich er eerder al over

Mesdames, Messieurs,

Votre commission a consacré ses réunions des 7 février, 6 mars et 30 octobre 2020 et des 5 février, 5 mars, 28 mai et 4 juin 2021 à l'examen de la perspective et de l'évolution des trains de nuit, plus particulièrement au thème du “Soutien au retour des trains de nuit dans le Benelux”.

I. CONTEXTE

Fin 2019, une liaison par train de nuit entre Bruxelles et Vienne a été mise en service alors que ce type de transport avait été (quasi) inexistant pendant de nombreuses années. La mise en service a soulevé la question des possibilités et des opportunités d'expansion de ce type de transport qui est plus écologiquement durable que le transport aérien et qui emporte l'adhésion d'un groupe fidèle d'enthousiastes.

La commission a décidé d'approfondir le sujet en organisant un certain nombre d'auditions pour ensuite formuler une proposition de recommandation.

II. AUDITION DE M. ALEXANDER GOMME, DE L'ORGANISATION *BACK ON TRACK BELGIUM* (6 MARS 2020)

A. Exposé introductif

M. Alexander Gomme indique que son organisation de citoyens volontaires défend l'introduction de trains de nuit.

Les trains de nuits peuvent à son estime être intéressants pour les pays du Benelux dans la mesure où ils offrent un certain nombre de solutions à des problèmes réels:

- 1) pour les Pays-Bas, les trains de nuit peuvent constituer le moyen de libérer à l'aéroport encombré de Schiphol des slots pouvant ensuite servir pour des vols long-courrier;
- 2) la ville de La Haye, qui ne dispose d'aucune connexion internationale en dehors des quatre trains journaliers pour Bruxelles, pourrait y trouver l'occasion de se situer sur la carte de l'Europe. Cette ville s'est déjà plainte de cette situation

dat de hogesnelheidslijn haar links laat liggen. Rechtstreekse treinverbindingen naar heel Europa zouden die handicap kunnen wegwerken;

3) nachttreinen kunnen het zuiden van België en het Groothertogdom helpen ontsluiten. Die regio uitte eerder al haar ongenoegen over het verdwijnen van alle internationale treinen op de lijn van en naar Luxemburg; in 2002 reed er nog een groot aantal nachttreinen op die lijn en in 2016 waren er nog slechts drie. In het voorstel van *Back on Track Belgium* krijgt de regio opnieuw een rechtstreekse verbinding met Italië, Zuid-Frankrijk, Spanje en – in de andere richting – met Rotterdam en Den Haag.

1. *Waarom is de Benelux goed geplaatst voor de organisatie van nachttreinen?*

De Benelux-zone is erg geschikt voor nachttreinen. Sinds de volledige liberalisering van de markt van het internationale reizigerstreinverkeer in 2009 zijn kleine en middelgrote landen niet zo interessant voor internationale treinoperatoren. Een blik op de kaart met de grote lijnen en de nachttreinverbindingen zegt genoeg. De twee hoofdredenen zijn de extra kosten die elk land voor de exploitant meebrengt als gevolg van de specifieke technische en administratieve vereisten en het ontbreken van een regering die een spoorbedrijf aanmoedigt of verplicht om de steden en de regio's op haar grondgebied aan te doen.

Vrijwel alle resterende nachttreinen in West-Europa rijden onder overheidscontract. Dat is zo in Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, het Verenigd Koninkrijk en in de Scandinavische landen en doorgaans blijven die treinen binnen de landsgrenzen. In al die landen heeft de regering op een of andere manier het initiatief genomen om de treinen te laten rijden en mogelijke verliezen worden door de overheid gedragen. De situatie in Roemenië, Polen en Bulgarije is overigens erg vergelijkbaar.

Toen *Back on Track Belgium* ÖBB polste over een verbinding tussen Brussel en Italië, de favoriete bestemming van de Belgen, antwoordde de operator dat het te ingewikkeld is om een trein door vijf landen te laten rijden. Aangezien ÖBB het enige spoorbedrijf is dat nachtverbindingen in Europa organiseert én zijn activiteiten uitbreidt, is de kans

car elle est ignorée par la ligne à grande vitesse. Disposer de trains directs pour l'Europe entière pourrait compenser ce handicap;

3) le sud de la Belgique et le Grand-Duché pourraient être désenclavés. Cette région s'est déjà plainte de ce que la ligne du Luxembourg a vu disparaître tous ses trains internationaux qui, encore très nombreux en 2002, n'étaient plus qu'au nombre de trois en 2016. Avec la proposition de *Back on Track Belgium*, la région retrouve une connexion directe avec l'Italie, le sud de la France, l'Espagne et – dans l'autre sens – avec Rotterdam et La Haye.

1. *Pourquoi le Benelux est-il bien placé pour l'organisation des trains de nuit?*

La zone du Benelux est bien placée pour accueillir des trains de nuit. Dans le système actuel où le marché des trains de voyageurs internationaux est déjà entièrement libéralisé depuis 2009, les États de petite et moyenne taille sont peu intéressants pour les opérateurs de trains internationaux. Il suffit de regarder la carte des grandes lignes et des trains de nuit pour s'en convaincre. Les deux principales raisons sont que chaque pays est synonyme de coûts supplémentaires pour l'exploitant en raison des spécificités techniques et administratives de chaque pays et de l'absence d'un gouvernement qui incite ou contraint une société à venir sur son territoire pour desservir ses villes et régions.

Pratiquement tous les trains de nuit qui subsistent en Europe de l'ouest fonctionnent sous contrat avec l'État. C'est le cas en France, en Italie, en Espagne, au Portugal, au Royaume-Uni et dans les pays scandinaves, et ces trains ne franchissent généralement pas de frontières. Dans tous ces pays, c'est d'une façon ou une autre le gouvernement qui a pris l'initiative de faire circuler ces trains. Les pertes sont supportées par l'État. La Roumanie, la Pologne et la Bulgarie sont du reste dans une situation très semblable.

À la question adressée par *Back on Track Belgium* à l'ÖBB de savoir si l'opérateur serait intéressé par la création d'une ligne Bruxelles-Italie – la destination favorite des belges – l'opérateur a répondu qu'une ligne traversant cinq pays serait trop complexe. Comme l'ÖBB est la seule société à organiser des trains de nuit qui soit en expansion

dat er zonder andere incentives een verbinding tussen de Benelux en de favoriete bestemming van zijn inwoners tot stand komt, quasi onbestaande.

In de Benelux bestaat al een goede samenwerking tussen de drie historische operatoren, de CFL, NS en de NMBS, voor treinen zoals de IC Luxemburg-Brussel, Luxemburg-Luik en Amsterdam-Brussel. De Benelux staat ook sterker dan een land alleen. Een van de mogelijkheden bestaat erin de bestaande samenwerking voort te zetten en te verdiepen door de oprichting van een maatschappij die verantwoordelijk zou zijn voor de organisatie van enkele lijnen die men van 'openbaar belang' acht, een basisnetwerk waaraan andere lijnen (in *open access*) zouden kunnen worden toegevoegd. Dat bedrijf zou de handicap waarmee kleine landen binnen Europa af te rekenen hebben omdat ze minder aantrekkelijk zijn voor privéoperatoren moeten verhelpen. De treinen zouden enkel voor het deel van het traject in de Benelux worden gesubsidieerd en zouden een evenwicht moeten bereiken voor het traject buiten de Benelux. Oostenrijk hanteert dezelfde regeling voor de samenwerking met ÖBB.

Men kan in die samenwerking zo ver gaan als men wil: van een kadermaatschappij die de betrokken landen vertegenwoordigt en de aanvragen en de markt bestudeert, tot een bedrijf dat het materieel en het personeel beheert. Gelet op het tekort aan rollend materieel voor de nachttreinen in Europa lijkt die laatste optie het meest voor de hand te liggen, maar ze is niet de enige mogelijke.

2. Voorbeeld van een structuur om een basisnetwerk van internationale treinen te organiseren

Een maatschappij met inbreng van Nederlands (NS international), Luxemburgs (CFL) en Belgisch (B Europe) kapitaal onder controle van het Benelux-Parlement, met het onderzoek van de Europese spoormarkt en de reizigersstromen als doel, zou een basisnetwerk kunnen ontwikkelen volgens de wensen van het Parlement en zou een park van slaaprijtuigen, ligrijtuigen en rijtuigen met zitplaatsen kunnen beheren, alsook een beperkt park van vierspanningslocomotieven die in de drie Benelux-landen en de aangrenzende landen gehomologeerd zijn.

en Europe, la probabilité de voir réaliser une liaison entre le Benelux et sa destination favorite est quasi nulle sans d'autres incitants.

Dans le Benelux, les trois opérateurs historiques que sont les CFL, les NS et la SNCB travaillent déjà bien ensemble en ce qui concerne des trains comme les IC Luxembourg-Bruxelles, Luxembourg-Liège et Amsterdam-Bruxelles; le Benelux bénéficie d'un avantage de taille que ne possède pas un pays isolé. Une des possibilités serait de poursuivre et d'approfondir cette coopération en créant une société responsable de la mise en place de quelques lignes considérées comme étant "d'intérêt public", un réseau de base auquel d'autres lignes pourraient venir s'ajouter (en *open access*). Une telle société aurait pour finalité de pallier le handicap dont souffrent de "petits "pays en Europe au regard de l'attrait exercé sur les opérateurs privés. Les trains ne seraient subventionnés que pour le trajet parcouru dans le Benelux et devraient atteindre l'équilibre pour le trajet en dehors de celui-ci. C'est le même système que celui qu'utilise l'État autrichien à l'égard de l'ÖBB.

Cette coopération peut du reste aller aussi loin qu'on le souhaite: depuis une simple société représentant les différents pays et chargée d'étudier les demandes et le marché, jusqu'à une société gérant un parc de matériel et du personnel. Compte tenu de la pénurie de matériel roulant pour les trains de nuit en Europe, cette dernière option semble la plus évidente, mais elle n'est pas la seule.

2. Exemple d'une structure organisationnelle pour un réseau de base de trains internationaux

Une société à capitaux néerlandais (NS international), luxembourgeois (CFL) et belges (B Europe) sous le contrôle du Parlement Benelux, avec pour finalité l'étude du marché ferroviaire européen et des flux de voyageurs, pourrait développer un réseau de base selon le vœu de ce Parlement, gérer un parc de voitures-lits, de voitures-couchettes et de voitures à places assises ainsi qu'un parc réduit de locomotives quadritension homologuées dans nos trois pays et dans les pays voisins.

Dat betekent echter niet dat die nieuwe onderneming zelf voor alle treinen moet zorgen: ze zou, bijvoorbeeld, met ÖBB kunnen samenwerken (voor de verbinding met Oostenrijk) en met Thello (voor een trein naar Venetië) en de andere treinen zelf kunnen beheren.

Voor de hoteldiensten aan boord zou ze met een offerteaanvraag kunnen werken met bepaalde kwaliteitsvereisten, naar het voorbeeld van de andere nachttreinoperatoren. Zij zou ook beslissen over het ticketbeleid, erop toeziend dat tickets zowel in de stations van de Benelux-landen als op internet kunnen worden aangekocht. De bestaande IC's, zoals Brussel-Amsterdam, zouden in die maatschappij kunnen worden ondergebracht, net als eventuele middellangeafstandstreinen die overdag rijden, zoals Amsterdam-Berlijn of Brussel-Zürich. Het technische personeel, zoals de treinbestuurder of -begeleider, kan, zoals bij Thalys het geval is, van de deelnemende maatschappijen komen.

De Europese wetgeving verbiedt niet dat een openbare dienst rechtstreeks aan een operator wordt toegewezen, maar er zijn wel een paar valkuilen. De Europese Unie en alle betrokken landen moeten op de hoogte worden gebracht. In Duitsland bestaat er overigens een federale wet die subsidies voor langeafstandsvervoer verbiedt, maar het is niet verboden subsidies toe te kennen voor het deel van het traject dat buiten Duitsland ligt. Oostenrijk werkt op die manier: het subsidieert een trein voor het traject op zijn grondgebied, waarna de trein zijn traject over de grens in *open access* en zonder subsidies voortzet.

3. Voorbeeld van een mogelijk toekomstig aanbod vanuit de Benelux

Hoe zou zo een basisnetwerk er kunnen uitzien? De bestemming moet interessant zijn en men moet ze in één nacht kunnen bereiken, wat met een treinreis van minder dan 14 uur overeenstemt. Om een idee te hebben van de bestemming waarheen de meeste personen vanuit België vertrekken, maakte *Back on Track Belgium* een overzicht van de populairste bestemmingen bij vertrek vanuit de twee grootste luchthavens van België, Zaventem en Charleroi, tijdens een gemiddelde winterweek.

Cela ne signifie nullement que cette entreprise nouvelle doive assurer elle-même la totalité des trains: elle pourrait coopérer avec, par exemple, l'ÖBB (pour la liaison avec l'Autriche) et Thello (pour un train vers Venise) et gérer les autres trains elle-même.

Pour le service d'hôtellerie à bord, la société pourrait lancer un appel d'offres sur la base d'un certain niveau de qualité, à l'instar des autres opérateurs de trains de nuit. Elle déciderait aussi de la politique en matière de billets en garantissant que les billets peuvent être achetés dans les gares de nos trois pays comme sur internet. Les IC existants comme Bruxelles-Amsterdam pourraient être intégrés dans cette société, de même que d'éventuels trains de moyens parcours diurnes comme Amsterdam-Berlin ou Bruxelles-Zürich. Le personnel "technique" comme les conducteurs et les accompagnateurs pourrait être issu des trois sociétés actionnaires, comme dans le cas de Thalys.

La législation européenne n'interdit pas ce lien direct entre un service public et un opérateur mais il faut éviter quelques pièges. L'Union Européenne et tous les États concernés doivent être informés. Par ailleurs, une loi fédérale allemande interdit de subventionner le trafic longs parcours. Il n'est en revanche pas interdit de subventionner le même train sur la partie du trajet situé en dehors de l'Allemagne. C'est ainsi que travaille l'État autrichien: il subventionne sur le trajet national un train qui poursuit ensuite sa route au-delà de la frontière en *open access* et sans subventions.

3. Offre future possible depuis le Benelux: l'illustration de ce qui est possible

À quoi pourrait ressembler un tel réseau de base? La destination doit présenter de l'intérêt et pouvoir être rejointe en une nuit, c'est-à-dire en moins de quatorze heures de train. Pour se faire une idée de l'endroit où partent le plus grand nombre de personnes depuis la Belgique, *Back on Track Belgium* a établi une liste des destinations les plus populaires à partir des deux plus grands aéroports de Belgique, Zaventem et Charleroi, au cours d'une semaine moyenne en hiver.

In de week van 17 tot 23 februari 2020 bleken de volgende steden de populairste bestemmingen: Milaan (met 71 vliegtuigen per week), Rome (57), Barcelona (45), Berlijn (45), Praag (45), Warschau (44), Wenen (42), Kopenhagen (41), München (40), Boedapest (33), Stockholm (28), Hamburg (26), Boekarest (26), Krakau (18), Stuttgart (17), Sofia (14) en Bilbao (12).

Met uitzondering van Stockholm, Boekarest en Sofia liggen al die bestemmingen op minder dan 15 uur trein van Brussel. Die lijst stemt grotendeels overeen met de bestemmingen van de vroegere nacht- (en dag)treinen die een vijftiental jaar geleden werden afgeschaft. Er was niet de nodige tijd om voor Nederland en het Groothertogdom dezelfde oefening te maken, maar de uitverkoren bestemmingen zouden wellicht ongeveer dezelfde zijn. Rekening houdend met de afstand en de richting en door combinaties te maken van deeltrajecten om de kosten te drukken, heeft *Back on Track Belgium* een dienstregeling opgesteld voor vijf voorbeeldtreinen, waarmee we erin geslaagd zijn nagenoeg al die bestemmingen te bereiken:

a) *Parijs / Luxemburg – Brussel / Hamburg / Berlijn*

Die trein verbindt de economische en politieke hoofdsteden van Europa. Een trein vertrekt vanuit Paris Est, doet de stad Luxemburg aan en komt aan in Osnabrück. Een andere trein vertrekt vanuit Brussel en bereikt Osnabrück via Amsterdam. In Osnabrück worden beide treinen samengevoegd, waarna de trein via Hamburg naar Berlijn rijdt.

b) *Den Haag / Brussel – Malmö / Warschau / Praag*

De tweede trein vormde een uitdaging. Deze trein vertrekt in dezelfde richting als de vorige, maar naar een verdere bestemming. Daarom vertrekt de trein veel vroeger. Twee treinen die uit verschillende treindelen bestaan, vertrekken in de vroege avond vanuit de Benelux naar Hannover, van waaruit elk treindeel zijn eigen traject vervolgt: elke treindeel legt een afstand tussen 1000 en 1300 kilometer af, noordwaarts richting Kopenhagen en Malmö, oostwaarts richting Warschau en zuidoostwaarts richting Praag. Vanuit Brussel, Malmö, Warschau en Praag gebeurt hetzelfde: vanuit Hannover vertrekt

Pendant la semaine du 17 au 23 février 2020, les destinations les plus populaires se sont avérées être les villes suivantes: Milan (71 avions par semaine), Rome (57), Barcelone (45), Berlin (45), Prague (45), Varsovie (44), Vienne (42), Copenhague (41), Munich (40), Budapest (33), Stockholm (28), Hambourg (26), Bucarest (26), Cracovie (18), Stuttgart (17), Sofia (14) et Bilbao (12).

En dehors de Stockholm, Bucarest et Sofia, toutes ces destinations se trouvent à moins de 15 heures de train de Bruxelles et cette liste correspond dans les grandes lignes aux destinations des anciens trains de nuit (et de jour) supprimés il y a une quinzaine d'années. Le temps a manqué pour réaliser une telle étude pour les Pays-Bas ou le Grand-Duché mais on peut supposer que les destinations favorites seraient à peu de chose près les mêmes. En tenant compte de la distance et des axes et en effectuant des combinaisons sur des parties des trajets pour minimiser les coûts, *Back on Track Belgium* a arrêté à titre d'exemple l'horaire de cinq trains permettant de rejoindre quasi toutes ces destinations:

a) *Paris / Luxembourg – Bruxelles / Hamburg / Berlin*

Ce train relie les capitales économiques et politiques d'Europe. Un train part de Paris Est, traverse la ville de Luxembourg et rejoint Osnabrück. Un autre train part de Bruxelles et rallie Osnabrück via Amsterdam. À Osnabrück, les deux trains fusionnent et poursuivent leur route vers Berlin via Hambourg.

b) *La Haye / Bruxelles – Malmö / Varsovie / Prague*

Le deuxième train est le train le plus compliqué. Il part dans la même direction que le précédent mais pour des destinations plus lointaines. C'est pourquoi il part beaucoup plus tôt. Deux trains composés de plusieurs "segments" quittent nos pays en début de soirée pour Hanovre, d'où chaque segment suit sa propre route: chaque segment couvre entre 1000 et 1300 kilomètres, au nord vers Copenhague et Malmö, à l'est vers Varsovie et au sud-est vers Prague. Il se passe la même chose depuis Bruxelles, Malmö, Varsovie et Prague: un train triple part de Hanovre et un train double part

een drievoudige trein en vanuit Amsterdam een dubbele trein. Al die treinen komen rond dezelfde tijd in Hannover aan. Daar worden de nodige rangerebewegingen uitgevoerd waarna de respectieve locomotieven naar hun vertrekpunt terugkeren met twee of drie treindelen die uit verschillende richtingen komen.

Op die manier zou men met een zeer beperkt aantal treinpaden de volgende zeven rechtstreekse verbindingen tot stand kunnen brengen:

Amsterdam–Warschau, Amsterdam–Praag, Brussel–Malmö, Brussel–Warschau, Bruxelles–Praag, Malmö–Warschau en Malmö–Praag. Vanuit Malmö vertrekken er hst's naar Oslo en Stockholm, waar men de boot kan nemen naar Riga, Tallinn en Helsinki. Vanuit Poznań of Warschau is het slechts twee uur naar Krakau, nog een populaire bestemming. Een nieuwe Poolse petitie waarin gevraagd wordt dat de treindienst naar Brussel opnieuw in gebruik zou worden genomen, lijkt erg succesvol.

c) Amsterdam / Brussel – Wenen / Innsbruck

Deze trein bestaat al ten dele: het is de vroegere Donauwalzernachttrein, die in 2003 werd afgeschaft en sinds januari 2020 tweemaal per week ten dele opnieuw in gebruik werd genomen. Vanuit Amsterdam en Brussel vertrekt elke avond een trein naar Keulen, waar beide treinen worden samengevoegd tot één lange trein, die doorrijdt naar Nürnberg. Daar worden de treindelen Brussel–Innsbruck et Amsterdam–Innsbruck losgekoppeld om zuidwaarts hun weg te vervolgen, terwijl de twee treindelen met bestemming Wenen verder oostwaarts rijden.

Vanuit Wenen zijn er verbindingen met de andere hoofdsteden van de Donau, Bratislava en Boedapest, die eveneens hoog in het lijstje met topbestemmingen staan en respectievelijk op één en twee uur van het centrale station van Wenen verwijderd zijn. Stroomafwaarts ligt Belgrado, de Balkanmetropool, die eveneens met een rechtstreekse trein vanuit Wenen bereikbaar is, net als Boekarest, waarheen elke avond een nachttrein vertrekt vanuit Wenen.

d'Amsterdam. Tous ces trains se retrouvent plus ou moins à la même heure à Hanovre où il est procédé à des manœuvres. Les différentes locomotives repartent ensuite d'où elles viennent, avec chacune deux ou trois segments de différentes origines.

Ainsi pourraient être créées, avec un très petit nombre de sillons, sept liaisons directes, dont:

Amsterdam–Varsovie, Amsterdam–Prague, Bruxelles–Malmö, Bruxelles–Varsovie, Bruxelles–Prague, Malmö–Varsovie et Malmö–Prague. Depuis Malmö, il y a des TGV pour Oslo et Stockholm, d'où partent des bateaux pour Riga, Tallinn et Helsinki. Depuis Poznan ou Varsovie, il ne faut que deux heures pour atteindre Cracovie, une autre destination populaire. Une nouvelle pétition polonaise réclamant la remise en service du train pour Bruxelles semble rencontrer un grand succès.

c) Amsterdam / Bruxelles - Vienne / Innsbruck

Ce train existe déjà en partie; c'est l'ancien train de nuit Donauwalzer supprimé en 2003 et partiellement remis en service par l'ÖBB à raison de deux fois par semaine à partir de janvier 2020. Depuis Amsterdam et Bruxelles part chaque soir un train pour Cologne où les deux trains sont accouplés pour ne plus en former qu'un seul, très long, qui continue jusqu'à Nuremberg. Là, on enlève les segments Bruxelles-Innsbruck et Amsterdam–Innsbruck, qui poursuivent leur route vers le sud, tandis que les deux segments à destination de Vienne continuent plus à l'est.

Depuis Vienne, il y a des correspondances pour les autres capitales danubiennes, Bratislava et Budapest, qui figurent elles aussi en très bonne place sur la liste de destinations favorites, situées respectivement à une heure et deux heures de la gare centrale de Vienne. Plus en aval du Danube se trouve Belgrade, la métropole des Balkans également accessible en train direct depuis Vienne, tout comme Bucarest, où chaque soir un train de nuit part de Vienne.

d) Den Haag / Brussel – Milaan / Venetië

De vierde trein zou niet worden gesplitst. De spreker is van oordeel dat de 128 wekelijkse vluchten vanuit België een voldoende aanwijzing zijn dat er voldoende interesse is om dagelijks een nachttrein te vullen, vooral indien er ook een deel van de Nederlandse en Luxemburgse reizigers gebruik van zou maken. Die trein zou vanuit Den Haag kunnen vertrekken en via Antwerpen, Brussel, Namen en Luxemburg door de Elzas en de Alpen rijden. De privéoperator Thello is mogelijk geïnteresseerd, aangezien hij over het nodige materieel beschikt en zijn enige nachttrein Venetië–Parijs nooit winstgevend was.

Thello ziet dus wellicht mogelijke synergieën door een tweede trein te laten rijden en op die manier zijn vaste kosten te drukken. Maar ook ÖBB is mogelijk geïnteresseerd, aangezien de operator ook treinen heeft tussen Wenen en Venetië en zijn materieel en personeel dus heen en terug zou kunnen laten rijden. Vanuit Milaan vertrekken er hst's naar Bologna, Firenze en Rome, die allemaal hoog op het lijstje met favoriete bestemmingen staan, om nog te zwijgen van de andere Italiaanse bestemmingen.

e) Luxemburg / Den Haag – Brussel – Barcelona / Nice

De vijfde trein zou eveneens vanuit Nederland vertrekken en rechtstreeks doorrijden naar het zuiden tot in Les Aubrais (dicht bij Orléans). Daar zou hij worden samengevoegd met een trein vanuit Luxemburg. Samen zouden ze verder zuidwaarts rijden tot in Narbonne, waar ze worden gesplitst en opnieuw samengesteld. Een deel zou via Marseille verder rijden naar Nice, het andere deel naar Barcelona. Den Haag, Brussel en Luxemburg zouden op die manier opnieuw over een rechtstreekse verbinding met Spanje, de Côte Vermeille en de Côte d'Azur beschikken.

4. Prijs van de nachttreinen

Er zal natuurlijk grondiger studiewerk nodig zijn, maar de aanwijzingen lijken vrij gunstig. Er is wel degelijk een vraag. Nog voor de eerste trein Brussel–Wenen het station uit was gereden, was al meer dan de helft van de tickets voor de eerste vier

d) La Haye / Bruxelles - Milan / Venise

Le quatrième train ne se scinderait pas. L'orateur a le sentiment que les 128 vols hebdomadaires depuis la Belgique indiquent à suffisance qu'il y a assez de public pour occuper un train complet chaque nuit, surtout s'il embarque aussi une partie du public des Pays-Bas et du Luxembourg. Ce train pourrait donc partir de La Haye, passer par Anvers, Bruxelles, Namur et Luxembourg pour ensuite traverser l'Alsace et les Alpes. L'opérateur privé Thello pourrait être intéressé dès lors qu'il dispose du matériel et que son seul train de nuit Venise - Paris n'a jamais rapporté d'argent.

Thello pourrait donc entrevoir des synergies en faisant circuler un deuxième train pour ainsi faire baisser ses coûts fixes. Mais l'ÖBB, qui a également des trains entre Vienne et Venise, pourrait aussi manifester de l'intérêt; l'opérateur autrichien pourrait donc faire circuler son matériel et faire travailler son personnel en boucle. Depuis Milan, il y a des TGV pour Bologne, Florence et Rome, des villes bien placées dans la liste des destinations populaires, sans parler des autres destinations que compte l'Italie.

e) Luxemburg / La Haye - Bruxelles - Barcelone / Nice

Le cinquième train partirait également depuis les Pays-Bas et roulerait droit vers le sud jusqu'à Les Aubrais (près d'Orléans). Là, il serait accouplé à un autre train venant de Luxembourg. Ensemble, ces trains poursuivraient leur trajet vers le sud jusque Narbonne où ils seraient scindés et recomposés. Une partie continuerait vers Nice via Marseille, l'autre vers Barcelone. La Haye, Bruxelles et Luxembourg retrouveraient ainsi une liaison directe avec l'Espagne, la côte Vermeille et la Côte d'Azur.

4. Coût des trains de nuit

Il faudra bien entendu réaliser une étude plus détaillée, mais les indications semblent assez positives. Quant à la demande, elle existe. Avant même que le premier train de nuit Bruxelles – Vienne ne quitte la gare, déjà plus de la moitié des

maanden de deur uit. De infrastructuurinvesteringen zijn minimaal en blijven beperkt tot de inrichting van een werkplaats voor het onderhoud van de locomotieven. De rest is wel ingewikkelder: materieel aankopen, treinpaden organiseren, de technische vraagstukken regelen, enz. Om het voorgestelde netwerk uit te baten, zouden 22 voor de Benelux, Frankrijk, Zwitserland, Italië en Duitsland gehomologeerde vierspanningslocomotieven nodig zijn. Daarnaast zouden er 128 nieuwe rijkstrijtuigen nodig zijn, reserverijkstrijtuigen niet meegerekend. Het gaat om een aanzienlijke, maar op termijn vrij zekere investering, want er bestaat een grote vraag naar locomotieven die men in bijna heel Europa kan inzetten.

Aangezien bijna alle slaaprijtuigen en ligrijtuigen 30 jaar en ouder zijn, bestaat ook daar een vraag, zowel vanwege de privésector als vanwege openbare spoorbedrijven.

B. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Pim van Ballekom vraagt op welke manier de opsplitsing tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder de nachttreinen heeft ondermijnd. Hoe komt het dat de kosten op een welbepaald moment met 50 % zijn gestegen?

Wat het rollend materieel betreft, moet de vraag worden gesteld of de achteruitgang van de interesse voor nachttreinen te wijten is aan de veroudering van het rollend materieel, dan wel of de afnemende interesse voor nachttreinen ervoor gezorgd heeft dat minder in nieuw rollend materieel werd geïnvesteerd.

Er bestaan zeker mogelijkheden om nachttreinen op sommige lijnen aantrekkelijk te maken, maar dat kan dan beter aan de markt worden overgelaten.

Het vervuilende karakter van de luchtvaart moet enigszins worden genuanceerd. Zo is deze vervoersmodus slechts verantwoordelijk voor 1 % van de stikstofuitstoot. Ook elektrische auto's zijn niet noodzakelijk positief voor het klimaat omdat de elektriciteit mede wordt geproduceerd in kolencentrales. Bij de vergelijking tussen vervoersmodi moeten alle elementen in rekening worden gebracht.

billets avaient été vendus pour les 4 mois à venir. En matière d'infrastructure, les investissements sont minimaux et se limitent à l'aménagement d'un atelier d'entretien des locomotives. Le reste, en revanche, est plus compliqué: acheter du matériel, organiser les sillons, régler les questions techniques, etc. Pour exploiter le réseau tel qu'il est proposé, il faudrait 22 locomotives quadricourant homologuées pour le Benelux, la France, la Suisse, l'Italie et l'Allemagne. Il faudrait par ailleurs aussi 128 voitures neuves, hors réserve. C'est un investissement de taille qui comporte toutefois une sûreté à terme, eu égard à l'importante demande de locomotives utilisables dans pratiquement toute l'Europe.

La quasi-totalité des voitures-lits et voitures-couchettes ayant 30 ans ou plus, il y a là aussi une demande tant du secteur privé que des compagnies d'État.

B. Échange de vues

1. Questions et observations des membres

M. Pim van Ballekom demande comment il se fait que la scission entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant s'est avérée dommageable pour les trains de nuit. Comment se fait-il que les coûts aient augmenté de 50 % à un moment donné?

En ce qui concerne le matériel roulant, il faut se demander si la désaffectation pour les trains de nuit est due au vieillissement du matériel roulant ou si c'est cette désaffectation qui a entraîné une diminution des investissements dans du nouveau matériel roulant.

Il doit être possible de rendre les trains de nuit attrayants sur certaines lignes mais il vaut mieux laisser au marché le soin de trancher cette question.

Le caractère polluant de l'aviation doit être quelque peu nuancé. Ce mode de transport n'est en effet responsable que de 1 % des émissions d'azote. Les voitures électriques ne sont pas nécessairement favorables au climat non plus car l'électricité est en partie produite par des centrales au charbon. Toute comparaison entre les modes de transport doit tenir compte de tous les éléments.

De heer Vincent Van Quickenborne merkt op dat de spoorwegmarkt in Japan goed functioneert zonder subsidies. De spoorwegmarkt in Europa daarentegen functioneert momenteel niet goed. De spreker is van oordeel dat die markt kan functioneren door voor trajecten op lange afstand concessies per regio toe te kennen.

Het heeft geen zin om artificiële keuzes voor een bepaalde vervoersmodus op te dringen. De spreker stelt dat verschillende factoren bepalend zijn voor de keuze voor een vervoersmodus: de snelheid, de openheid voor veranderingen, het comfort, enz.

Het belangrijkste nadeel van de spoormodus is de lage snelheid. De meeste reizigers willen liefst snel en goedkoop op hun bestemming geraken, zonder dat de specifieke vervoersmodus voor hen een doorslaggevende factor is. Door de concurrentie in de luchtvaartsector zijn de vluchtprijzen sterk gedaald, waardoor verre reizen voor meer personen toegankelijk zijn geworden. Ook de spoorwegsector moet kiezen voor meer marktwerking.

Een belasting op kerosine zal de verhouding tussen de vliegmodus en de spoormodus niet fundamenteel wijzigen: de prijs van vluchten zal daardoor stijgen, maar niet in die mate dat vliegen niet langer aantrekkelijk zou zijn. Het is evenmin een goed idee om vluchten op korte afstand te verbieden of te bemoeilijken: de democratisering van de vliegmodus heeft mensen kansen gegeven die vroeger ongekend waren. Bovendien wordt in veel gevallen de uitstoot nu al gecompenseerd.

Een ander nadeel van de spoormodus is dat hij in de meeste gevallen wordt beheerd door verouderde staatsbedrijven die te weinig prikkels voor vernieuwing en verbetering hebben. Als maatregelen worden genomen om de markt beter te doen werken, zal de spoormodus beter aansluiting vinden bij de wensen van de reiziger.

De aanbidding van spoortickets voor zitplaatsen op nachttreinen aan een lage prijs zal niet noodzakelijk succesvol zijn omdat mensen ook belang hechten aan comfort.

M. Vincent Van Quickenborne fait observer que le marché ferroviaire au Japon fonctionne bien sans subventions. Le marché ferroviaire européen, quant à lui, ne fonctionne pas bien en ce moment. Il estime que le marché pourrait fonctionner si l'on accordait des concessions par région pour les tronçons longue distance.

Il est inutile d'imposer des choix artificiels pour un mode de transport particulier. Pour l'orateur, différents facteurs déterminent le choix d'un mode de transport: la vitesse, l'ouverture au changement, le confort, etc.

Le principal inconvénient du chemin de fer est sa faible vitesse. La plupart des voyageurs préfèrent se rendre à leur destination rapidement et à moindre coût, sans qu'un mode de transport spécifique constitue pour eux un facteur décisif. La concurrence dans le secteur aérien a entraîné une forte baisse des prix des vols, rendant les voyages longue distance accessibles à un plus grand nombre de voyageurs. Le secteur ferroviaire doit lui aussi opter pour un renforcement des effets de marché.

Une taxe sur le kérosène ne modifiera pas fondamentalement le rapport entre le mode aérien et le mode ferroviaire: elle aura pour effet de faire croître le prix des vols mais pas au point de supprimer l'attrait des voyages en avion. Interdire les vols sur de courtes distances ou les rendre plus difficile n'est pas davantage une bonne idée: la démocratisation de l'avion a offert à certains des possibilités inconnues auparavant. Par ailleurs, les émissions sont d'ores et déjà compensées dans de nombreux cas.

Un autre inconvénient du chemin de fer est que, dans la plupart des cas, il est géré par des entreprises d'État dépassées pour lesquelles les incitants en faveur de l'innovation et de l'amélioration sont insuffisants. Si des mesures étaient prises pour améliorer le fonctionnement du marché, le chemin de fer serait davantage conforme aux aspirations des passagers.

Proposer des billets de train bon marché pour des places dans des trains de nuit ne rencontrera pas nécessairement le succès car les voyageurs attachent aussi de l'importance au confort.

Het is van belang om een *level playing field* tussen de verschillende vervoersmodi te creëren.

Mevrouw Cécile Thibaut vindt het positief dat het Beneluxparlement in eerste instantie een organisatie van geëngageerde burgers hoort. De interesse voor nachttreinen creëert een opportuniteit voor de overheid om een duurzame vervoersmodus mee te ondersteunen. Zij kan onder meer de bestaande subsidiëringssystemen verfijnen door de CO₂-emissies van vervoersmodi meer in rekening te brengen en bepaalde lijnen, bijvoorbeeld de lijn Parijs-Venetië, bevorderen indien privéoperatoren daar onvoldoende toe bereid zouden zijn. De overheden kunnen ook rollend materieel aankopen en vervolgens in *leasing* geven aan operatoren die een lijn uitbaten, zoals reeds wordt voorgesteld in wetgevende initiatieven op nationaal niveau binnen de Benelux.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius stelt dat veel burgers zich niet enkel laten leiden door praktische argumenten als snelheid en comfort, maar ook door bepaalde waarden: zij verkiezen de spoormodus wegens de betere bescherming van het leefmilieu die ermee gepaard gaat. Omdat de ecologische kostprijs van vluchten het hoogst zijn, zou dat ook een impact op de prijs moeten hebben. Op langere termijn is de luchtvaart voor de samenleving zeer duur, met name ten gevolge van de opwarming van de aarde.

De overheid kan een belangrijke rol spelen: zij kan de spoormodus financieel ondersteunen in het kader van een uitbreiding van de openbare dienstverlening, wat als een investering in de toekomst kan worden beschouwd. Politieke wil kan dus primeren op een louter economische overweging, in het bijzonder omdat de spoorwegen een toekomstgerichte vervoersmodus zijn. Recent werd in de Kamer nog regelgeving aangenomen die daarop betrekking heeft.

Bestaande praktische problemen van de spoormodus, zoals de ingewikkelde *ticketing* bij treinen die de landsgrenzen overschrijden, moeten worden opgelost en worden nu al opgelost.

Il est important de créer des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport.

Mme Cécile Thibaut salue le fait que le Parlement Benelux soit avant tout une organisation de citoyens engagés. L'intérêt pour les trains de nuit donne aux autorités l'occasion de soutenir un mode de transport durable. Elles peuvent entre autres affiner les systèmes de subvention existants en prenant davantage en considération les émissions de CO₂ des différents modes de transport et, si les opérateurs privés ne sont pas suffisamment désireux de le faire, promouvoir certaines lignes, comme la ligne Paris-Venise. Les pouvoirs publics peuvent également acheter du matériel roulant et ensuite le louer aux opérateurs qui exploitent une ligne, comme la proposition en a déjà été faite dans des initiatives législatives au niveau national dans le Benelux.

Mme Gwenaëlle Grovonius considère que de nombreux citoyens ne sont pas seulement guidés par des arguments pratiques tels que la vitesse et le confort, mais aussi par des valeurs: ils préfèrent le chemin de fer parce qu'il est plus favorable à l'environnement. Les vols en avion ayant le coût écologique le plus élevé, cet aspect devrait également impacter le prix. À plus long terme, l'aviation coûte très cher à la société, en raison notamment du réchauffement climatique.

Le gouvernement peut jouer un rôle important: il peut soutenir financièrement le chemin de fer dans le cadre d'une expansion des services publics, ce qui peut être considéré comme un investissement dans l'avenir. La volonté politique peut donc l'emporter sur une considération purement économique, d'autant plus que le chemin de fer est un mode de transport tourné vers l'avenir. Une législation en ce sens a été récemment adoptée à la Chambre.

Les problèmes pratiques qui entourent le transport ferroviaire, tels que la complexité du *ticketing* pour les trains qui traversent les frontières nationales, doivent être résolus et sont d'ailleurs déjà en voie de l'être.

Wordt de verbinding Parijs - Venetië momenteel uitgebaat? Welke overheden subsidiëren nu al nachttreinen?

De heer Yves Evrard, voorzitter, vraagt of de heer Gomme kan aantonen dat er een duidelijk verband is tussen het aantal handtekeningen ten gunste van nachttreinen dat Back on Track Belgium verzameld heeft en de effectieve interesse voor het gebruik van nachttreinen; een handtekening voor een sympathiek lijkend voorstel is niet hetzelfde als de effectieve intentie om met de nachttrein te reizen.

De spreker wenst verduidelijking van de oorzaak van de stijging van de kostprijs van de uitbating van treinen als gevolg van de opsplitsing van spoorbedrijven die vroeger één onderneming waren.

2. Antwoorden van de genodigde

De heer Alexander Gomme stelt dat de opsplitsing tussen infrastructuur en exploitatie van lijnen ertoe heeft geleid dat rijpaden door infrastructuurbeheerders duur worden aangerekend aan operatoren. In een eengemaakt bedrijf dat voor infrastructuur en vervoer instaat, is het niet duur om een bijkomende trein op een bepaalde lijn in te richten omdat de infrastructuur (onderhoud en bezetting van de seinhuizen) bij de vaste kosten wordt gerekend. In de huidige structuur, waarin er ten minste een boekhoudkundige scheiding moet zijn tussen infrastructuur en operator, wordt door de infrastructuurbeheerder voor iedere trein een rijpadvergoeding aangerekend aan de operatoren. Het gaat om een variabele kostprijs per kilometer, waardoor de kosten voor treinen die grote afstanden afleggen verhoudingsgewijs veel duurder zijn.

Het klopt dat er veel vergelijkende onderzoeken bestaan over de milieu-impact van trein en vliegtuig, met verschillende resultaten, maar de algemene vaststelling dat de trein wel degelijk beter voor het leefmilieu is dan andere vervoersmodi wordt nagenoeg niet betwist.

Reizigers willen comfort en wensen daarom dat ook voor nachttreinen kwalitatief rollend materieel wordt ingezet. Een belangrijk probleem is dat door de verhoogde kosten het economische model van nachttreinen helemaal veranderd is en

La liaison Paris – Venise est-elle actuellement exploitée? Quels gouvernements subventionnent déjà les trains de nuit?

M. Yves Evrard, président, demande si M. Gomme peut démontrer l'existence d'un lien explicite entre le nombre de signatures recueillies par Back on Track Belgium en faveur des trains de nuit et le souhait réel d'utiliser ces derniers; une signature en faveur d'une proposition d'apparence sympathique et vouloir réellement voyager en train de nuit sont deux choses différentes.

L'orateur souhaite des précisions au sujet de l'augmentation du coût d'exploitation des trains consécutive à la scission d'entreprises ferroviaires qui n'en formaient initialement qu'une.

2. Réponses de l'orateur invité

M. Alexander Gomme indique que la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation des lignes a amené les gestionnaires d'infrastructure à facturer aux opérateurs des sillons à un coût élevé. Dans une entreprise unifiée responsable de l'infrastructure et du transport, il n'est pas coûteux de mettre un train supplémentaire en service sur une ligne donnée dès lors que l'infrastructure (entretien et occupation des postes d'aiguillage) est comprise dans les coûts fixes. Dans la structure actuelle, avec au moins une séparation comptable entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur, le gestionnaire d'infrastructure facture aux opérateurs la mise en service de chaque train. Il s'agit d'un coût variable en fonction des kilomètres, ce qui le rend proportionnellement plus cher pour les trains qui parcourent de longues distances.

Il existe certes de nombreuses études comparatives sur l'impact environnemental des trains et des avions, avec des résultats divers, mais la conclusion générale selon laquelle le train serait une fois pour toutes plus favorables à l'environnement que les autres modes de transport ne souffre quasiment aucune contestation.

Les passagers veulent du confort et souhaitent donc que du matériel roulant de qualité soit également utilisé pour les trains de nuit. Une donnée importante est que l'augmentation des coûts a totalement modifié le modèle économique des

dat er al jaren niet meer kan worden geïnvesteerd in nachttreinen. De aankoop van rollend materieel wordt ook niet gesubsidieerd. Zonder subsidies is de spoorwegmodus bijna nooit mogelijk, terwijl spoorverkeer zeker aanmoediging verdient.

De nachttrein tussen Parijs en Venetië wordt reeds sinds 2012 manier uitgebaat door een private onderneming, Thello genaamd. De uitbating is verliesgevend door de dure rijpaden en de moeilijke procedures, waardoor de onderneming zelf niet kan investeren in rollend materieel. Met uitzondering van één treinlijn in Roemenië gaat het om de enige door een privéoperator uitgebate nachttrein in Europa.

Momenteel investeert enkel de operator ÖBB in nachttreinen. De uitgebate lijn is een succes: nog vooraleer de eerste nachttrein uit Brussel vertrok, was al meer dan de helft van de plaatsen tot eind juni 2020 uitverkocht, wat bewijst dat er wel degelijke een grote en reële interesse is en dus geen virtuele interesse in het kader van de genoemde petitie. Wel zijn er technische en tijdrovende problemen die zouden moeten worden opgelost. Ieder bijkomend nationaal spoornet waarop een trein rijdt, brengt een zeer hoge bijkomende kostprijs met zich mee, wat een handicap is voor kleine landen zoals de drie landen van de Benelux.

In Scandinavië heeft de overheid de zaak in handen genomen door zelf slaaprijtuigen te vernieuwen en vervolgens een concessie aan te bieden aan de markt, waarbij het de bedoeling is dat de initiële overheidsinvesteringen worden terugverdiend door de inkomsten uit de concessie. Die formule is een succes geworden: de concessie brengt genoeg op om de investeringen af te betalen. De Benelux kan een gelijkaardige rol spelen om aan de belangrijkste twee euvels te verhelpen: er zou eindelijk nieuw rollend materieel kunnen worden gebouwd en onze handicap doordat we kleine landen zijn, zou kunnen worden weggewerkt. De investering in rollend materieel vormt een zware investering, maar biedt ook financiële perspectieven omdat er op de tweedehandsmarkt een grote vraag is naar zowel meerspannige locomotieven die in heel Europa kunnen rijden als naar rijtuigen.

trains de nuit et qu'il n'est plus possible d'y investir depuis de nombreuses années. L'acquisition de matériel roulant n'est pas non plus subventionnée. Sans subventions, le chemin de fer n'est presque jamais envisageable alors que le trafic ferroviaire mérite assurément d'être encouragé.

Le train de nuit entre Paris et Venise est exploité depuis 2012 par une société privée, Thello. L'exploitation est déficitaire en raison du coût élevé des sillons et des procédures complexes qui empêchent la société d'investir dans du matériel roulant. À l'exception d'une ligne en Roumanie, c'est en Europe le seul train de nuit exploité par un opérateur privé.

Actuellement, seul l'opérateur ÖBB investit dans les trains de nuit. La ligne a été un succès: avant même le départ du premier train de nuit de Bruxelles, plus de la moitié des places avaient trouvé preneur fin juin 2020, ce qui démontre l'existence d'un intérêt réel et pas seulement d'un intérêt virtuel dans le cadre de la pétition. Il convient cependant de remédier à des problèmes techniques dont la résolution prend beaucoup de temps. Chaque réseau national supplémentaire sur lequel circule un train implique un coût supplémentaire très élevé, ce qui constitue un handicap pour les petits pays comme les trois pays du Benelux.

En Scandinavie, les autorités publiques se sont saisies du problème en assurant elles-mêmes la rénovation de wagons-lits et en proposant ensuite une concession au marché, le principe étant que l'investissement public initial soit compensé par les revenus générés par la concession. Cette formule a été un succès: la concession rapporte suffisamment d'argent pour rembourser les investissements. Le Benelux pourrait jouer un rôle similaire pour remédier aux deux principales lacunes des trains de nuit: du nouveau matériel roulant pourrait enfin être construit et notre handicap, celui d'être de petit pays, pourrait être gommé. L'investissement dans le matériel roulant est certes un investissement lourd mais il offre aussi des perspectives financières. Il existe en effet une forte demande sur le marché de l'occasion, tant pour les locomotives polycourants pouvant circuler dans toute l'Europe que pour les wagons.

Meerspannige locomotieven zijn locomotieven die onder verschillende spanningssystemen kunnen rijden; als locomotieven de vier meest courante spanningen aankunnen, kunnen ze min of meer in heel Europa en in de regio van de Maghreb worden ingezet, waardoor ze ook gemakkelijk kunnen worden doorverkocht.

Enkel in Japan is de spoorwegsector volledig geliberaliseerd zonder subsidiëring door de Staat, maar de geografische situatie van Japan is dan ook zeer gunstig voor spoorwegen: het land heeft een ideaal reliëf doordat alle steden laag langs de kust liggen en dus door slechts twee spoorlijnen (één in het westen en één in het oosten) kunnen worden verbonden. Dat is in Europa niet het geval.

De hogesnelheidsverbinding in het zuiden van Frankrijk is een groot succes, maar is verzadigd: de treinen zitten vol en er is geen ruimte meer voor bijkomende treinen. Er is wel nog ruimte om op diezelfde infrastructuur nachttreinen in te leggen. Nieuwe infrastructuur op hetzelfde traject aanleggen zou dan weer zeer duur zijn.

Bij *Back on Track Belgium* is er op zich geen voorkeur voor een door de overheid gestuurde of een private oplossing, maar de vaststelling moet wel worden gemaakt dat er na elf jaar marktwerking nog steeds nachttreinen verdwijnen, ondanks hun goede reizigersbezetting. Als goed bezette treinen worden afgeschaft, dan is dat een teken dat er iets mis loopt met het economische mechanisme; een overheid zou dan moeten onderzoeken hoe aan dat euvel kan worden verholpen. Omdat kleine landen bovendien een duidelijk nadeel hebben bij het opstarten van nachttreinen, is de vraag om een compensatie van dat nadeel door de overheid zeker gewettigd.

Sommige luchtvaartmaatschappijen, in het bijzonder Ryan Air, spelen regio's tegen elkaar uit en richten daardoor vluchten in die in de praktijk fors door overheden worden gesubsidieerd. Er is daardoor concurrentievervalsing van de luchtvaart in vergelijking met de spoormodus.

Les locomotives polycourants sont des locomotives qui peuvent circuler sous différents systèmes de tension. Des locomotives pouvant fonctionner sous les quatre tensions les plus courantes peuvent être utilisées à peu près partout en Europe ainsi que dans la région du Maghreb et sont dès lors facilement revendables.

Seul le Japon a totalement libéralisé les chemins de fer, sans aucune subvention de l'État, mais sa situation géographique est très favorable aux chemins de fer: le pays présente une topographie idéale dans la mesure où toutes les villes sont situées à proximité de la côte et peuvent donc être reliées par seulement deux lignes de chemin de fer (l'une à l'ouest et l'autre à l'est). Ce n'est pas le cas en Europe.

La liaison à grande vitesse dans le sud de la France connaît un grand succès, mais elle est saturée: les trains sont pleins et il n'y a plus de place pour des trains supplémentaires. Il est toutefois encore possible de mettre des trains de nuit en service sur la même infrastructure. La construction d'une nouvelle infrastructure sur le même parcours serait très coûteuse.

Back on Track Belgium n'est pas favorable à une solution gouvernementale ou privée mais force est de constater qu'après onze ans de fonctionnement du marché, les trains de nuit continuent de disparaître malgré le nombre substantiel de passagers qu'ils attirent. La suppression de trains dont l'occupation est bonne est l'indice de dysfonctionnements dans le mécanisme économique; les pouvoirs publics devraient alors envisager de remédier à cette lacune. Les petits pays étant par ailleurs clairement désavantagés lorsqu'il s'agit de mettre en services des trains de nuit, la demande de compensations par les pouvoirs publics pour ce désavantage n'est que légitime.

Certaines compagnies aériennes, et plus particulièrement Ryan Air, opposent les régions et mettent ainsi en services des vols qui, dans la pratique, sont largement subventionnés par les gouvernements. Cela fausse la concurrence entre l'aviation et le chemin de fer.

III. HOORZITTING MET DE HEER MARIO COOLS, HOOGLERAAR AAN DE UNIVERSITEIT VAN LUIK (30 OKTOBER 2020)

A. Inleidende uiteenzetting

De heer Mario Cools geeft aan dat hij onderzoek heeft gedaan in de domeinen vervoersbeleid, mobiliteitsgedrag, verkeersveiligheid en verkeersmodellering. Hij is ook voorzitter van een vereniging van onderzoekers op het vlak van vervoersbeleid in de Benelux.

Zijn eerste vaststelling is dat er weinig wetenschappelijke literatuur over het thema van de nachttreinen bestaat. Het belangrijkste onderzoeksrapport dat kan worden aangehaald is “Slapend Onderweg” van het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteit, dat in 2019 werd gepubliceerd en waarin belangrijke conclusies worden getrokken.

Nachttreinen zijn vooral bestemd voor verplaatsingen op lange afstand. De publieke steun voor de toekenning van subsidies voor nachttreinen blijkt aanzienlijk te zijn: een groter gedeelte van de bevolking is daarvoor gewonnen dan de groep die de subsidiëring van langeafstandstreinen en de introductie van belastingen voor luchtvaart onderschrijft.

De keuze van personen voor een bepaalde vervoersmodus wordt bepaald door vier factoren:

- socio-economische kenmerken (huishouden, opleidingsniveau, voertuigbezit, enz.);
- ruimtelijke kenmerken (stadsbewoners hebben een levensstijl met meer verre verplaatsingen dan plattelandsbewoners);
- karakteristieken van de reis (bijvoorbeeld het motief om te reizen);
- kenmerken van de dienstverlening (tijd, kostprijs, comfort, aantal overstappen, ...).

Om nachttreinen op een succesvolle wijze te introduceren, is het nodig om een voldoende hoog aantal personen uit verschillende doelgroepen met zeer verschillende gevoeligheden te identificeren

III. AUDITION DE M. MARIO COOLS, PROFESSEUR À L'UNIVERSITÉ DE LIÈGE (30 OCTOBRE 2020)

A. Exposé introductif

M. Mario Cools indique qu'il a effectué des recherches dans les domaines de la politique des transports, du comportement en matière de mobilité, de la sécurité routière et de la modélisation du trafic. Il est également président d'une association de chercheurs dans le domaine de la politique des transports dans le Benelux.

Son premier constat est qu'il n'existe guère de littérature scientifique au sujet des trains de nuit. Le rapport de recherche le plus important qui puisse être cité est “*Slapend onderweg*” (Dormir en roulant) du Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteit (Institut néerlandais de la connaissance en matière de mobilité), qui a été publié en 2019 et débouche sur des conclusions importantes.

Les trains de nuit sont principalement destinés aux voyages sur de longue distance. L'adhésion de l'opinion publique aux subventions en faveur des trains de nuit s'avère substantielle: la proportion de la population qui y est favorable est plus importante que celle du groupe qui se prononce pour les subventions en faveur des trains à longue distance et l'instauration de taxes dans le secteur de l'aviation.

Le choix d'un mode de transport est déterminé par quatre facteurs:

- les caractéristiques socio-économiques (revenu du ménage, niveau d'éducation, possession d'un véhicule, etc.);
- les caractéristiques spatiales (les citadins ont un mode de vie avec des déplacements plus lointains que les ruraux);
- les caractéristiques du voyage (par exemple, le motif du voyage);
- les caractéristiques du service (temps, coût, confort, nombre de correspondances, etc.).

Pour introduire avec succès les trains de nuit, il convient d'identifier un nombre suffisamment élevé de personnes appartenant à différents groupes cibles aux sensibilités très différentes

en de keuzes in het licht daarvan vorm te geven, bijvoorbeeld door een gedifferentieerd prijsbeleid te hanteren.

De volgende redenen om een nachttrein te nemen, kunnen worden geïdentificeerd (met vermelding van het percentage van de bevolking dat een bepaalde reden zeer belangrijk of belangrijk vindt):

- benutting van de nacht als reistijd (90 %);
- aankomsttijd (80 %);
- zit- of slaapcomfort (30 %);
- prijs (70 %);
- stiptheid bij aankomst (70 %);
- eenvoudigheid van de boeking (60 %);
- eenvoud van het prijssysteem (60 %);
- duurzaamheid (60 %);
- reisduur (50 %);
- de mogelijkheid om een fiets mee te nemen (10 %).

Meer dan over nachttreinen, bestaat er breed gedocumenteerd onderzoek naar verplaatsingen over een lange afstand. In veel studies wordt de afstandsgrens vaak op 100 km gelegd; wat de duurtijd van de verplaatsing betreft, wordt gekozen voor meer dan vier uur van verplaatsing of een overnachting.

Uit een *online* bevraging in België uit 2017 met betrekking tot de keuze van vervoersmodus bij langeafstandsverplaatsingen komt de volgende verdeling naar voor in afnemende volgorde van belang: auto (47 %), vliegtuig (36 %), openbaar vervoer (15 %) en andere vervoersmodi (2 %). Uit het onderzoek komen de volgende factoren als de belangrijkste naar voor: de beschikbare vervoersopties en het belang dat reizigers hechten aan prijs, snelheid en afstand. In de context van de Benelux is het duidelijk dat de grote meerderheid van de langeafstandsverplaatsingen grensoverschrijdend is. Er is nog werk aan de winkel wat het imago van de trein betreft, zoals blijkt uit de zogenaamde *net promotor score* (NPS): de trein heeft een beter imago dan de bus, maar andere verplaatsingswijzen (elektrische fiets, gewone fiets, te voet, carpooling en de privéwagen) krijgen een hogere waardering. Een gebrek aan stiptheid doet

et de déterminer les choix en conséquence, par exemple en recourant à des politiques tarifaires différenciées.

L'on peut identifier les raisons suivantes pour prendre un train de nuit (avec mention du pourcentage de la population qui considère une raison particulière comme très importante ou importante):

- l'utilisation de la période nocturne pour voyager (90 %);
- l'heure d'arrivée (80 %);
- le confort des sièges ou la qualité du sommeil (30 %);
- le prix (70 %);
- la ponctualité à l'arrivée (70 %);
- la simplicité du système de réservation (60 %);
- la simplicité du système de tarification (60 %);
- la durabilité (60 %);
- la durée du trajet (50 %);
- la possibilité de transporter un vélo (10 %).

Plus que pour les trains de nuit, il existe un vaste champ de recherches documentées sur les voyages à longue distance. De nombreuses études fixent souvent la limite en matière de distance à 100 km; concernant le temps de trajet, le choix se porte sur plus de quatre heures de voyage ou une nuitée.

Une enquête en ligne réalisée en 2017 en Belgique à propos du choix du mode de transport pour les voyages longue distance révèle la répartition suivante, par ordre décroissant d'importance: voiture (47 %), avion (36 %), transports publics (15 %) et autres modes de transport (2 %). Selon l'enquête, les facteurs les plus importants sont les suivants: les options de transport disponibles et l'importance que les voyageurs attachent au prix, à la vitesse et à la distance. Dans le contexte de Benelux, il est évident que la grande majorité des déplacements longue distance sont transfrontaliers. L'image du train doit encore être améliorée, comme le montre le *net promotor score* (NPS): le train véhicule une meilleure image que le bus, mais les autres modes de transport (vélo électrique, bicyclette, marche, covoiturage et voiture privée) obtiennent un score plus élevé. Le manque de ponctualité affecte très certainement l'appréciation

zeker afbreuk aan de appreciatie van het openbaar vervoer, maar ook het ontbreken van een eengemaakt *ticketing*-systeem en het gebrek aan tariefintegratie vormen obstakels.

Er werd een Euregio-Maas-Rijnproject (*EMR connect*) opgestart, waarin de meeste betrokken vervoersactoren samenwerken; de Nederlandse Spoorwegen (NS) zijn evenwel geen partner. In het kader van een onderzoek naar de mogelijkheden van verdere ontwikkelingen in het kader van *EMR connect* kwamen vier motieven voor grensoverschrijdende mobiliteit naar voor: onderwijs, werk, shopping en bezoeken aan vrienden en familie. Een opvallende vaststelling is bijvoorbeeld dat er een actief woon-werkverkeer is tussen Maastricht en Luik.

Er worden belangrijke operationele moeilijkheden vastgesteld als gevolg van een beperkte datakwaliteit:

- een gebrek aan beschikbare reizigersgegevens;
- de bescherming van privacy door operatoren in het kader van de toepassing van de Europese GDPR-richtlijn;
- de vrijmaking van de spoormarkt in Europa (met een toename van het aantal actoren als gevolg daarvan);
- een verschil in de methodes van dataverzameling (waardoor de gegevens van actoren niet vergelijkbaar zijn);
- het gegeven dat de grensstromen niet altijd correct in rekening worden gebracht (waardoor bijvoorbeeld de eindbestemming van reizigers niet uit de data kan worden afgeleid);
- de onbeschikbaarheid van andere gegevens dan *proxy*-gegevens of geaggregeerde gegevens (in tegenstelling tot de meer gedetailleerde gegevens in het geval van lokale vervoersstromen).

Het is een belangrijke opdracht van de verschillende betrokken overheden om maatregelen te treffen die voor meer kwalitatieve en beter beschikbare data zorgen.

Naast de gebrekkige datakwaliteit ondervindt de treinmodus ook verschillende interoperabiliteitsproblemen:

dont font l'objet les transports publics, mais l'absence d'un système de ticketing unifié et le manque d'intégration tarifaire constituent également des obstacles.

Un projet Euregion-Meuse-Rhin (*EMR connect*) auxquelles coopèrent la plupart des acteurs du secteur du transport a été lancé; les chemins de fer néerlandais (NS) n'y participent toutefois pas. Dans le cadre d'une enquête sur les possibilités de développements ultérieurs dans le cadre d'*EMR connect*, quatre motifs de mobilité transfrontalière ont été mis en évidence: l'éducation, le travail, les achats et les visites aux amis et à la famille. Une observation marquante est l'existence de déplacements domicile-lieu de travail actifs entre Maastricht et Liège.

D'importantes difficultés opérationnelles sont identifiées en raison de la qualité limitée des données:

- un manque de données disponibles concernant les voyageurs;
- la protection de la vie privée par les opérateurs dans le cadre de l'application de la directive européenne RGPD;
- la libéralisation du marché ferroviaire en Europe (avec pour conséquence une augmentation du nombre d'acteurs);
- une différence dans les méthodes de collecte des données (de sorte que les données des acteurs ne sont pas comparables);
- les flux frontaliers ne sont pas toujours correctement pris en compte (de sorte que les données ne permettent par exemple pas de déduire la destination finale des voyageurs);
- l'indisponibilité de données autres que des données *proxy* ou agrégées (par opposition aux données plus détaillées dans le cas des flux de transport locaux).

La prise de mesures pour garantir la disponibilité de données plus qualitatives et plus largement disponibles constitue une tâche pour les autorités concernées.

Outre la mauvaise qualité des données, le chemin de fer souffre également de divers problèmes d'interopérabilité:

— de kennis en het gebruik van verschillende talen (verplicht voor treinbestuurders die in verschillende taalgebieden rijden, terwijl er voor buschauffeurs ter zake geen verplichting geldt);

— systeembarrrières met betrekking tot reisinformatiemeters;

— railinfrastructuur (hoogte en breedte van tunnels);

— elektrificatie- en signaleringssystemen;

— de lengte van treinen en perrons;

— rollend materieel;

— rijrichtingen (links of rechts);

— rijbewijskenmerken.

De sprekers wijst vervolgens op de moeilijkheden die veroorzaakt worden door de uiteenlopende *stakeholders* en systemen:

— de rol van nationale factoren (bijvoorbeeld sociaaleconomische omstandigheden of fysieke geografie);

— verschillende wettelijke kaders en belanghebbenden;

— verschillende beleidsprioriteiten en bestuurlijke instellingen (bijvoorbeeld de integratie van spoorwegen in communicatiesystemen en de rol ervan voor de lokale, regionale, nationale en transnationale ontwikkeling).

Een goed voorbeeld van het besluitvormingsvraagstuk is de verbinding Luik-Maastricht: terwijl Luik in de eerste plaats een regionaal netwerk tot ontwikkeling wil brengen, wenst Maastricht vooral een snelle verbinding met Brussel (via Luik als tussenstop). Als binnen de Benelux een eenge maakte visie kan worden uitgewerkt, dan zal dit zeker de plaats van de spoormodus in het algemeen en de nachttreinen in het bijzonder vooruit helpen; daardoor kan het spooraanbod ook beter afgestemd worden op reële behoeften, eerder dan dat een compromis moet worden gevonden tussen verschillende, vaak tegengestelde prioriteiten van overheden.

— la connaissance et l'utilisation de différentes langues (obligatoire pour les conducteurs de train opérant dans des zones linguistiques différentes, alors que cette obligation n'existe pas pour les conducteurs de bus);

— les barrières des systèmes relatives à la mesure d'informations sur les voyages;

— l'infrastructure ferroviaire (hauteur et largeur des tunnels);

— les systèmes d'électrification et de signalisation;

— la longueur des trains et des quais;

— le matériel roulant;

— les sens de conduite (gauche ou droite);

— les caractéristiques en matière de permis de conduire.

Les intervenants ont ensuite souligné les difficultés inhérentes à la diversité des acteurs et des systèmes:

— le rôle des facteurs nationaux (par exemple, les conditions socio-économiques ou la géographie physique);

— les différents cadres juridiques et parties prenantes;

— les différentes priorités politiques et institutions de gouvernance (par exemple, l'intégration des chemins de fer dans les systèmes de communication et son rôle devant le développement local, régional, national et transnational).

La liaison Liège-Maastricht illustre parfaitement la question de la prise de décision: alors que Liège souhaite avant tout développer un réseau régional, Maastricht est principalement demandeuse d'une liaison rapide vers Bruxelles (via Liège comme arrêt intermédiaire). Si une vision unifiée peut être définie au sein du Benelux, elle fera assurément progresser la position du chemin de fer en général et des trains de nuit en particulier; elle permettra également de mieux adapter l'offre ferroviaire à la réalité des besoins plutôt que d'avoir à trouver un compromis entre les différentes priorités des pouvoirs publics, lesquelles sont souvent contradictoires.

B. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Patricia Creutz wijst eerst op het gebrekkige spooraanbod tussen Duitstalig België en het Groothertogdom Luxemburg.

De spreekster beschouwt het gebrek aan betrouwbaarheid in de dienstverlening (met name de stiptheid) als het belangrijkste probleem van de spoormodus. Het gebrek aan interoperabiliteit blijft op veel lijnen (onder meer Maastricht-Luik) een moeilijk op te lossen probleem; de Benelux kan een rol spelen in de zoektocht naar een oplossing van dat probleem. Ticket- en tariefintegratie, zoals bijvoorbeeld gebeurt op initiatief van Arriva, kan zorgen voor een eenvoudiger en beter leesbaar aanbod, dat gemakkelijker klanten aantrekt.

De heer Nicolas Parent, rapporteur, benadrukt het belang van nachttreinen voor de vermindering van de CO₂-uitstoot van het vervoer. Er ontbreken nog belangrijke gegevens voor een zinvolle vergelijking van de voor- en nadelen van de trein en andere vervoersmodi, zoals de luchtvaart. De beleidsprioriteiten kunnen maar worden bijgesteld als over relevante parameters pertinente informatie beschikbaar is, zoals de impact voor het leefmilieu.

Welke hefboomen kunnen de overheden gebruiken om nachttreinen te bevorderen? Welke obstakels dienen te worden weggewerkt bij overheden en burgers? Hoe kan de bekendheid van het aanbod van nachttreinen bij de bevolking worden vergroot?

Het belang van intermodaliteit is groot: een verplaatsing per trein wordt maar interessant als het voor- en natraject eveneens haalbaar en betrouwbaar zijn.

De heer Jef Van den Bergh maakt de vaststelling dat in het verleden grensoverschrijdende spoorwegverbindingen regelmatig moeilijkheden hebben gekend en nog ondervinden: de Fyra, verbindingen tussen Belgisch en Nederlands Limburg, de lijn Hamont-Weert, het goederenvervoer, enz. Terwijl de grenzen nog nauwelijks zichtbaar zijn voor

B. Échange de vues

1. Questions et observation des membres

Mme Patricia Creutz commence par attirer l'attention sur le manque de services ferroviaires entre la Belgique germanophone et le Grand-Duché de Luxembourg.

L'oratrice considère le manque de fiabilité du service (notamment la ponctualité) comme le problème majeur du chemin de fer. La question du manque d'interopérabilité reste difficile à résoudre sur de nombreuses lignes (par exemple Maastricht-Liège); le Benelux pourrait jouer un rôle dans la recherche d'une solution à ce problème. L'intégration des billets et des tarifs, comme cela se fait par exemple à l'initiative d'Arriva, permet de garantir une offre à la fois plus simple et plus lisible, de nature à attirer plus facilement les clients.

M. Nicolas Parent, rapporteur, souligne l'importance du rôle des trains de nuit dans la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports. Il manque encore des données importantes pour pouvoir comparer valablement les avantages et les inconvénients du train et d'autres modes de transport, comme l'aviation. Les priorités politiques ne peuvent être ajustées que si des informations utiles sont disponibles à propos de paramètres pertinents, tels que l'impact sur l'environnement.

Quels leviers les gouvernements peuvent-ils utiliser pour promouvoir les trains de nuit? Quels sont les obstacles à lever par les autorités publiques et les citoyens? Comment sensibiliser le public aux services de trains de nuit?

L'intermodalité est très importante: un voyage en train n'est intéressant que dans la mesure où la faisabilité et la fiabilité sont également au rendez-vous en ce qui concerne les déplacements préalables et postérieurs au déplacement ferroviaire.

M. Jef Van den Bergh fait observer que dans le passé, les liaisons ferroviaires transfrontalières ont régulièrement été, et sont toujours, sources de problèmes: le Fyra, les liaisons entre les Limbourg belge et néerlandais, la ligne Hamont-Weert, le transport de marchandises, etc. Alors que les frontières sont désormais encore à peine visible

andere vervoersmodi, zoals de auto, zijn zij voor de spoormodus helaas nog een belangrijk obstakel.

Voor de substitutie van luchtvaart door spoorverkeer is een belangrijke doelstelling in het kader van de implementatie van het klimaatakkoord van Parijs. Een transitie moet mogelijk zijn, in het bijzonder voor verplaatsingen tot 700 kilometer, zoals uit recent onderzoek blijkt. Heeft de heer Cools voorstellen om de vervanging van vluchten door spoortrajecten op lange afstand te bevorderen?

Mevrouw Cecile Hemmen merkt op dat het Groothertogdom Luxemburg heeft beslist om het openbaar vervoer kosteloos te maken voor de gebruikers, al zal de volledige implementatie van de maatregel nog wat tijd kosten. De impact op het gebruik van de spoormodus blijft ook relatief beperkt omdat de afstanden binnen het land niet groot zijn. Heeft de spreker een standpunt over de voor- en nadelen van gratis openbaar vervoer?

De belangrijkste uitdaging bestaat er in om reizigers ervan te overtuigen om de trein te nemen. Dat kan vooral door de spoormodus op alle vlakken zo klantvriendelijk mogelijk te maken, onder meer ook door ticket- en tariefintegriteit.

Zijn de automatische rembeveiligingssystemen op de hogesnelheidslijnen reeds uniform in de verschillende landen, zoals door de Europese Unie wordt nagestreefd?

De heer Yves Evrard, voorzitter, vraagt of er op het vlak van stiptheid verschillen worden vastgesteld tussen de binnenlandse treinen enerzijds en de internationale treinen en nachttreinen anderzijds.

De heer Pim van Ballekom wijst op het belang van de reistijd, die in veel gevallen langer is bij een verplaatsing per trein dan bij een verplaatsing met de auto.

2. Antwoorden van de genodigde

De heer Mario Cools stelt dat het succes van de spoormodus in de eerste plaats afhankelijk is van de betrouwbaarheid van de dienstverlening en in de tweede plaats van de reistijd. Op veel trajecten

visibles pour les autres modes de transport, comme la voiture, elles restent malheureusement un obstacle majeur pour le chemin de fer.

La substitution du transport ferroviaire au transport aérien constitue un objectif important dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris sur le climat. Une transition doit être possible, notamment pour les trajets jusqu'à 700 km, comme le montrent des recherches récentes. M. Cools a-t-il des propositions à formuler pour promouvoir le remplacement des vols par le transport ferroviaire à longue distance?

Mme Cécile Hemmen indique que le Grand-Duché de Luxembourg a décidé de rendre les transports publics gratuits pour les usagers, même si la mise en œuvre complète de cette mesure prendra un certain temps. L'impact sur l'utilisation du chemin de fer est également relativement limité car les distances à l'intérieur du pays sont courtes. Que pense l'orateur des avantages et des inconvénients de la gratuité des transports publics?

Le principal défi consiste à convaincre les voyageurs de prendre le train. Cela peut se faire principalement en rendant le mode ferroviaire aussi convivial que possible à tous égards, notamment par l'intégration des billets et des tarifs.

Les systèmes de freinage automatique sur les lignes à grande vitesse ont-ils déjà été uniformisés dans les différents pays, comme le souhaite l'Union européenne?

M. Yves Evrard, président, demande si l'on observe des différences concernant la ponctualité entre les trains nationaux et les trains internationaux et de nuit.

M. Pim van Ballekom souligne l'importance de la durée des trajets, qui est souvent plus longue en train qu'en voiture.

2. Réponses de l'orateur invité

M. Mario Cools indique que le succès du chemin de fer dépend avant tout de la fiabilité du service et ensuite de la durée du trajet. Sur de nombreuses lignes, il est possible d'optimiser le

is het mogelijk om tot optimalisatie en daardoor tot meer stiptheid te komen, bijvoorbeeld door een buffer in de uurroosters in te bouwen. Vertragingen moeten worden geëvalueerd in functie van de reiziger: een reiziger die zijn aansluiting mist door een vertraging van vijf minuten van zijn eerste trein, ervaart meer tijdverlies dan vijf minuten.

Zweeds onderzoek toont aan dat (meer) subsidiëring van spoorvervoer kan zorgen voor een substitutie van vluchten door treinritten: als reizigers vaststellen dat de trein op een bepaald traject niet duurder of goedkoper is dan het vliegtuig, zijn zij in veel gevallen gemotiveerd om de trein te nemen. Een adequaat alternatief heeft dus wel degelijk impact op de keuze voor een meer duurzame vervoersmodus. Het verdient ook overweging om vluchten op korte afstand te verbieden of ze te onderwerpen aan een bijkomende belasting ter compensatie van de uitstoot die erdoor wordt gegenereerd. Grote ondernemingen ertoe verplichten om vervoersplannen op te stellen, blijkt eveneens een positieve impact te hebben.

Vooraleer kosteloos openbaar vervoer wordt ingevoerd, moet de concrete situatie goed worden geanalyseerd met het oog op de vermindering van ongewenste effecten, zoals de substitutie van verplaatsingen met de fiets of te voet door verplaatsingen per bus, tram, trein of metro. Dat effect is het grootst voor stedelijk openbaar vervoer.

Ticket- en tariefintegratie en een optimale beschikbaarheid van informatie zijn zeer belangrijk en vormen dan ook een prioriteit van het project *EMR connect*. Zeker voor internationale trajecten en dus ook voor nachttreinen vormt dit een belangrijk element. Een verbetering op dat vlak kan ook leiden tot een vermindering van het aantal reizigers dat niet over een correct vervoerbewijs beschikt (momenteel ongeveer 20 %).

Stiptheid en goede aansluitingen op een binnenlands net hebben ook een impact op internationaal verkeer. Wat de toekenning van slots betreft, moet telkens een afweging worden gemaakt tussen nachttreinen en het gewone (binnenlandse) net. Voor afstanden tot 600 kilometer is er ook concurrentie tussen de trein en het vliegtuig, waarbij de keuze in grote mate gedetermineerd wordt door

service et d'améliorer la ponctualité, par exemple en prévoyant une plage tampon dans l'horaire. Les retards doivent être évalués en fonction du voyageur: un voyageur qui manque sa correspondance parce que son premier train a cinq minutes de retard, subira en effet une perte de temps supérieure à cinq minutes.

Des recherches suédoises montrent que subventionner (davantage) le transport ferroviaire peut se traduire par le remplacement de vols d'avion par des voyages en train: si les voyageurs constatent que le train n'est pas plus cher ou est moins cher que l'avion pour un trajet donné, ils seront très souvent motivés à prendre le train. Une alternative adéquate influe donc sur le choix d'un mode de transport plus durable. Il convient également d'envisager l'interdiction des vols courts ou de leur appliquer une taxe supplémentaire pour compenser les émissions qu'ils génèrent. L'obligation pour les grandes entreprises d'établir des plans de transport semble également avoir un impact positif.

Avant d'instaurer la gratuité des transports publics, il convient d'analyser la situation sur le terrain afin d'éviter des effets indésirables, tels que la substitution des déplacements à vélo ou à pied par des déplacements en bus, tram, train ou métro. C'est dans le cas des transports publics urbains que cet effet est le plus palpable.

L'intégration des billets et des tarifs et la disponibilité optimale des informations sont très importantes et constituent donc une priorité du projet *EMR connect*. Cet aspect est particulièrement important pour les voyages internationaux et donc aussi pour les trains de nuit. Une amélioration dans ce domaine pourrait également conduire à une réduction du nombre de passagers qui ne sont pas munis du titre de transport approprié (actuellement environ 20 %).

La ponctualité et de bonnes correspondances sur un réseau national ont également un impact sur le trafic international. L'attribution des créneaux horaires est toujours le fruit d'un compromis entre les trains de nuit et le réseau régulier (domestique). Pour les distances jusqu'à 600 kilomètres, il existe également une concurrence entre le rail et l'avion, le choix étant largement déterminé par la fiabilité et

betrouwbaarheid en door goede of slechte aansluitingen tussen de verschillende vervoersmodi.

Er is een traject naar uniformisering van de automatische rembeveiligingssystemen in de Europese Unie, maar de spreker heeft geen precieze informatie daarover.

3. Repliek van een lid

De heer Jef Van den Bergh merkt op dat bepaalde ondernemingen en instellingen nu reeds hun werknemers verbieden om het vliegtuig te nemen voor werkgerelateerde verplaatsingen op korte afstand.

Er is een algemeen *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), waar het automatisch rembeveiligingssysteem (*European Train Control System*, ETCS) deel van uitmaakt en dat tegen 2025 over het volledige spoornet van de Europese Unie moet uitgerold zijn. Voor de hogesnelheidslijnen zal de uitrol vroeger gerealiseerd zijn.

IV. BESPREKING VAN 5 FEBRUARI 2021

De heer Nicolas Parent, rapporteur, is van oordeel dat de gehouden hoorzittingen verhelderend waren. Hij stelt voor om twee bijkomende hoorzittingen te organiseren:

— een hoorzitting met mevrouw Karima Delli, lid van het Europees Parlement voor de fractie “Europe Écologie-Les Verts” en voorzitter van de commissie Vervoer en Toerisme, die toelichting kan geven over het in dit dossier geldende Europese reglementaire kader en de beperkingen voor de actie van nationale overheden die daaruit voortvloeien. Zij kan ook duiding kunnen geven over de evoluties die ter zake kunnen worden verwacht;

— een hoorzitting met een vertegenwoordiger van de Oostenrijkse spoorwegoperator ÖBB.

De spreker spreekt de verwachting uit dat over dit thema een voorstel van aanbeveling zal kunnen worden voorgelegd aan de plenaire vergadering van juni 2021, waar het thema duurzaamheid centraal zal staan.

les bonnes ou mauvaises correspondances entre les différents modes de transport.

Il existe un processus d'uniformisation des systèmes de freinage automatique dans l'Union européenne mais l'opérateur ne dispose pas d'informations précises à ce sujet.

3. Réplique d'un membre

M. Jef Van den Bergh souligne que certaines entreprises et institutions interdisent d'ores et déjà à leurs employés de prendre l'avion pour des déplacements professionnels sur de courtes distances.

L'*European Rail Traffic Management System* (ERTMS), qui comprend le système de freinage automatique (ETCS), devra être déployé sur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'UE d'ici 2025. Ce déploiement se fera plus tôt pour les lignes à grande vitesse.

IV. DISCUSSION DU 5 FÉVRIER 2021

M. Nicolas Parent, rapporteur, indique que les auditions ont été édifiantes. Il propose d'organiser deux auditions supplémentaires:

— audition de Mme Karima Delli, députée européenne du groupe “Europe Écologie-Les Verts” et présidente de la commission des Transports et du Tourisme, qui pourrait présenter le cadre réglementaire européen applicable à ce dossier et les limites à l'action des autorités nationales qui en découlent. Elle pourra également préciser à quels développements l'on peut s'attendre dans ce domaine;

— audition d'un représentant de l'opérateur ferroviaire autrichien ÖBB.

L'opérateur espère qu'il sera possible de soumettre une proposition de recommandation sur ce sujet lors de la session plénière du mois de juin 2021 qui sera consacrée au thème de la durabilité.

De commissie stemt eenparig met dit voorstel in.

V. HOORZITTING MET MEVROUW KARIMA DELLI, LID VAN HET EUROPEES PARLEMENT VOOR EUROPE ÉCOLOGIE-LES VERTS EN VOORZITSTER VAN DE COMMISSIE VERVOER (5 MARS 2021)

A. Inleidende uiteenzetting

Mevrouw Karima Delli zegt dat de herinvoering van de nachttrein voor haar een centraal aandachtspunt is, waarvoor ze al verscheidene jaren op de barricaden staat. Op het Europese niveau, dat het meest geschikte bestuursniveau is voor dat type van vervoer, probeert ze hemel en aarde te bewegen voor dat dossier. In haar betoog zal ze dieper ingaan op de juridisch-economische hefboomen die moeten worden aangewend om het nachttreinverkeer weer op de rails te krijgen.

2021 is het Europees Jaar van de spoorwegen. Het is het eerste themajaar dat op het niveau van de Europese Unie gewijd is aan een vervoersmodus. De besprekingen in dat verband vonden eind 2020 plaats en werden met succes afgerond. Er werd een akkoord bereikt over de noodzaak om zo'n 8 miljoen euro te besteden aan de promotie van de trein, door middel van campagnes en events op het hele continent. Wie 'trein' zegt, zegt logischerwijze en bij uitbreiding ook 'nachttrein'. Het is dus aan de lokale, regionale, nationale en Europese beleidsmakers om in te zetten op de trein en de nachttrein.

Mevrouw Delli formuleert eerst enkele algemene opmerkingen voor ze nader ingaat op het onderwerp:

— de Europese Unie moet ambitieuze klimaatdoelstellingen halen, want het Parlement heeft ertoe opgeroepen om tegen uiterlijk 2050 een nultoot van broeikasgassen te bereiken;

— het vervoer komt hier sterk in het vizier. Het is immers verantwoordelijk voor een derde van de uitstoot in de EU en het is de enige sector waarin de uitstoot sinds 1990 is toegenomen(+ 28 %);

La commission approuve cette proposition à l'unanimité.

V. AUDITION DE MME KARIMA DELLI, MEMBRE DU PARLEMENT EUROPÉEN POUR "L'EUROPE ÉCOLOGIE-LES VERTS" ET PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS (5 MARS 2021)

A. Exposé introductif

Mme Karima Delli déclare que la problématique de la relance du train de nuit est pour elle un enjeu central et un combat majeur depuis plusieurs années. Elle essaie de mettre tout en oeuvre pour ce dossier à l'échelle européenne, qui est l'échelle la plus pertinente pour ce type de transport. L'oratrice annonce de se concentrer dans son discours sur les leviers juridico-économiques pour relancer le transport ferroviaire nocturne.

L'année 2021 est l'année européenne du train. Ainsi, cette année est la première année thématique consacrée à un mode de transport au niveau de l'Union européenne (UE). Les discussions ont eu lieu à la fin de 2020 et se sont conclues avec succès. On s'est mis mis d'accord sur la nécessité d'allouer environ 8 millions d'euros à la promotion du train, notamment par le biais de campagnes et d'événements aux quatre coins du continent. Logiquement, qui dit "train", dit "train de nuit", par extension. Il appartient donc aux décideurs politiques au niveau local, régional, national et de l'Union européenne (UE), de mettre en oeuvre de réelles actions visant à renforcer la place du train et la place du train de nuit dans nos sociétés.

Mme Delli fait quelques observations linéaires avant d'approfondir le thème:

— l'Union européenne doit atteindre des objectifs climatiques ambitieux, le Parlement ayant appelé à un niveau nul d'émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 au plus tard;

— le transport est particulièrement visé ici. En effet, il est responsable d'un tiers des émissions dans l'UE, et c'est le seul secteur qui a vu ses émissions s'accroître depuis 1990 (+ 28 %);

— dat de trein in vergelijking met de andere soorten transport een schone vervoersmodus is, staat buiten kijf. Wat de CO₂-uitstoot per kilometer betreft, is het vliegtuig 15 maal vervuilender dan de langeafstandstrein. Wanneer men de uitstoot per reisuur als vergelijkingspunt neemt, is het vliegtuig 1.500 maal vervuilender dan de trein;

— volgens de vereniging Lunatrain, die een pleitbezorger is van de nachttrein, zorgen verplaatsingen per trein voor een energiebesparing van 70 à 90 % in vergelijking met vluchten;

— met betrekking tot de vraag voor welke trajecten de nachttrein het best kan worden ingezet, zijn de experts het erover eens dat de interessantste afstand van 600 tot 1.600 en zelfs 1.800 kilometer is. Voor kortere afstanden zijn dagtreinen geschikter en voor nog langere afstanden lijkt de nachttrein minder interessant.

Die cijfers en feiten maken duidelijk waar het om draait. Het is overduidelijk dat de nachttrein een belangrijke rol kan spelen in de strijd tegen klimaatverandering. Op economisch vlak kunnen we dezelfde vaststelling maken:

— op macro-economisch vlak, in een logica die sinds het begin van de wereldwijde coronapandemie en tijdens de zomerperiode bijzonder duidelijk is geworden, is regionaal en duurzaam toerisme niet langer een alternatief, maar een 'verplichting'. We moeten onze manier van reizen veranderen om onze planeet op lange termijn zo leefbaar mogelijk te maken. Daarom is het van groot belang gebruik te maken van de nachttrein; dankzij investeringen in de nachttrein zullen regionale en plaatselijke besturen een groot economisch potentieel kunnen bieden op het stuk van werkgelegenheid en activiteit;

— op micro-economisch vlak had de commissie vervoer van het Europees Parlement al een ontmoeting met de directeur-generaal van het Oostenrijkse spoorbedrijf ÖBB, de operator die sinds enkele jaren massaal investeert in de nachttrein. ÖBB is een bedrijf en het is dus de bedoeling winst te maken, het gaat hier niet om belangeloze investeringen. De aanhoudende en doorgedreven investeringen maken duidelijk dat het om een economisch rendabele activiteit gaat en bewijzen het

— la propreté du train eu égard aux autres modes de transport n'est plus à démontrer. Ainsi, en termes d'émission de CO₂ par kilomètre, l'avion est 15 fois plus polluant que le train de longue distance. Et en prenant en compte des émissions par heure de trajet, l'avion est 1.500 fois plus polluant que le train;

— l'association Lunatrain, qui milite pour le train de nuit, considère que les trains permettent de faire 70 à 90 % d'économies d'énergies par rapport aux vols;

— pour ce qui est de la plus grande pertinence du train de nuit, les experts s'accordent sur le fait que la fourchette la plus intéressante pour avoir recours au train de nuit va de 600 à 1.600, voire 1.800 kilomètres. En dessous, le train de jour semble plus pertinent. Et au-dessus de ce seuil de 1.800 kilomètres, les trajets semblent moins adaptés.

Ces nombres et ces faits resituent les enjeux principaux. La pertinence du train de nuit s'impose donc comme une évidence, pour lutter contre le changement climatique. De plus, ce constat est évidemment tout aussi pertinent au volet "économique":

— du côté macro-économique, dans une logique tout spécialement mise en lumière depuis le début de la pandémie mondiale du nouveau coronavirus et la période estivale, le tourisme régional et durable n'est plus une alternative, mais une "obligation". Nous devons changer notre manière de voyager pour rendre la planète la plus vivable possible à long terme. Dès lors, le recours au train de nuit est essentiel, et, dans cette optique, des investissements dans le train de nuit permettront à des régions et à des localités d'apporter un potentiel économique significatif en termes d'emplois et d'activité;

— du côté micro-économique, la commission des Transports du Parlement européen a déjà rencontré le directeur général de l'entreprise autrichienne ÖBB, l'opérateur qui investit massivement depuis quelques années dans le train de nuit. ÖBB est une entreprise, qui a donc vocation à faire des profits; ses investissements en la matière ne sont pas désintéressés. Or, les investissements continus et toujours plus conséquents traduisent bien une rentabilité économique et donnent bien raison

gelijk van de voorvechters van de nachttrein, ook op commercieel vlak.

Hoewel nachttreinen noodzakelijk en economisch relevant zijn, zijn ze in Europa sinds verscheidene jaren op hun retour. Mevrouw Delli is ingenomen met de verklaring die het Duitse, Oostenrijkse, Franse en Zwitserse spoorbedrijf eind 2020 aflegden over de herinvoering van nachttreinen. Ze wacht nu op investeringen en acties om het Europees Jaar van de spoorwegen 2021 zijn beslag te geven.

Wat de investeringen ter ondersteuning van de nachttrein betreft, zijn er meerdere actiemiddelen voorhanden. Wat het zuivere EU-niveau betreft, zijn er de Connecting Europe Facility (CEF) en de toekomstige herziening van de richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T), waarmee veelbelovende projecten, met name in verband met de nachttrein, kunnen worden gefinancierd.

Het zijn echter vooral de lidstaten, in overleg met de Europese autoriteiten, die voor de nodige ondersteuning moeten zorgen.

Er zijn vooreerst de herstelplannen. Zoals blijkt uit de verordening daarover die enkele dagen geleden door het Parlement werd aangenomen, moet het herstelplan van de EU de financiering van de ecologische transitie mogelijk maken. Bij het opstellen van plannen tussen de lidstaten en de Europese Unie zullen de lidstaten verplicht rekening moeten houden met de ecologische transitie, en dus moeten investeren in schone vervoersmodi, en bijgevolg in de trein en *a fortiori* in de nachttrein.

Dit moet samen worden gezien met de algemene ontsnappingsclausule van het stabiliteits- en groeipact die, net voor de pandemie uitbrak, door de Europese Commissie werd geactiveerd en die op zijn minst tot eind 2021 actief zal blijven, zoals de Commissie afgelopen woensdag liet weten. Als lid van de commissie economische en monetaire zaken van het Europees Parlement volgt mevrouw Delli dat vraagstuk met grote belangstelling. De geldkraan is open en de lidstaten kunnen nu

aux partisans du train de nuit, même au niveau commercial.

Pour autant, malgré cette nécessité et malgré cette pertinence au niveau économique, la place du train de nuit a reculé en Europe depuis plusieurs années. Mme Delli accueille avec bienveillance la déclaration des compagnies ferroviaires allemande, autrichienne, française et suisse de la fin de 2020, visant à relancer le transport ferroviaire nocturne. Mais elle attend maintenant des faits, avec des investissements et des actions, afin de faire de l'année européenne du train 2021 une réalité.

Pour ce qui est des investissements pour soutenir le train de nuit, on dispose de plusieurs moyens d'action. Au volet UE sensu stricto, il y a le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe et la révision à venir des lignes directrices relatives aux Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T), qui permettent de cofinancer certains projets porteurs, et donc notamment les projets ferroviaires nocturnes.

Mais l'essentiel du soutien doit venir des États membres, en concertation avec les autorités de l'UE.

Il faut d'abord évoquer les plans de relance. Comme l'indique le règlement en la matière approuvé par le Parlement il y a quelques jours, le plan de relance de l'UE doit notamment permettre de financer la transition écologique. Dès lors, dans l'élaboration des plans entre les États membres et l'Union européenne, ces premiers se doivent de tenir compte de la transition écologique, ce qui passe notamment par des investissements dans des transports propres, donc le train et *a fortiori* le train de nuit.

Ceci est à mettre en perspective avec la fameuse *General escape clause*, activée par la Commission européenne à l'aube de la pandémie, et qui restera activée au moins jusqu'à la fin de l'année 2021, comme l'a rappelé la Commission ce mercredi. En tant que membre de la commission Affaires économiques et monétaires du Parlement européen, Mme Delli suit cette question avec un intérêt certain. Ainsi, les robinets sont ouverts et les investissements des États membres sont aujourd'hui

investeren. Ze moeten die kans aangrijpen om in de nachttrein te investeren.

We moeten de nationale autoriteiten er dus van overtuigen dat ook effectief te doen.

De spreekster heeft het vervolgens over de middellange en de lange termijn aan de hand van de regels omtrent staatssteun en de herziening ervan, met het oog op investeringen in de nachttrein. Vooreerst is er het begrip DAEB's, diensten van algemeen economisch belang, dat vermeld wordt in de artikelen 14 en 106, § 2 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en in protocol nr. 26 bij het VWEU. Dat begrip wordt echter niet omschreven in het Verdrag noch in het afgeleide recht. De Europese Commissie heeft verduidelijkt dat DAEB's economische activiteiten zijn die het algemeen belang dienen en die de markt, zonder het overheidsoptreden, anders niet (of niet onder dezelfde voorwaarden inzake objectieve kwaliteit, veiligheid, betaalbaarheid, gelijke behandeling of algemene toegang) had verricht. Een openbardienstverplichting wordt aan de dienstverrichter opgelegd, met als leidraad het criterium algemeen belang dat ervoor moet zorgen dat de dienst wordt verricht onder voorwaarden waarmee de publieke taak kan worden vervuld.

De overheden van de lidstaten, of ze nu nationaal, regionaal of plaatselijk zijn – conform de bevoegdheidsverdeling in het nationale recht – beschikken over een ruime beoordelingsbevoegdheid voor wat zij als diensten van algemeen economisch belang aanmerken.

De kosten van infrastructuurwerken in verband met de openbardienstverplichting die noodzakelijk zijn voor de dienstverlening kunnen worden beschouwd als kosten in verband met een DAEB. Op grond van de de-minimisverordening betreffende de DAEB's, wordt de overheidsfinanciering tot een bedrag van 500.000 euro over een periode van drie belastingjaren niet als staatssteun aangemerkt. Aangezien de maatregelen niet als staatssteun worden aangemerkt, geldt er geen verplichte voorafgaande aanmelding bij de Europese Commissie. Een compensatie voor de openbare dienst die door de overheid aan een dienstverlener wordt toegewezen, kan staatssteun zijn. Dat betekent echter nog niet dat die compensatie niet toegelaten is, want

possibles. Il faut profiter de cette opportunité pour investir dans le train de nuit.

Il faut donc convaincre les autorités nationales d'agir en ce sens.

Ensuite l'oratrice aborde la question du moyen et long terme à travers les règles d'aides d'État et la révision de ces règles, en vue d'investir dans le train de nuit. Il y a d'abord la notion de "SIEG", service d'intérêt économique général; elle est mentionnée aux articles 14 et 106, § 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), ainsi que dans le protocole n° 26 annexé au TFUE, mais elle n'est définie ni dans le TFUE, ni dans le droit dérivé. La Commission européenne a précisé que les SIEG sont des activités économiques remplissant des missions d'intérêt général qui ne seraient pas exécutées (ou qui seraient exécutées à des conditions différentes en termes de qualité, de sécurité, d'accessibilité, d'égalité de traitement ou d'accès universel) par le marché en l'absence d'une intervention de l'État. L'obligation de service public est imposée au prestataire par mandat et sur la base d'un critère d'intérêt général garantissant la prestation du service à des conditions lui permettant de remplir sa mission.

Les autorités publiques des États membres, qu'il soit au niveau national, régional ou local, selon la répartition des compétences entre elles en droit national, disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'elles considèrent comme des services d'intérêt économique général.

La construction d'infrastructures qui sont liées à l'obligation de service public et qui sont donc nécessaires à la prestation du service peut être considérée comme des coûts liés au fonctionnement d'un SIEG. En vertu du règlement "de minimis" relatif aux SIEG, le financement public des SIEG n'excédant pas 500.000 euro accordé sur une période de trois exercices fiscaux n'est pas considéré comme une aide d'État. Étant donné que les mesures ne sont pas considérées comme des aides d'État, il n'existe aucune obligation de les notifier à l'avance à la Commission européenne. Une compensation de service public accordée par une autorité publique à un prestataire de services peut constituer une aide. Le fait qu'une

ze kan verenigbaar zijn met het VWEU. De DAEB's vormen dus een eerste hefboom voor ondersteuning; in een besluit van 2011 in verband met het vervoer zijn daarover meer details te vinden.

Meerdere juridische teksten houden rechtstreeks verband met het spoorvervoer en de steun die aan die vervoersmodus mag worden verleend. Enerzijds kunnen de lidstaten een spooroperator op grond van verordening 1370/2007 een compensatie voor de openbare dienst toekennen voor het reizigersvervoer indien de regels voor de openbare dienstcontracten in acht worden genomen. Anderzijds mag er aan een spoorbedrijf steun worden verleend voor de aanschaf en modernisering van rollend materieel, voor de coördinatie van het vervoer of mag er een beperkte staatsgarantie voor investeringen worden verleend, conform de richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegaondernemingen van 2008.

Op grond van verordening 651/2014, ook bekend als de algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV), ten slotte, kunnen de nationale overheden, zonder aanmeldingsprocedure bij de Europese Commissie, bedrijven ondersteunen om aan strengere milieubeschermingsnormen te voldoen dan wordt voorgeschreven door het Europese recht. Bij ontstentenis van Unienormen mag steun worden verleend om het niveau van milieubescherming te verhogen. Indien de normen aangenomen zijn, maar nog niet in werking zijn getreden, mag staatssteun worden verleend aan een spoorbedrijf voor de aanschaf van nieuwe rijtuigen met de bedoeling zich aan de toekomstige normen aan te passen. In dat geval is de staatssteun tot 40 % van de in aanmerking komende kosten beperkt.

Er bestaat dus wel al een juridisch kader voor de ondersteuning van treinverbindingen en meer bepaald nachttreinverbindingen, maar dat is voor verbetering vatbaar en is niet in steen gebeiteld. Er bestaan hefboomen om er een instrument van te maken dat beter aansluit bij de huidige context.

compensation de service public constitue une aide d'État ne signifie toutefois pas en soi qu'elle n'est pas permise puisque cette compensation peut être compatible avec le TFUE. Les SIEG constituent donc un premier levier d'action d'intervention, et une décision de 2011 relative aux transports donne des détails plus précis à cet égard.

Par ailleurs, plusieurs textes juridiques ont directement trait au transport ferroviaire et aux aides qui peuvent être accordées à ce mode de transport. D'une part, le règlement 1370/2007 permet aux États membres d'attribuer à un opérateur ferroviaire une compensation de service public pour le transport de voyageurs si les règles relatives aux contrats de service public sont respectées. D'autre part, les lignes directrices sur le transport ferroviaire, datant de 2008, permettent également, dans une certaine mesure et moyennant le respect d'un certain nombre de principes, de soutenir une entreprise ferroviaire dans l'achat ou le renouvellement de matériel roulant, dans son action en vue de coordonner les transports ou encore de lui apporter une garantie étatique limitée en cas d'investissements.

Enfin, un règlement nouveau relatif aux aides d'État, à savoir le règlement 651/2014 dit "règlement général d'exemption par catégorie" (RGEC), permet aux autorités nationales, sans devoir passer par les services de la Commission européenne, de soutenir les entreprises pour qu'elles aillent au-delà des normes de protection environnementale telles que mentionnées dans le droit de l'UE. En l'absence de normes de l'Union, des aides peuvent être accordées pour augmenter le niveau de protection de l'environnement. En revanche, si celles-ci sont adoptées mais pas encore entrées en vigueur, un État peut quand même soutenir une entreprise, notamment ferroviaire, pour l'acquisition de nouveaux véhicules visant à se conformer à ces règles. Dans ces cas, l'aide est limitée à 40 % des coûts admissibles.

Si un cadre juridique existe donc actuellement pour soutenir les liaisons ferroviaires, notamment nocturnes, celui-ci est perfectible et n'est pas gravé dans le marbre. Et des leviers existent pour en faire un outil plus adapté aux réalités de notre décennie. Ainsi, la Commission européenne est en train de

In dat verband buigt de Europese Commissie zich over de luchtvaartrichtsnoeren (2014) en de richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwagondernemingent (2008).

Voor de spreekster gaat het erom de lidstaten meer manoeuvreerruimte te bieden wanneer ze de nachttrein willen ondersteunen, terwille van de milieubescherming en in het belang van de reizigers.

Maar parallel moet ook het juridische kader betreffende de staatssteun aan de luchtvaartsector, en in het bijzonder aan de regionale luchthavens, worden afgeschaft of moet het op zijn minst zoveel mogelijk worden beperkt. Vanuit die luchthavens vertrekken vaak verbindingen over een afstand die gemakkelijk per dag- of nachttrein kan worden afgelegd en het heeft uit een ecologisch oogpunt geen enkele zin om daarvoor steun te verlenen.

Indien men de nachttrein ondersteunt, moet men er bij de Europese Commissie op blijven aandringen om de regels te moderniseren en ze in overeenstemming te brengen met de milieudoelstellingen van de EU. Bovendien moeten we in het achterhoofd houden dat de diensten van de Europese Commissie die belast zijn met de mededinging werd gevraagd erop toe te zien dat terdege rekening zou worden gehouden met de milieukwestie.

B. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Nicolas Parent, rapporteur, merkt op dat de commissie dit thema sinds meer dan een jaar bestudeert. Hij stelt vast dat de interesse voor nachttreinen in die periode is gegroeid, wat onder meer blijkt uit een initiatief dat in Nederland wordt aangekondigd. De effectieve lancering van een netwerk van nachttreinen is een uitdaging, maar is ook realistisch.

De inleidende uiteenzetting van mevrouw Delli gaf de spreker meer inzicht in de richtsnoeren op het niveau van de Europese Unie en in de rol die het Europees Parlement speelt. Het trans-Europese spoornetwerk is een belangrijke factor, maar kan dat netwerk ook worden uitgerold voor

travailler sur les lignes directrices sur l'aviation (2014) et le transport ferroviaire (2008).

L'idée, pour l'oratrice, est de donner davantage de marge de manoeuvre aux États membres lorsqu'ils souhaitent soutenir le train de nuit, au nom de la protection de l'environnement et de l'intérêt des voyageurs.

Mais il s'agit aussi, en parallèle, de mettre fin, ou du moins de réduire autant que possible, le cadre juridique concernant les aides d'État au secteur aérien, en particulier celles relatives au soutien aux aéroports régionaux. Ceux-ci sont souvent exploités pour des trajets qui sont largement réalisables en train, de jour comme de nuit; soutenir ces lignes n'a aucun sens écologique.

Si on soutient le train de nuit, il faut donc continuer à se faire entendre par la Commission européenne pour mettre à jour les règles, et faire en sorte qu'elles soient compatibles avec les objectifs environnementaux de l'UE. Il faut par ailleurs garder en tête qu'il a été demandé aux services de la Commission européenne chargés de la concurrence de veiller à ce que la question environnementale soit une considération significative.

B. Échange de vues

1. Questions et observations des membres

M. Nicolas Parent, rapporteur, rappelle que la commission se penche sur ce sujet depuis plus d'un an. Il a observé qu'au cours de cette période, l'intérêt pour les trains de nuit s'est accru, comme en témoigne une initiative annoncée aux Pays-Bas. Si la mise en place effective d'un réseau de trains de nuit constitue un défi, elle n'en est pas moins réaliste.

L'exposé introductif de Mme Delli a permis à l'orateur de mieux comprendre les orientations au niveau de l'Union européenne et le rôle joué par le Parlement européen. Le réseau ferroviaire transeuropéen est un facteur important, mais ce réseau peut-il également être déployé pour les trains de

nachttreinen? Staat mevrouw Delli positief tegenover bilaterale samenwerking tussen landen, zoals tussen België en Nederland? Kan Brussel een hub op het vlak van treinverkeer worden?

De heer Jef Van den Bergh stelt dat de mogelijkheden in de aangehaalde Europese regelgeving goed moeten worden geanalyseerd. Ook stelt zich de vraag wat de definitie van een nachttrein is. Kan een precies onderscheid worden gemaakt tussen nachttreinen enerzijds en internationale treinen in het algemeen anderzijds?

De openbare dienst is vooral gericht op nationale spoorwegnetwerken. Is het denkbaar dat de EU een internationale openbare dienst voor internationaal treinverkeer zou definiëren? Soms ligt het in een nationale context moeilijk dat nationale operatoren veel middelen inzetten voor internationale treinen.

Er moet geen strikte keuze worden gemaakt tussen luchtvaart en spoorverkeer omdat die vervoersmodi in veel gevallen aanvullend zijn. Zelfs als de in Nederland geformuleerde ambitie van substitutie van vluchten door treinen wordt gerealiseerd, zou het aantal vluchten slechts met 2,5 % afnemen. Niettemin gaat het om een evolutie die moet worden gestimuleerd.

De heer Bob van Pareren stelt dat er meer elektrische vluchten zullen komen, met name op korte afstand. Neemt de EU deze evolutie in haar analyses op? Worden nachttreinen ook overwogen op hogesnelheidslijnen, waardoor een traject snel kan worden overbrugd?

Mevrouw Arda Gerkens merkt op dat er volgens Amsterdam Airport bij reizigers een vraag bestaat om vluchten te vervangen door spoorvervoer. Een belangrijke groei kan worden verwacht van de verbindingen van Nederland met Berlijn en het zuiden van Europa. Het belangrijkste probleem is het risico op vertraging. Daarom is er ook grensoverschrijdende samenwerking nodig, om ervoor te zorgen dat de trein niet aan de grens stopt.

Mevrouw Carla Moonen stelt dat de ambitie moet bestaan om zowel goederen- als personenvervoer per trein zo veel mogelijk elektrisch te maken. Wat

nuit? Mme Delli est-elle favorable à la coopération bilatérale entre les pays, comme entre la Belgique et les Pays-Bas? Bruxelles pourrait-elle devenir une plaque tournante du rail?

M. Jef Van den Bergh indique que les possibilités offertes par la législation européenne citée requièrent une analyse minutieuse. Il y a aussi la question de la définition d'un train de nuit. Peut-on établir une distinction précise entre les trains de nuit et les trains internationaux en général?

Le service public se concentre principalement sur les réseaux ferroviaires nationaux. Peut-on imaginer que l'UE définisse un service public pour le trafic ferroviaire international? Dans le contexte national, il est parfois difficile pour les opérateurs nationaux de consacrer des ressources importantes aux trains internationaux.

Il ne faut pas opérer un choix strict entre le transport aérien et le transport ferroviaire, car ces modes de transport sont complémentaires dans de nombreux cas. Même si l'ambition formulée aux Pays-Bas de remplacer les vols par des trains se réalise, le nombre de vols ne diminuerait guère que de 2,5 %. Il s'agit néanmoins d'une évolution qui doit être encouragée.

M. Bob van Pareren estime qu'il y aura à terme davantage de vols électriques, notamment pour les vols courts. Les analyses de l'UE tiennent-elles compte de cette tendance? Envisage-t-on également de faire circuler des trains de nuit sur les lignes à grande vitesse, ce qui permettrait d'effectuer très rapidement un trajet donné?

Mme Arda Gerkens indique que, selon l'aéroport d'Amsterdam, il existe une demande parmi les voyageurs pour remplacer des vols par un trajet en train. On peut s'attendre à une croissance significative des liaisons entre les Pays-Bas et Berlin et le sud de l'Europe. Le principal problème est le risque de retards. D'où la nécessité d'une coopération transfrontalière pour faire en sorte que le train ne s'arrête pas à la frontière.

Mme Carla Moonen estime qu'il faut avoir l'ambition d'électrifier autant que possible le transport ferroviaire de marchandises et de passagers. Quels

zijn de doelstellingen van de Europese Commissie op dat vlak?

De heer Yves Evrard, voorzitter, vraagt wat volgens mevrouw Delli de concrete perspectieven zijn voor investeringen in spoorweginfrastructuur en lijnen. Wat staatssteun betreft, verwacht de spreker dat de staten de mogelijkheid zullen krijgen om de infrastructuur voor nachttreinen kosteloos of aan een laag tarief ter beschikking te stellen, wat een boost kan geven aan het vervoer per nachttrein.

2. Antwoorden van de genodigde

Mevrouw Karima Delli stelt dat de introductie van een internationale openbare dienst een goed idee is, dat ook perfect zou sporen met het huidige Europese jaar van de trein. Het Europees Parlement is een belangrijke actor, maar heeft geen initiatiefrecht op wetgevend vlak; dat recht berust immers uitsluitend bij de Europese Commissie.

Het gedrag van de gebruikers verandert: de vraag naar nachttreinen bestaat, maar het aanbod ontbreekt nog. Er moet snel een nieuw evenwicht worden gevonden, met name door middelen uit het corona-relanceplan aan te wenden. De bereidheid om nachttreinen te stimuleren, bestaat en de uitdaging om de nachttreinen in te schrijven in de richtsnoeren inzake TEN-T is duidelijk gesteld, maar ook de lidstaten moeten dat vlak hun verantwoordelijkheid opnemen.

Het is wenselijk dat binnen enkele jaren alle hoofdsteden verbonden worden via nachttreinen. Dat vergt investeringen in renovaties en in de heraanleg van tracés. Er moeten knopen worden doorgehakt over de invulling van TEN-T. De vervoersmaatschappijen hebben zelf reeds beslissingen genomen, met name door te starten met de ontwikkeling van de trajecten Brussel-Wenen en Wenen-Parijs.

De uitbouw van elektrische luchtvaart is nog niet voor morgen. De mogelijkheid bestaat reeds, maar slechts over korte afstand. Die evolutie is wenselijk en noodzakelijk voor gebieden waar geen keuze bestaat, maar in andere situaties is de nachttrein een betere optie. Ook de relance van het spoorvrachtvervoer is een uitdaging in het kader van de

sont les objectifs de la Commission européenne à cet égard?

M. Yves Evrard, président, demande quelles sont, aux yeux de Mme Delli, les perspectives concrètes en matière d'investissements dans les infrastructures et les lignes ferroviaires. En ce qui concerne les aides d'État, il s'attend à ce que la possibilité soit donnée aux États de mettre à disposition gratuitement ou à bas prix les infrastructures pour les trains de nuit, ce qui pourrait donner un coup de pouce au transport ferroviaire de nuit.

2. Réponses de l'oratrice invitée

Mme Karima Delli répond que l'instauration d'un service public international est une bonne idée et s'inscrirait parfaitement dans le cadre de l'actuelle Année européenne du train. Le Parlement européen est un acteur important mais il n'a aucun droit d'initiative en matière législative; ce droit appartient en exclusivité à la Commission européenne.

Le comportement des usagers évolue: si la demande de trains de nuit existe, l'offre est encore insuffisante. Un nouvel équilibre doit être trouvé rapidement, notamment par l'affectation de moyens du fond de relance Corona. La volonté de promouvoir les trains de nuit est réel et le défi qui consiste à inclure ces trains dans les orientations RTE-T a été clairement défini. Mais il appartient également aux États membres d'assumer leurs responsabilités.

Il est souhaitable que d'ici quelques années, toutes les capitales soient reliées par des trains de nuit. Cela requerra d'investir dans la rénovation et la reconstruction de tracés. Des décisions doivent être prises à propos du contenu du RTE-T. Les sociétés de transport elles-mêmes ont déjà pris des décisions, notamment en commençant à développer les lignes Bruxelles-Vienne et Vienne-Paris.

Le développement de l'aviation électrique n'est pas attendu dans un avenir proche. Cette possibilité existe déjà, mais seulement pour de courtes distances. Cette évolution est souhaitable et nécessaire pour les zones où il n'y a pas de possibilités de choix mais, dans d'autres situations, le train de nuit constitue une option plus appropriée. La

Europese *Green Deal*. Waterstof kan in de toekomst ook een rol spelen, maar waterstofvliegtuigen worden niet eerder verwacht dan in 2035-2040.

's Nachts moeten bepaalde normen worden nageleefd op het vlak van snelheid, waardoor hogesnelheidstreinen geen evidentie zijn. Het lijkt in eerste instantie beter om de focus te leggen op slaapcomfort.

De interesse van reizigers voor de nachttrein is niet leeftijdsgebonden. Er is veel enthousiasme rond, onder meer bij wie zich engageert voor het klimaat. De lidstaten moeten ophouden te denken dat de nachttrein niet rendabel is: die vraag is niet de belangrijkste, er moet nu een aanbod worden gecreëerd dat tegemoetkomt aan de bestaande vraag. De stations van morgen moeten de toeristen op een goede manier kunnen ontvangen door aanpassingen op maat van de mens. Ook fietsen moeten vlotter op de trein kunnen worden meegenomen.

De lagekostenmaatschappijen in de luchtvaart hanteren ondermaatse arbeidsvoorwaarden voor hun personeel en respecteren het leefmilieu niet. Daarover worden debatten gevoerd in het Europees Parlement. Het Europees parlement bestudeert ook de kerosinetaks, die 30 miljard euro zou kunnen opleveren.

Naast de binnenvaart moet ook het spoorvrachtvervoer nieuwe impulsen krijgen. Er zijn vrachtvervoerlijnen die recent werden gerenoveerd; die inspanning moet worden voortgezet. Er zijn grote corridors die de spoormodus kunnen bevorderen, maar zijn de lidstaten bereid om er een prioriteit van te maken? De leden van de nationale parlementen kunnen op dat vlak een rol spelen, met name om de nationale besluitvorming in de goede richting te sturen.

De spreekster wijst ten slotte op de positieve perspectieven voor nachttreinen als gevolg van de steun van grote Europese ondernemingen (in de vorm van investeringen in infrastructuurprojecten) en de alliantie voor een betere batterijtechnologie. Er zal steeds meer druk ontstaan ten gunste van de lancering van nieuwe nachttreinen. De belangrijkste

relance du transport ferroviaire de marchandises aussi est un enjeu dans le cadre du Green Deal européen. L'hydrogène pourrait également jouer un rôle à l'avenir, mais les avions à hydrogène ne sont pas attendus avant 2035-2040.

Certaines normes de vitesse devant être respectées la nuit, l'option des trains à grande vitesse ne va pas de soi. Dans un premier temps, il paraît préférable de se concentrer sur le confort du sommeil des voyageurs.

L'intérêt des voyageurs pour les trains de nuit n'est pas lié à l'âge. Ces trains suscitent un large enthousiasme, y compris parmi les citoyens engagés en faveur du climat. Les États membres doivent cesser de considérer que le train de nuit n'est pas rentable: la demande n'est pas la plus importante à l'heure actuelle et nous devons à présent créer une offre qui réponde à la demande existante. Les gares de demain devront pouvoir accueillir correctement les touristes en s'adaptant à leurs besoins. Le transport de bicyclettes dans les trains doit également être facilité.

Les compagnies aériennes à bas prix soumettent leur personnel à des conditions de travail inférieures aux normes et ne respectent pas l'environnement. Cette question fait l'objet de débats au Parlement européen qui examine également l'instauration d'une taxe sur le kérosène qui pourrait rapporter 30 milliards d'euros.

Outre la navigation intérieure, il faut également conférer un nouvel élan au transport ferroviaire de marchandises. Certaines lignes de fret ont récemment été rénovées et l'effort doit être poursuivi. Il existe de grands corridors qui pourraient permettre de promouvoir le chemin de fer mais les États membres sont-ils disposés à en faire une priorité? Les membres des parlements nationaux pourraient jouer un rôle à cet égard en orientant dans la bonne direction les décisions prises au niveau national.

Enfin, l'oratrice souligne les perspectives positives pour les trains de nuit qui résultent de l'aide de grandes entreprises européennes (sous la forme d'investissements dans des projets d'infrastructure) et de l'alliance en faveur d'une meilleure technologie des batteries. Une pression croissante sera exercée en vue du lancement de nouveaux

uitdagingen daarbij zijn de vernieuwing van de infrastructuur, een betere energiemix en digitalisering. Samen kunnen die factoren ervoor zorgen dat nachttreinen een concrete prioriteit worden.

VI. HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN DE NATIONALE SPOORWEGOPERATOREN VAN OOSTENRIJK (ÖBB), LUXEMBURG (CFL) EN NEDERLAND (NS) (28 MEI 2021)

A. Inleidende uiteenzettingen

1. *De heer Kurt Bauer, verantwoordelijke voor vervoer op lange afstand en nieuwe treinactiviteiten bij de Oostenrijkse nationale spoorwegoperator ÖBB*

De heer Kurt Bauer geeft een voorstelling van Nightjet, het programma van nachttreinen van ÖBB:

- er worden meer dan 25 Europese steden in Noord-, Midden- en Zuid-Europa verbonden door het programma, waardoor Nightjet in Europa de belangrijkste aanbieder van nachttreinen is;
- het aanbod groeit nog verder door, met geplande verbindingen naar Parijs en Amsterdam;
- per jaar zijn er 1,5 miljoen reizigers;
- 80 % van de gebruikers beveelt de vervoersdienst aan;
- de nachttreinen hebben een belangrijke positieve impact op de bescherming van het klimaat.

Er werd nog niet lang geleden een samenwerking opgestart met de NMBS in België (Brussel) en de NS in Nederland (Amsterdam). De nieuwe verbinding tussen Wenen en Amsterdam wordt zeer positief onthaald. De verbinding Wenen-Brussel werd tijdelijk opgeschort door de impact van de coronapandemie, maar is ondertussen opnieuw van start gegaan. Vroeger waren er nachttreinen op nog veel meer lijnen; het is duidelijk dat de tendens van achteruitgang momenteel volop wordt gekeerd.

Op de nachttreinen zijn er drie verschillende comfortniveaus, waardoor rekening kan worden gehouden met de wensen van de gebruikers op het vlak van prijs en aangeboden diensten: er zijn slaapwagons, ligwagons en zitwagons. Vanaf 2022 worden in het kader van de Nightjet 33 rijtuigen van de nieuwe generatie in gebruik genomen, met

trains de nuit. Les principaux défis à relever sont le renouvellement des infrastructures, un meilleur mix énergétique et la numérisation. Considérés dans leur ensemble, ces facteurs peuvent faire des trains de nuit une priorité concrète.

VI. AUDITION DES REPRÉSENTANTS DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES NATIONAUX D'AUTRICHE (ÖBB), DU LUXEMBOURG (CFL) ET DES PAYS-BAS (NS) (28 MAI 2021)

A. Exposés introductifs

1. *M. Kurt Bauer, responsable de l'exploitation des chemins de fer à longue distance et des nouvelles activités ferroviaires auprès de l'opérateur ferroviaire national autrichien ÖBB*

M. Kurt Bauer présente Nightjet, le programme de trains de nuit de l'ÖBB:

- le programme relie plus de 25 villes européennes du nord, du centre et du sud de l'Europe, ce qui fait de Nightjet le premier opérateur de trains de nuit en Europe;
- l'offre s'élargit encore avec de futures liaisons vers Paris et Amsterdam;
- il y a 1,5 million de passagers par an;
- 80 % des utilisateurs recommandent le service de transport;
- les trains de nuit ont un impact positif significatif en faveur de la protection du climat.

Une coopération avec la SNCB belge (Bruxelles) et les NS néerlandais (Amsterdam) a été initiée tout récemment. La nouvelle liaison entre Vienne et Amsterdam a été accueillie très favorablement. Temporairement suspendue en raison de l'impact de la pandémie du coronavirus, la liaison Vienne-Bruxelles a été remise en service. Autrefois, des trains de nuit circulaient sur un beaucoup plus grand nombre de lignes; il apparaît que la tendance au recul est en train de s'inverser.

Les trains de nuit comportent trois niveaux de confort différents permettant de tenir compte des souhaits des usagers en ce qui concerne les prix et les services offerts: il y a des wagons-lits, des wagons pourvus de sièges inclinables et des wagons pourvu de siège ordinaire. Quelque 33 wagon Nightjet de nouvelle génération encore

een rollend materieel dat nog beter aangepast is aan de wensen van het veeleisende publiek van de 21^{ste} eeuw.

Als de overheden overtuigd zijn van het belang en de positieve effecten van nachttreinen, dan moeten ze in de eerste plaats werk maken van een aangepast beleid, met name een *level playing field* op Europees niveau:

— het wegvervoer en de luchtvaart moeten aan gelijkaardige heffingen en belastingen onderworpen worden, wat nu niet het geval is;

— de kosten voor het gebruik van spoorinfrastructuur door nachttreinen moet worden verlaagd: de prijzen voor de toekenning van deze specifieke rijpaden moeten in een afzonderlijke categorie worden ondergebracht;

— de toekenning van het statuut van grensoverschrijdende openbare dienstverlening voor nachttreinen dient te worden vergemakkelijkt, zodat op een eenvoudige manier subsidies kunnen worden toegekend;

— de interoperabiliteit moet worden verbeterd, technische obstakels moeten worden weggenomen en nationale regels dienen te worden geharmoniseerd.

De verschillende spoorwegoperatoren die nachttreinen organiseren, zijn geen concurrenten van elkaar, maar kunnen elkaars aanbod aanvullen. De positieve sfeer die in onze samenleving ontstaan is rond de spoormodus in het algemeen en de nachttreinen in het bijzonder is voor de verschillende overheden een unieke kans om stappen in de goede richting te zetten en het netwerk van nachttreinen verder uit te bouwen.

2. De heer Marc Hoffmann, directeur reizigersvervoer bij de Luxemburgse nationale spoorwegoperator CFL

De heer Marc Hoffmann verduidelijkt dat CFL in essentie een regionale spoorwegoperator is, die treinen in het kader van de openbare dienst organiseert in het Groothertogdom Luxemburg en in beperkte mate buiten het grondgebied van het land (tot in Trier in Duitsland).

mieux adapté aux besoins du public exigeant du XXI^e siècle seront mis en service dès 2020.

Si les pouvoirs publics sont convaincus de l'importance et des effets positifs des trains de nuit, la première chose qu'ils aient à faire est de mettre en œuvre des politiques appropriées et, en particulier, de mettre en place des règles du jeu équitables au niveau européen:

— le transport routier et l'aviation doivent être soumis à des prélèvements et à des taxes similaires, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui

— le coût d'utilisation des infrastructures ferroviaires par les trains de nuit devrait être réduit: les prix d'attribution de sillons spécifiques doivent figurer dans une catégorie distincte

— l'attribution du statut de service public transfrontalier pour les trains de nuit doit être facilitée afin que des subventions puissent être accordées simplement

— l'interopérabilité doit être améliorée, les obstacles techniques levés et les règles nationales harmonisées.

Les différents opérateurs ferroviaires qui font circuler des trains de nuit ne sont pas concurrents mais peuvent compléter leurs offres respectives. Le climat positif qui entoure désormais dans la société le chemin de fer et les trains de nuit en particulier constitue une occasion unique pour les différentes autorités concernées de prendre des mesures qui vont dans la bonne direction et de développer le réseau de trains de nuit.

2. M. Marc Hoffmann, directeur du transport de passagers auprès de la CFL, l'opérateur ferroviaire national luxembourgeois

M. Marc Hoffmann indique que la CFL est essentiellement un opérateur ferroviaire régional qui fait circuler des trains du service public au Grand-Duché de Luxembourg et, dans une mesure limitée, en dehors du territoire national (jusqu'à Trèves en Allemagne).

CFL werkt met naburige spoorwegoperatoren samen voor de verbindingen in La Grande Région en verder:

- Metz, Nancy (samenwerking met het Franse SNCF, gemengd park van rollend materieel);
- Longwy (met SNCF, park van CFL);
- Arlon (met NMBS, gemengd park);
- Brussel en Luik (met NMBS, park van de NMBS);
- Koblenz (met DB Regio, park van CFL);
- Düsseldorf (met DB Regio & FV, park van CFL - met een frequentie van 1 trein per dag);
- de TGV-verbindingen naar Parijs en het zuiden van Frankrijk worden door de SNCF uitgebaat in een kader van commerciële autonomie.

CFL heeft dus geen treinen op lange afstand of nachttreinen in eigen beheer.

De spreker overloopt de historiek van de nachttreinen in het Groothertogdom Luxemburg.

In de jaren 1990 was er een dagelijkse nachttrein die Oostende, Brussel, Luxemburg-stad, Straatsburg, Bazel en Milaan verbond. Die trein werd tijdens de weekends verlengd tot in Venetië. In de zomer was er bovendien een bijkomende verbinding Brussel-Rome. Dit aanbod werd door de NMBS afgeschaft in 2002, met name wegens de groeiende concurrentie van de lagekostenluchtvaartmaatschappijen.

Tot in 2016 was er enkele keren per week een nachttreinverbinding tussen Luxemburg-stad, Metz en het zuiden van Frankrijk. Deze lijn had twee vertakkingen naar het zuiden, naar Nice en Portbou, en twee vertakkingen naar het noorden, naar Luxemburg en Straatsburg. De verbinding werd opgeheven naar aanleiding van de ingebruikname van twee dagelijkse TGV-verbindingen op de lijnen Luxemburg-stad - Straatsburg - Lyon - Marseille/Montpellier.

Het potentieel van nachttreinen in het Groothertogdom Luxemburg wordt beperkt door het kleine grondgebied en de beperkte bevolking van het land: in vergelijking met andere grote steden die momenteel in aanmerking komen voor nieuwe nachttreinjecten, heeft het land met slechts 600.000 inwoners duidelijk een kleiner

La CFL coopère avec les opérateurs ferroviaires voisins pour les liaisons au sein de La Grande Région et au-delà:

- Metz, Nancy (coopération avec la SNCF française, parc mixte de matériel roulant);
- Longwy (avec la SNCF, parc CFL);
- Arlon (avec SNCB, parc mixte);
- Bruxelles et Liège (avec la SNCB, parc SNCB);
- Koblenz (avec DB Regio, parc CFL);
- Düsseldorf (avec DB Regio & FV, parc CFL - avec une fréquence d'un train par jour);
- Les liaisons TGV vers Paris et le sud de la France sont exploitées par la SNCF dans un cadre d'autonomie commerciale.

La CFL n'exploite donc pas de trains longue distance ou de nuit.

L'orateur retrace l'historique des trains de nuit au Grand-Duché de Luxembourg.

Dans les années 1990, un train de nuit reliait quotidiennement Ostende, Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg, Bâle et Milan. Ce train a été prolongé jusqu'à Venise pendant les week-ends. En été, il y avait également une liaison supplémentaire entre Bruxelles et Rome. Ce service a été supprimé par la SNCB en 2002, en raison notamment de la concurrence croissante des compagnies aériennes à bas prix.

Jusqu'en 2016, un service de trains de nuit a relié plusieurs fois par semaine Luxembourg-Ville, Metz et le sud de la France. Cette ligne comportait deux embranchements vers le sud, vers Nice et Portbou, et deux autres vers le nord, vers Luxembourg et Strasbourg. La liaison a été supprimée à la suite de la mise en place de deux liaisons TGV quotidiennes sur les lignes Luxembourg-Ville - Strasbourg - Lyon - Marseille/Montpellier.

Le potentiel des trains de nuit au Grand-Duché de Luxembourg est limité par l'exiguïté du territoire et par sa population: par comparaison avec d'autres grandes villes entrant actuellement en ligne de compte pour de nouveaux services de trains de nuit, le Luxembourg, qui ne compte que 600 000 habitants, offre très clairement moins de

potentieel. Om niettemin goede verbindingen tot stand te brengen, moeten politieke keuzes worden gemaakt en kunnen met name drie pistes verder worden uitgewerkt:

- gebruikmaken van lijnen die twee grotere metropolitane regio's verbinden en waarbij Luxemburg op de lijn ligt;
- op zoek gaan naar synergieën met andere lijnen die worden vooropgesteld;
- aansluiting zoeken met kwaliteitsvolle verbindingen die in de nabijheid van het Luxemburgse grondgebied komen.

Opdat een bediening van nachttreinen interessant zou kunnen zijn, moeten volgens CFL de volgende voorwaarden zijn vervuld:

- een voldoende groot reizigerspotentieel;
- een afstand die groot genoeg is om vertrek 's avonds en aankomst 's morgens mogelijk te maken;
- de afwezigheid van directe concurrentie vanwege een TGV-lijn, die immers het potentieel nog verder verkleint.

Wanneer die oefening wordt gemaakt, blijkt dat *grosso modo* twee verbindingen een kans maken:

1) in de noord-zuidoriëntatie lijkt de verbinding België – Luxemburg – Zwitserland – Italië de meest interessante piste. Op dit moment is er echter geen project in die zin en is er geen rollend materieel dat conform de reglementering in de vijf betrokken landen is. Een bijkomende voorwaarde voor de realisering van een dergelijke trein zou de afronding zijn van de infrastructuurwerken in België (L161/L162), die begonnen in 2007 en momenteel geprogrammeerd worden tot in 2030. Vanuit het perspectief van Nederland lijkt een lijn naar Italië via Duitsland (Keulen) interessanter op het vlak van kostprijs, snelheid en potentieel dan een passage in Luxemburg; een verlenging naar deze noord-zuidverbinding naar Nederland lijkt daarom onwaarschijnlijk;

2) in de noord-zuidwestoriëntatie zou een nachttrein Luxemburg-Barcelona interessant zijn voor het cliënteel in Luxemburg, met name als alternatief voor de TGV-verbinding via Parijs. Er zouden ook

potentieel. Toutefois, l'établissement de bonnes liaisons impose d'opérer des choix politiques et, à cet égard, trois pistes sont à explorer plus avant:

- utilisation de lignes reliant deux grandes régions métropolitaines et sur lesquelles se trouve le Luxembourg;
- recherche de synergies avec d'autres lignes envisagées;
- recherche de connexions avec des lignes de haute qualité à proximité du territoire luxembourgeois.

Selon la CFL, les conditions ci-après doivent être remplies pour qu'un train de nuit soit intéressant:

- un potentiel de passagers suffisamment important;
- une distance suffisamment grande pour permettre un départ le soir et une arrivée le matin;
- l'absence de concurrence directe d'une ligne TGV, qui contribue en effet à encore réduire le potentiel.

En procédant à cet exercice, on observe que, *grosso modo*, deux liaisons ont une chance de réussite:

1) dans le sens nord-sud, la liaison Belgique - Luxembourg - Suisse - Italie semble être le trajet le plus intéressant. Mais pour l'instant, ce projet n'existe pas et les cinq pays concernés ne sont pas dotés de matériel roulant conforme à la réglementation. Une condition supplémentaire pour création d'une telle ligne serait l'achèvement en Belgique des travaux d'infrastructure (L161/L162) entamés en 2007 et qui se prolongeraient jusqu'en 2030. En ce qui concerne les Pays-Bas, une ligne à destination de l'Italie via l'Allemagne (Cologne) semble plus intéressante en termes de coût, de vitesse et de potentiel qu'un passage par le Luxembourg; l'extension de cette liaison nord-sud vers les Pays-Bas semble dès lors plausible;

2) dans le sens nord-sud-ouest, un train de nuit Luxembourg-Barcelone serait intéressant pour la clientèle luxembourgeoise, notamment comme alternative à la liaison TGV via Paris. Des synergies

synergieën kunnen ontstaan met de geplande trein tussen Zürich en Barcelona (bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke tractie vanaf Lyon). Verder zou een vertakking naar Nice interessant kunnen zijn, maar dan is er wel concurrentie vanwege de TGV. Op dit moment is er in de noord-zuidwestoriëntatie geen enkel project. Of er een project komt, zal grotendeels afhangen van de wil en het initiatief van de SNCF en de Franse staat.

In de west-oostoriëntatie (tussen Luxemburg en Berlijn / Wenen) zijn er geen realistische opties: de topografie en de structuur van de spoorwegnetwerken (een traag tracé, dat gebogen is in de richting van Koblenz) zorgen ervoor dat Luxemburg op deze as niet ideaal gesitueerd is. De aangekondigde verbindingen tussen Parijs en Brussel enerzijds en Berlijn en Wenen anderzijds zullen eerder via Luik en Straatsburg dan via Luxemburg rijden. Wel is het mogelijk dat vanuit steden langs die west-oostverbindingen connecties worden gemaakt met Luxemburg, bijvoorbeeld vanuit Koblenz (1 trein per uur), Nancy (2 treinen per uur) en Straatsburg (de TGV).

De spreker trekt de volgende besluiten:

1) nachttreinen kunnen onder bepaalde voorwaarden een opportuniteit zijn voor Luxemburg;

2) in het licht van het beperkte commerciële potentieel en de geografische positie van Luxemburg moet het land inzetten op:

— noord-zuidlijnen die via Luxemburg komen (bijvoorbeeld België-Italië);

— synergieën met andere geplande lijnen (bijvoorbeeld Barcelona);

— interessante aansluitingen op lijnen die in de nabijheid van het land komen (bijvoorbeeld Berlijn en Wenen).

3. De heer Jeroen Wolff, hoofd business development international bij de Nederlandse nationale spoorwegoperator NS

De heer Jeroen Wolff maakt de vaststelling dat de nachttrein in Europa in opmars is. Het gaat om een comfortabele, duurzame en betrouwbare manier om binnen het continent grotere afstanden af te leggen.

pourraient également être mises en place avec le train prévu entre Zurich et Barcelone (par exemple, une traction commune à partir de Lyon). Une ligne secondaire vers Nice pourrait également s'avérer intéressante, mais elle subirait la concurrence du TGV. Il n'y a pas à l'heure actuelle de projet dans le sens nord-sud-ouest. Le développement d'un projet dépendra dans une large mesure de la volonté et de l'initiative de la SNCF et de l'État français.

Dans le sens ouest-est (entre le Luxembourg et Berlin/Vienne), il n'y a pas d'options réalistes: la topographie et la structure des réseaux ferroviaires (un tracé lent en courbe vers Coblenz) ne font pas du Luxembourg un emplacement idéal sur cet axe. Il est plus probable que les liaisons annoncées entre Paris et Bruxelles d'une part, et Berlin et Vienne d'autre part, passent par Liège et Strasbourg plutôt que par Luxembourg. Il est toutefois possible que des connexions soient établies à partir des villes situées le long de ces liaisons ouest-est vers Luxembourg, par exemple à partir de Coblenz (1 train par heure), Nancy (2 trains par heure) et Strasbourg (le TGV).

L'orateur en arrive aux conclusions suivantes:

1) les trains de nuit peuvent, sous certaines conditions, constituer une opportunité pour le Luxembourg;

2) compte tenu du potentiel commercial limité qui est le sien et de sa position géographique, le Luxembourg devrait se concentrer sur:

— les lignes nord-sud passant par le Luxembourg (par exemple, Belgique-Italie);

— des synergies avec d'autres lignes prévues (par exemple, Barcelone)

— des correspondances intéressantes avec des lignes proches du pays (par exemple Berlin et Vienne).

3. M. Jeroen Wolff, responsable de business development international auprès de l'opérateur ferroviaire néerlandais NS

M. Jeroen Wolff indique que les trains de nuit gagnent en popularité en Europe. C'est un moyen confortable, durable et fiable de parcourir de longues distances sur le continent.

De spreker gaat eerst in op het bredere plaatje van de inspanningen van NS voor het internationale spoorvervoer:

- er is een grote ambitie om de huidige internationale productportfolio uit te breiden;
- de belangrijkste doelstelling op lange termijn is de verdubbeling van het aantal internationale treinreizigers tussen 2018 en 2030;
- er wordt geïnvesteerd in verbeteringen van het internationale aanbod, waarbij op de volgende vijf pijlers wordt ingezet: sneller reizen, hogere frequenties, verbetering van het comfort aan boord, het faciliteren van een eenvoudige toegang tot aantrekkelijk geprijsde internationale tickets en het waarborgen van de duurzaamheid van het reizen door in te zetten op windstroom;
- de focusdomeinen omvatten de reeds genoemde vlotte toegang tot internationale tickets en duurzaamheid, maar ook drie andere domeinen: snelle verbindingen aan hoge snelheid tussen hoofdsteden die ten hoogste 700 kilometer van elkaar liggen, de uitbouw van de spoormodus voor langere afstanden dan vandaag en een meer uitgebreid regionaal grensoverschrijdend spoorwegvervoer.

De toegenomen interesse in nachttreinen stimuleert veranderingen, maar sterke pan-Europese partnerschappen zijn essentieel om de nachttrein terug te brengen en financiële steun van de EU en nationale regeringen is vereist om de markt van de nachttrein in een eerste fase op te bouwen vooraleer deze vervoersmodus in de toekomst zonder subsidies kan functioneren.

De spreker overloopt de tijdlijn van de terugkeer van de eerste nachttrein in Nederland. Het project van de Nightjet tussen Amsterdam en Wenen / Innsbruck werd voor het eerst besproken in december 2016 en heeft nu alle fasen doorlopen:

- door de motie-Kröger in 2018 aan te nemen nam het Nederlandse parlement een sterk engagement op om terug aansluiting te vinden bij het Europese netwerk van nachttreinen;
- in 2019 initieerde het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een marktraadpleging met betrekking tot mogelijke verbindingen en operatoren. Daaruit kwam naar voor dat er vraag

L'orateur brosse d'abord le tableau général des efforts déployés par les NS dans le domaine du transport ferroviaire international:

- l'ambition est grande d'élargir le portefeuille actuel de produits internationaux;
- le principal objectif à long terme est le doublement du nombre de passagers ferroviaires internationaux de 2018 à 2030;
- Des investissements sont réalisés pour améliorer l'offre internationale en mettant l'accent sur les cinq domaines suivants: voyages plus rapides, fréquences plus élevées, amélioration du confort à bord, facilitation de l'accès à des billets internationaux à des prix attractifs et garantie de la durabilité des voyages par l'utilisation de l'énergie éolienne;
- les domaines privilégiés sont la facilité d'accès aux billets internationaux et la durabilité, déjà évoquées, ainsi que trois autres domaines: des liaisons à grande vitesse entre des capitales distantes de 700 kilomètres au maximum, le développement du chemin de fer pour des distances plus longues qu'aujourd'hui et un transport ferroviaire régional transfrontalier plus étendu.

L'intérêt accru pour les trains de nuit favorise les changements mais des partenariats paneuropéens solides sont essentiels pour les rétablir et un soutien financier de l'UE et des gouvernements nationaux est nécessaire pour développer le marché des trains de nuit dans une première phase avant qu'ils puissent se passer de subventions à l'avenir.

L'orateur retrace la chronologie du retour du premier train de nuit aux Pays-Bas. Le projet de Nightjet entre Amsterdam et Vienne / Innsbruck a été discuté pour la première fois en décembre 2016 et est passé par toutes les phases du processus:

- en adoptant la motion Kröger en 2018, le parlement néerlandais s'est résolument engagé à rétablir le réseau européen de trains de nuit;
- en 2019, le ministère néerlandais des Infrastructures et de la gestion de l'eau a procédé à une consultation du marché concernant les connexions et les opérateurs possibles. Cette

is naar een verlenging van de bestaande NightJet van Wenen / Innsbrück naar Düsseldorf;

— in 2020 werd het project uitgebouwd, met inbegrip van het leasen van locomotieven, de opleiding van personeel, de toekenning van treinpaden, enz.;

— op 25 mei 2021 ging de uitbating van de lijn van start, nadat de start eerst ten gevolge van de coronapandemie was uitgesteld.

Er zijn vijf kritische succesfactoren voor de herintroductie van nachttreinen:

— internationale samenwerking van beleidsmakers en spoorwegbedrijven: internationale partnerschappen zijn essentieel om plannen op papier in de praktijk waar te maken;

— Nightjet maakt integraal deel uit van een netconcessie op hoofdrail en krijgt van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een opstartsubsidie van 6,7 miljoen euro;

— er wordt toegang verleend tot Nederlandse, Duitse en Oostenrijkse spoorwegnetwerken en de dienstregelingen worden gealigneerd;

— door een voorlopige beslissing van een Nederlandse rechtbank wordt de subsidiebeslissing van het ministerie tot nader order in stand gehouden;

— optimisme, moed en standvastigheid bij alle betrokken actoren zijn essentieel om de nachtrein op de rails te krijgen.

Het is een grote uitdaging om de *business case* voor nachttreinen economisch haalbaar te maken. De spreker overloopt de belangrijkste kosten- en inkomstenposten:

— kosten: heffingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur en de stations, uitgaven voor energie, personeelskosten, kosten eigen aan het rollend materieel, uitgaven voor promotie en btw op energie en tickets;

— inkomsten: inkomsten uit internationale tickets, die beperkt zijn door de concurrentie van het wegvervoer en de luchtvaart, en subsidies voor het opstarten van een lijn.

Partnerschappen zijn cruciaal om schaalvoordelen te kunnen genieten en om risico's over verschillende ondernemingen te spreiden. Verder

consultation a mis en exergue une demande d'extension de la ligne Nightjet existante de Vienne / Innsbrück vers Düsseldorf;

— le projet a été développé en 2020, en ce compris le leasing de locomotive, la formation du personnel, l'attribution de sillons, etc.;

— l'exploitation de la ligne a débuté le 25 mai 2021, après un rapport dû à la pandémie du coronavirus.

On distingue cinq facteurs de succès critiques concernant le retour des trains de nuit:

— la coopération internationale entre les décideurs politiques et les entreprises ferroviaires: les partenariats internationaux sont essentiels pour passer des projets à la mise en œuvre;

— Nightjet fait partie intégrante d'une concession de réseau sur le rail principal et se voit allouer par le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement une subvention de démarrage de 6,7 millions d'euros;

— l'accès aux réseaux ferroviaires néerlandais, allemand et autrichien sera autorisé et les horaires seront alignés;

— une décision provisoire d'un tribunal néerlandais confirme jusqu'à nouvel ordre la décision d'octroi d'un subventionnement;

— l'optimisme, le courage et la détermination de tous les acteurs concernés sont essentiels pour mettre littéralement le train de nuit sur les rails.

La faisabilité économique des trains de nuit constitue un défi majeur. L'orateur évoque les principaux coûts et recettes dans ce dossier:

— coûts: redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des gares, coûts énergétiques, coûts de personnel, coûts du matériel roulant, coûts de promotion et TVA sur l'énergie et les billets;

— recettes: recettes des billets internationaux, limitées par la concurrence des transports routiers et aériens, et subventions pour le démarrage d'une ligne.

Les partenariats sont essentiels pour réaliser des économies d'échelle et répartir les risques entre plusieurs entreprises. En outre, le tableau

komt in het financiële plaatje onvoldoende naar voor dat nachttreinen in belangrijke mate bijdragen tot nationale en Europese klimaatdoelstellingen en is er geen *level playing field* met de luchtvaart en het wegvervoer.

NS denkt aan de toekomst door ambities voorop te stellen met betrekking tot de verdere uitbreiding van het netwerk van nachttreinen:

- er werd een duidelijke doelstelling geformuleerd om nachttreinen op korte en middellange termijn verder uit te bouwen door bijkomende verbindingen van en naar Nederland op te starten;

- NS zal verder inzetten op samenwerking met sterke partners, zoals ÖBB, NMBS, SBB, DB en SNCF, om het risicoprofiel in evenwicht te brengen en de *business case* van nachttreinverbindingen solide te maken;

- op basis van een analyse van het marktpotentieel is NS vooral geïnteresseerd in bijkomende nachttreinverbindingen naar Zürich (op korte termijn) en Zuid-Frankrijk en Kopenhagen (op middellange termijn). Het marktpotentieel is het grootst in zuidelijke richting, gemiddeld in oostelijke en centrale richting en het kleinst in noordelijke richting. Toch kan ook de noordelijke optie worden overwogen omdat nu tussen Nederland en Scandinavië de luchtvaart dominant is, ondanks de beperkte afstand.

Overheden kunnen NS op verschillende manieren helpen om de geformuleerde ambities waar te maken:

- door een *level playing field* tot stand te brengen met enerzijds de luchtvaart (door belasting op kerosine en btw op verkochte tickets in te voeren) en anderzijds het internationaal wegvervoer (door de negatieve effecten op het leefmilieu door de uitstoot van NO_x en CO₂ in rekening te brengen);

- door internationale partnerschappen tussen belangrijke spelers in de internationale spoorwegsector, die momenteel moeilijk liggen wegens concurrentiewetgeving, te faciliteren en te stimuleren;

- door te investeren in de uitbreiding en de harmonisering van spoorweginfrastructuur op de belangrijkste Europese routes;

financier ne reflète pas suffisamment la contribution significative des trains de nuit à la réalisation des objectifs climatiques nationaux et européens. Il n'y a pas d'égalité de traitement par rapport aux transports aérien et routier.

Les NS préparent l'avenir en définissant des ambitions pour la poursuite de l'expansion de son réseau de trains de nuit:

- un objectif clair a été formulé pour développer davantage les trains de nuit à court et moyen terme en mettant en place des liaisons supplémentaires au départ et à destination des Pays-Bas;

- Les NS poursuivront leur collaboration avec des partenaires solides, tels que l'ÖBB, la SNCB, les CFF, la DB et la SNCF afin d'équilibrer le profil de risque et de solidifier l'analyse de rentabilité des liaisons ferroviaires de nuit;

- se fondant sur une analyse du potentiel du marché, les NS s'intéressent tout particulièrement à des liaisons supplémentaires par train de nuit vers Zurich (à court terme), vers le sud de la France et vers Copenhague (à moyen terme). En ce qui concerne le potentiel du marché, il est le plus élevé vers le sud, moyen vers l'est et le centre et le plus faible vers le nord. L'option nord peut toutefois également être envisagée dans la mesure où le transport aérien est désormais dominant entre les Pays-Bas et la Scandinavie, malgré la distance limitée.

Les gouvernements peuvent aider de diverses manières les NS à réaliser les ambitions telles qu'elles ont été formulées:

- en mettant en place des conditions de concurrence équitables d'une part par rapport à l'aviation (en instaurant des taxes sur le kérosène et la TVA sur les billets vendus) et d'autre part par rapport au transport routier international (en tenant compte des effets négatifs des émissions de NO_x et de CO₂ sur l'environnement);

- en facilitant et en encourageant les partenariats internationaux entre les principaux acteurs du secteur ferroviaire international actuellement rendus difficiles par la législation sur la concurrence;

- en investissant dans l'extension et l'harmonisation des infrastructures ferroviaires sur les principaux axes européens;

— door aansluiting te zoeken bij en stimulansen te geven aan internationale initiatieven die vooruitgang in de praktijk realiseren.

De spreker besluit dat ook de Benelux een bijdrage kan leveren tot de ambitie van NS om te participeren aan de renaissance van de nachttreinen in Europa.

B. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Nicolas Parent, rapporteur, roemt de synthetische en concrete uiteenzetting van de drie genodigden.

Het aanbod van nachttreinen is momenteel nog beperkt, maar er staan veel uitbreidingen in de steigers. Bestaan er ook plannen om Brussel, Luxemburg en Straatsburg met elkaar te verbinden?

Hoe krijgt de samenwerking met Zwitserland vorm? Zijn er mogelijkheden om dit type van samenwerkingsmodel elders te implementeren?

Welk type van cliënteel is geïnteresseerd in nachttreinen? Zijn er zowel personen die reizen in het kader van hun vrijetijdsbesteding als zakenreizigers?

ÖBB kondigt de aankoop van nieuw rollend materieel aan. Zal dat nieuwe materieel worden ingezet op de verbinding Brussel-Wenen?

De spreker merkt op dat de Nightjets vanuit zowel België als Nederland de enige nachttreinen zijn die op dit moment al in gebruik zijn genomen. Wat zijn de perspectieven van deze lijnen wat het financiële evenwicht betreft?

Pleegt NS overleg met de private initiatiefnemers voor verbindingen per nachttrein, zodat synergieën kunnen worden onderzocht?

De heer Yves Evrard, voorzitter, vraagt of er plannen zijn om autonachttreinen op te starten, naar analogie met de mogelijkheid die nu al bij de Eurostar bestaat. Bestaat daar voldoende marktpotentieel voor?

— en établissant des liens avec les initiatives internationales qui permettent de progresser dans la pratique et en les stimulant.

L'orateur conclut que le Benelux peut également contribuer à l'ambition des NS de participer au retour des trains de nuit en Europe.

B. Échange de vues

1. Questions et observations des membres

M. Nicolas Parent, rapporteur, salue les présentations synthétiques et concrètes des trois invités.

L'offre de trains de nuit est actuellement encore limitée mais de nombreuses extensions sont annoncées. Est-il également prévu de relier Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg?

Comment se concrétisera la coopération avec la Suisse? Est-il possible de mettre en œuvre ailleurs ce type de modèle de coopération?

Quelle clientèle est intéressée par les trains de nuit? Se déplace-t-elle pour les loisirs d'une part et les affaires d'autre part?

L'ÖBB annonce l'acquisition de nouveau matériel roulant. Sera-t-il utilisé sur la liaison Bruxelles-Vienne?

L'orateur observe que les Nightjets de la Belgique et des Pays-Bas sont les seuls trains de nuit actuellement en service. Quelles sont les perspectives pour ces lignes en ce qui concerne l'équilibre financier?

Les NS consultent-elles les promoteurs privés de liaisons ferroviaires par trains de nuit afin d'envisager des synergies?

M. Yves Evrard, président, demande s'il existe des projets de mise en service de train de nuit pouvant transporter des voitures, par analogie avec la possibilité d'ores et déjà offerte par Eurostar. Le marché renferme-t-il suffisamment de potentiel pour cela?

De heer Jef Van den Bergh vraagt dat de belangrijke samenwerking tussen spoorwegoperatoren breder geëvalueerd wordt dan in het kader van de nachttreinen. Ook voor andere types van spoorverbindingen is internationale samenwerking cruciaal als succesfactor, onder meer in het kader van de Thalys en de Eurostar.

De heer Pim van Ballekom merkt op dat volgens ÖBB bij het streven naar een gelijk speelveld niet alleen een kerosinetaks voor luchtvaart nodig is, maar dat ook de toekenning van vergunningen op dat vlak belangrijk is. Door welke overheden worden die vergunningen opgelegd? Is dat effectief een belangrijke kostenpost? Zou de vergunningsplicht in sommige gevallen kunnen worden opgeheven?

2. Antwoorden van de genodigden

De heer Kurt Bauer (ÖBB) stelt dat nachttreinen op financieel vlak een moeilijke zaak zullen blijven zolang er geen gelijk speelveld is. De nachttreinen van ÖBB zijn maar leefbaar door financiële steun van de Oostenrijkse deelstaten. De landen die op vandaag een aanzienlijk nachttreinnetwerk hebben (zoals Zweden, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Roemenië, Oostenrijk en Frankrijk), exploiteren hun binnenlandse nachttreindiensten in alle gevallen binnen het kader van het statuut van grensoverschrijdende openbare dienstverlening, waardoor subsidies kunnen worden toegekend. Dat statuut draagt dus bij tot een versnelling van de ontwikkeling van nieuwe nachttreindiensten.

Een verbinding Brussel-Luik-Düsseldorf, met vervolgens een aansluiting op verdere verbindingen in zuidelijke richting, maakt deel uit van het geplande nachtnet in 2024. Voor Straatsburg en Luxemburg zijn tegen dan geen lijnen gepland.

De klanten van de nachttreinen van ÖBB bevinden zich op dit moment vooral in het vrijetijdssegment. Met de nieuwe nachttreinen richt de operator zich echter ook op zakenreizigers.

Door de moeilijke en dure homologatieprocedures voor rollend materieel zijn er momenteel helaas geen plannen om de rijtuigen van de nieuwe

M. Jef Van den Bergh demande que l'importante coopération entre les opérateurs ferroviaires soit évaluée dans un contexte plus large que celui des trains de nuit. La coopération internationale constitue lui aussi un facteur clé de réussite pour d'autres types de liaisons ferroviaires, dont le Thalys et l'Eurostar.

M. Pim van Ballekom fait observer que, selon l'ÖBB, la mise en place de conditions de concurrence équitables requiert l'instauration d'une taxe sur le kérosène dans le secteur de l'aviation cependant que l'octroi de permis est par ailleurs important aussi à cet égard. Quelles autorités imposent ces permis? S'agit-il en fait d'un élément de coût important? L'obligation de posséder un permis pourrait-elle être suspendue dans certains cas?

2. Réponses des orateurs invités

M. Kurt Bauer (ÖBB) répond que les trains de nuit resteront une activité délicate sur le plan financier tant qu'il n'y aura pas de règles du jeu équitables. Les trains de nuit de l'ÖBB ne sont viables que grâce au soutien financier des États fédérés autrichiens. Tous les pays qui sont dotés aujourd'hui d'un réseau important de trains de nuit (tels que la Suède, la Norvège, le Royaume-Uni, l'Italie, la Roumanie, l'Autriche et la France) exploitent leurs services nationaux de trains de nuit sous un statut de service public transfrontalier qui leur permet de bénéficier de subventions. Ce statut contribue donc à l'accélération du développement de nouveaux services de trains de nuit.

Une liaison Bruxelles-Liège-Düsseldorf, avec une connexion vers d'autres liaisons en direction du sud, fait partie du réseau de nuit prévu pour 2024. Aucune ligne n'est prévue pour Strasbourg ou Luxembourg d'ici là.

Actuellement, la majorité des usagers qui empruntent les trains de nuit de l'ÖBB voyagent dans le cadre d'activités de loisirs. Avec les nouveaux trains de nuit toutefois, l'opérateur vise également les voyages d'affaires.

En raison des procédures d'homologation difficiles et coûteuses du matériel roulant, il n'est actuellement pas prévu d'utiliser sur la ligne

generatie, die in 2022 in gebruik zullen worden genomen, in te zetten op de lijn Brussel-Wenen.

Wat homologaties en vergunningen betreft, is de homologatie van rollend materieel het grootste obstakel. De toegang tot infrastructuur door de toekenning van rijpaden in tijdslots die voor de klanten aantrekkelijk zijn, is ook een complexe aangelegenheid, maar verhindert niet dat wezenlijke vooruitgang wordt geboekt. Ook voor problemen met de tractie van treinen zijn er haalbare oplossingen, met name doordat de tractie kan worden georganiseerd in samenwerking met partnerspoorwegen.

Het vervoer van auto's per trein heeft een aantal nadelen:

- de vraag naar dit type van vervoer is zeer seizoensgebonden;
- recent werd er veel laad- en losinfrastructuur afgeschaft;

- de maximumsnelheid van deze rijkundigen is beperkt tot 160 kilometer per uur.

ÖBB analyseert momenteel de mogelijkheden voor meer seizoenstreinen, die kunnen worden opgestart na de ingebruikname in 2022 van de nachttreinen van de nieuwe generatie.

Er is wel degelijk samenwerking tussen ÖBB, Thalys en Eurostar: zoals die twee operatoren, is ÖBB lid van *Rail Team*, de alliantie van toonaangevende hogesnelheidsspoorwegen in Europa. In het kader van deze alliantie werkt NS voortdurend aan een verbetering van de diensten en de interconnectiviteit.

De heer Marc Hoffmann (CFL) stelt dat de homologaties voor de ingebruikname van nachttreinen worden toegekend door de autoriteiten van de verschillende landen op het traject van de betreffende lijnen. Omdat elke land eigen regels heeft, kan dat bij per definitie grensoverschrijdende verbindingen aanleiding geven tot te veel administratieve lasten en tot de vertraging van projecten. Een gemeenschappelijk wetgevend kader zou de zaak van de nachttreinen zeker vooruit helpen, ook wat de erkenning van rollend materieel betreft. Mogelijk kan op dit punt vooruitgang worden geboekt in het kader

Bruxelles-Vienne les voitures de nouvelle génération qui entreront en service en 2022.

En ce qui concerne les homologations et les autorisations, l'homologation du matériel roulant constitue l'obstacle majeur. L'accès à l'infrastructure par l'attribution de sillons dans des créneaux horaires attractifs pour les clients est également une question complexe, mais n'empêche pas de réaliser des avancées substantielles. Il existe également des solutions pour résoudre les problèmes de traction des trains dans la mesure où la traction peut être organisée en coopération avec les chemins de fer partenaires.

Le transport de voitures par le train présente un certain nombre d'inconvénients:

- la demande pour ce type de transport est très saisonnière;
- de nombreuses infrastructures de chargement et de déchargement ont récemment été supprimées;
- la vitesse maximale de ces wagons est limitée à 160 kilomètres par heure.

L'ÖBB examine actuellement les possibilités de mettre en service davantage de trains saisonniers, peut-être après la mise en service de la nouvelle génération de trains de nuit en 2022.

La coopération est réelle entre entre l'ÖBB, Thalys et Eurostar: comme ces deux derniers opérateurs, l'ÖBB est membre de Rail Team, l'alliance des principaux chemins de fer à grande vitesse en Europe. Dans le cadre de cette alliance, les NS s'efforcent constamment d'améliorer leurs services et leur interconnectivité.

M. Marc Hoffmann (CFL) l'indique que les autorisations pour l'exploitation de trains de nuit sont accordées par les autorités des différents pays traversés par les lignes concernées. Chaque pays ayant ses propres règles, il peut en résulter une charge administrative excessive et un retard dans les projets sur des liaisons par définition transfrontalières. Un cadre législatif commun permettrait assurément de faire progresser le dossier des trains de nuit, en ce compris l'homologation du matériel roulant. L'on pourrait avancer sur cette question dans le cadre du quatrième paquet ferroviaire de

van het vierde spoorwegpakket van de Europese Unie, dat momenteel voorligt. De luchtvaart kampt niet met dit type van problemen. Internationale treinen moeten nu in een commerciële omgeving werken, waar de uitbouw van een lijn niet altijd een haalbare kaart is.

De spreker is het eens met de stelling dat de internationale spoormodus in zijn geheel moet worden bekeken, dus met inbegrip van treinen die overdag rijden.

De heer Jeroen Wolff (NS) vindt de *European Sleeper*, waarvoor privéactoren vanuit Nederland het initiatief hebben genomen, een interessant project. Niettemin roept het project ook vragen over haalbaarheid op: naast de aanzienlijke opstartkosten zijn er immers ook de hoge terugkerende kosten.

De nachttrein is een interessant product omdat het lange afstanden met een vrij lage snelheid kan verzoenen. Het kan een positieve aanvulling zijn op andere internationale verbindingen.

VII. BESPREKING VAN EEN VOORSTEL VAN AANBEVELING (4 JUNI 2021)

De heer Nicolas Parent, rapporteur, roemt de grondige manier waarop de commissie rond het thema sinds meer dan een jaar heeft gewerkt. De hoorzittingen hebben een goed inzicht in de problematiek gegeven en hebben aangetoond dat de nachttrein een belangrijk potentieel heeft en op veel steun kan rekenen, maar ook dat de bestaande obstakels moeten worden weggewerkt.

De spreker noemt de belangrijkste vaststellingen op:

- er is nood aan een *level playing field* tussen de verschillende vervoersmodi;
- de op de spoormodus toepasselijke regelgeving behoeft vereenvoudiging, in het bijzonder bij het overschrijden van landsgrenzen;
- de klimaatambities, zoals die in de Europese *Green Deal* worden verwoord, moeten een rol spelen bij de bepaling van een voorkeur voor bepaalde vervoersmodi;

l'Union européenne qui est actuellement à l'étude. Le transport aérien n'est pas confronté à ce type de problème. Les trains internationaux doivent désormais fonctionner dans un environnement commercial où le développement d'une ligne n'est pas toujours réalisable.

L'orateur se rallie au point de vue selon lequel le chemin de fer international doit être considéré dans sa globalité c'est-à-dire en tenant compte aussi des trains de jour.

M. Jeroen Wolff (NS) estime que l'*European Sleeper*, dont l'initiative a été prise par des acteurs privés néerlandais, est un projet intéressant. Il soulève néanmoins aussi des questions quant à sa faisabilité: aux coûts de démarrage importants s'ajoutent des coûts récurrents élevés.

Le train de nuit est un produit intéressant parce qu'il peut concilier longues distances et vitesse relativement faible. Il peut être un complément positif à d'autres connexions internationales.

VII. DISCUSSION D'UNE PROPOSITION DE RECOMMANDATION (4 JUIN 2021)

M. Nicolas Parent, rapporteur, salue la rigueur qui a présidé aux travaux de la commission sur le sujet pendant plus d'un an. Les auditions ont permis de se faire une bonne idée de la question et ont montré que le train de nuit, dont le potentiel est important, peut compter sur un grand soutien mais aussi que les obstacles existants doivent être éliminés.

L'orateur énumère les conclusions les plus importantes:

- il faut mettre en place des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport;
- il convient de simplifier la réglementation applicable au chemin de fer, notamment lors du franchissement des frontières nationales;
- les ambitions climatiques, telles qu'exprimées dans le "Green Deal" européen, doivent jouer un rôle dans la détermination d'une préférence pour certains modes de transport;

- er is nood aan een brede coalitie voor de uitbouw van nachttreinen;
- alle hefboomen voor de ontwikkeling van nachttreinen verdienen het om te worden ingezet.

De spreker overloopt vervolgens de kern van de verzoeken aan de regeringen die in het voorstel van aanbeveling worden geformuleerd:

- het momentum voor de nachttrein, dat op verschillende manieren aanwezig is, moet worden aangegrepen om stappen vooruit te zetten;
- de landen van de Benelux moeten samenwerken om de ingebruikname van nachttreinen te bevorderen;
- aan de Europese Unie, die 2021 heeft uitgeroepen tot het jaar van de spoorwegen, moet een appel worden gericht om een bijdrage te leveren tot het wegwerken van obstakels en het geven van een reële ondersteuning zonder bepaalde methodes of scenario's vooraf uit te sluiten, zodat bijvoorbeeld ook samenwerkingen tussen overheden en de privésector kunnen worden uitgebouwd;
- er moet werk worden gemaakt van een beperking van de kosten, die te hoog zijn en verschillende vormen aannemen: een gebrekkige interoperabiliteit tussen de spoorwegen in verschillende landen, de tarieven van de rijpaden en het gebrek aan transparantie naar klanten toe;
- er moet een gelijkschakeling komen tussen de lasten en heffingen die op de verschillende vervoersmodi rusten omdat de spoorwegmodus momenteel ter zake gediscrimineerd wordt;
- binnen de specifieke context van de verbindingen binnen de Benelux moeten stappen worden gezet om met name een verbinding per nachttrein op te starten die Luxemburg-stad aandoet.

De heer Alexander van Hattem is er geen voorstander van om het bevorderen van nachttreinen te koppelen aan de klimaatproblematiek of om de prijs van de luchtvaart te verhogen, die als betaalbare en snelle vervoersmodus immers belangrijk blijft voor veel mensen.

De heer Bob van Pareren stelt dat niet alleen de klimaatproblematiek in ogenschouw moet worden genomen, maar ook de levenskwaliteit van de mensen. Technologische evoluties en innovaties

- Il faut une large coalition en faveur du développement des trains de nuit;
- Tous les leviers pour le développement des trains de nuit doivent être utilisés.

L'orateur expose ensuite les principales demandes faites aux gouvernements dans la proposition de recommandation:

- l'élan en faveur des trains de nuit, qui présente des formes diverses, doit être mis à profit pour faire avancer les choses;
- Les pays du Benelux doivent collaborer pour promouvoir l'introduction de trains de nuit;
- un appel doit être lancé à l'Union européenne, qui a proclamé 2021 Année du rail, pour lever les obstacles et apporter un véritable soutien, sans exclure par avance certaines méthodes ou scénarios, afin de pouvoir développer, par exemple, des partenariats public-privé;
- les coûts, qui sont trop élevés et adoptent des formes diverses, doivent être limités: manque d'interopérabilité entre les chemins de fer de différents pays, redevances d'accès aux voies et manque de transparence vis-à-vis des clients;
- il faut opérer une péréquation des taxes et redevances perçues appliquées aux différents modes de transport, le mode ferroviaire faisant actuellement l'objet d'une discrimination;
- dans le contexte spécifique des liaisons intra-Benelux, des mesures doivent être prises, notamment pour lancer un service de trains de nuit desservant la ville de Luxembourg.

M. Alexander van Hattem n'est pas favorable à l'idée de lier la promotion des trains de nuit aux questions climatiques ou encore de majorer le prix du transport aérien, qui reste important pour de nombreuses personnes en tant que mode de transport abordable et rapide.

M. Bob van Pareren indique que la question climatique n'est pas la seule à devoir être prise en considération mais qu'il y a aussi la qualité de vie des gens. Les développements et innovation

zijn belangrijk, maar niet uitsluitend in het kader van de strijd tegen de opwarming van de aarde.

De heer Yves Evrard, voorzitter, stelt vast dat geen enkel lid tegen de bevordering van nachttreinen gekant is. Er is in hoofde van sommige leden enkel de nuance dat naast de klimaatproblematiek ook andere elementen belangrijk zijn en dat die elementen in de evaluatie moeten worden betrokken. Hij stelt voor dat een toevoeging wordt aangebracht aan het voorstel van aanbeveling, door te vermelden dat er ook andere doelstellingen van het beleid dan de klimaatproblematiek zijn en dat de levenskwaliteit van de burgers eveneens een belangrijke beleidsdoelstelling vormt.

De commissie geeft haar goedkeuring aan dit voorstel van haar voorzitter. Het voorstel van aanbeveling, met inbegrip van amendering in de aangegeven zin, wordt eenparig aangenomen en zal ter goedkeuring worden voorgelegd tijdens de plenaire vergadering van 18 en 19 juni 2021.

De rapporteur,

Nicolas PARENT

De voorzitter,

Yves EVRARD

technologiques sont importants mais pas uniquement dans le cadre de la lutte contre le réchauffement de la terre.

M. Yves Evrard, président, constate qu'aucun membre ne s'oppose à la promotion des trains de nuit. Certains membres ont simplement voulu souligner que la question climatique n'est pas le seul facteur important et qu'il faut tenir compte d'autres facteurs dans l'évaluation. Il propose de compléter la proposition de recommandation en précisant qu'il existe également des objectifs politiques autres que la question climatique, et que la qualité de vie des citoyens constitue également un objectif politique important.

La commission approuve la suggestion formulée par son président. La proposition de recommandation amendée ainsi qu'il a été suggéré est adoptée à l'unanimité et sera soumise à l'assemblée lors de la session plénière des 18 et 19 juin 2021.

Le rapporteur,

Nicolas PARENT

Le président,

Yves EVRARD