

Vision de Back On Track Belgium

Introduction

Nous devenons de plus en plus mobiles. Nous voyageons pour le travail, nous voyageons durant notre temps libre, nous voyageons pour rendre visite à la famille, pour nous faire de nouveaux amis, pour découvrir d'autres cultures... Les habitants de l'Europe sont plus étroitement liés que jamais et c'est pourquoi nous parcourons de plus en plus de kilomètres. Cet élargissement de notre horizon est d'une grande valeur mais avec nos nouvelles habitudes de mobilité, nous ne devons pas perdre de vue l'impact que cela aura sur les paysages, les écosystèmes, la planète ainsi que sur notre société.

Le dernier train de nuit public a quitté la Belgique en 2003 pour ne jamais revenir. Pourtant, avant, nous pouvions voyager de Bruxelles à Copenhague, Riga, Varsovie ou Moscou en train direct. Voyager en train de nuit, c'est prendre le temps de voyager, de rencontrer des gens, de découvrir des paysages européens, tout en respectant l'environnement. Avec Back on Track Belgium, nous voulons encourager le retour des trains de nuit aux niveaux fédéral et européen.

1. Que voulons-nous?

En tant que passagers conscients, nous affirmons que pour les trajets terrestres inférieurs à 1500 km, le train est l'option la plus raisonnable d'un point de vue écologique (1), économique (2), humain (3) et logistique (4) même dans le cas où le temps de trajet total est plus long qu'en avion. Après tout, le train international vous emmène de centre-ville en centre-ville en Europe, sans faire perdre du temps aux contrôles de sécurité, enregistrements ou des trajets vers ou à partir d'un aéroport en dehors de la ville. Le train de nuit profite des heures de nuit pour franchir de longs trajets.

1.1 L'aspect écologique

En Europe occidentale, les trains de nuit ont commencé à disparaître depuis les 1990 avec l'essor des compagnies aériennes low-cost et des compagnies de bus bon marché. Depuis lors, l'offre de vols bon marché a totalement déraillé d'un point de vue écologique. Back on Track Belgium se sent concerné et est inquiet pour l'avenir de la planète. Cette inquiétude est confirmée par ces quelques chiffres:

- Le secteur de l'aviation représente plus de 2% des émissions mondiales de CO2 et 3% de l'Union européenne. (Action pour le climat, Commission européenne 2016)
- 33% des Belges ont pris l'avion une ou plusieurs fois par an et juste 1% au moins une fois par mois. 54% des Belges ne prennent jamais le train (BELDAM, 2012).
- Si le secteur d'aviation était un pays, dans la liste des pays émetteurs de gaz à effet de serre, il serait classé parmi les 10 premiers, plus haut que le Brésil ou le Mexique (Carbon Brief, 2015)

Nous pensons que opter pour le train de nuit à la place de l'avion est un moyen efficace pour contrer les dommages écologiques inacceptables causés par le secteur de l'aviation: en proposant des alternatives au transport aérien sur des distances inférieures à 1500 kilomètres, nous souhaitons réduire les émissions de CO2 et les traces de condensation dans l'atmosphère (plus élevée) et aussi le réchauffement climatique. Aussi l'impact sur les résidents locaux autour des aéroports est limité.

Les avantages fiscaux injustes dont bénéficient actuellement les compagnies aériennes en Belgique et en Europe ne sont plus tenables. Les passagers doivent être conscients des coûts réels des vols et être en mesure de faire des choix responsables. Nous sommes tout à fait favorable à l'introduction d'une taxe sur le kérosène et la TVA sur les billets d'avion.

De plus, nous pensons que les liaisons avec des gares dans les aéroports ont un rôle important à jouer. Nous avons constaté que 40% des vols sur Zaventem couvrent moins de 800 km . Si l'on considère les 10 vols européennes les plus populaires au départ de Zaventem, plus de 43% des passagers les prennent pour des distances inférieures à 800 km (50% des vols), plus de 81% pour des distances inférieures à 1500 km. La grande majorité des vols étant intra-européens¹. Un train de nuit est idéal pour des distances entre 800 et 1500 kilomètres et donc une alternative à ces vols. Avec Back on Track Belgium, nous voulons promouvoir le train électrique, alimenté autant que possible par l'énergie produite à partir de sources renouvelables et le moins possible par l'énergie issue de combustibles fossiles. La recherche de sources d'énergie propre est essentielle pour continuer à limiter l'impact de nos déplacements. Néanmoins, nous tenons à souligner que l'empreinte écologique des voyages en train en Europe est considérablement plus faible que le même trajet en avion, même si une partie de l'énergie a été produite à partir de combustibles fossiles.

1.2 L'aspect économique

Back on Track Belgium lutte pour la relance des services de trains de nuit supprimés et l'ouverture de nouvelles liaisons. Les autorités compétentes devraient encourager et aider les compagnies de chemin de fer à effectuer des services de nuit. Ceux-ci peuvent faciliter l'achat de voitures, soutenir la recherche de nouvelles connexions avec des données et proposer des offres intéressantes aux opérateurs... L'Union Européenne peut jouer un rôle clé à cet égard, par exemple en créant une plateforme européenne des trains de nuit.

Les fonds publics en Belgique et en Europe vont trop souvent au secteur de l'aviation et trop peu aux alternatives plus écologiques. La lutte contre ce déséquilibre améliorera la qualité de l'air et créera des emplois supplémentaires dans un secteur à fort potentiel d'innovation et d'expansion.

1.3 L'aspect humain

Pendant cent ans, le train de nuit a joué un rôle important pour les chemins de fer européens. Nous considérons que cette façon de voyager fasse partie de notre identité européenne, un élément culturel à conserver. Cependant, les trains de nuit ont déserté Bruxelles, capitale de l'Europe, depuis 17 ans. Avec les institutions européennes et les

¹ BruTrends 2018, Brussels Airport 2019, calculé par Back On Track Belgium 2019

nombreux expatriés et touristes, nous avons une base solide pour reconstruire cela. Nous voulons que Bruxelles devienne un hub européen du train de nuit, symbole de la mobilité et connectivité européenne durable.

La mobilité durable assure une connexion à long terme entre les citoyens. Avec Back on Track Belgium, nous préconisons la création d'une plateforme européenne des trains de nuit, comme décrit à la fin du document.

Nous nous battons pour des trains de nuit abordables. Pour des distances inférieures à 1500 km, le prix de voyager en train doit toujours rester accessible à l'ensemble de la population. Cela n'est possible qu'avec les réformes fiscales nécessaires et la fin des avantages fiscaux déséquilibrés du secteur de l'aviation. Nous pensons que les trains de nuit devraient comporter des voitures permettant une offre variée qui commence avec des places assises jusqu'au cabines privées. Comme cela, le train de nuit sera attractif pour un grand public.

Investir dans les trains de nuit crée des emplois passionnants et durables dans le secteur de la mobilité et peut être un levier dans la lutte contre les inégalités sociales, contrairement aux compagnies aériennes à bas coûts et les compagnies de bus bon marché qui profitent souvent des mauvaises conditions de travail dans certains pays. De plus, le train permet de relier des provinces car il ne s'arrête pas que dans les capitales comme l'avion mais dessert chaque région qu'il traverse. Il permet donc de jouer un rôle dans le développement régional.

1.4 L'aspect de mobilité

L'avantage du train de nuit par rapport au train de jour est son efficacité en termes de temps utile. Il n'est pas toujours possible de s'offrir le luxe de voyager durant toute une journée en train.

Par rapport à l'avion, le train permet de rallier réellement les centres villes, contrairement à la plupart des aéroports low-cost qui sont eux, excentrés, et nécessitent une navette de bus ou de train rallongeant le temps de voyage. Aussi par rapport au bus, un voyage avec le train est plus direct. Les voyages en autocar sont souvent rallongés afin d'avoir un meilleur taux de remplissage, nécessitent des correspondances avec un taux d'attente important et dans un confort relatif. Effectuer un trajet en voiture sur une longue distance reste toujours un grand risque au niveau de la sécurité routière, surtout si celui-ci est effectué de nuit. Malgré des campagnes de sensibilisation, il n'est jamais certain qu'un conducteur ne soit pas tenté de réaliser le trajet sans faire d'étapes,

Voyager en train de nuit permet de se reposer et d'atteindre la destination en étant reposé.e. On se souviendra de l'offre de trains auto-couchettes. Aussi le vélo n'est pas à oublier. Le vélo est un bon moyen pour le trajet avant et après le voyage de train. Néanmoins il est indispensable d'avoir la possibilité de transporter le vélo en sécurité sans soucis.

2 . Une plateforme européenne des trains de nuit

Nous trouvons qu'une plateforme pour la coordination des trains de nuit couvrant toutes les compagnies de chemin de fer européennes représente une vision moderne pour les trajets ferroviaires longue distance. Nous considérons les chemins de fer et le train de nuit faisant une partie de notre identité européenne et comme une solution pragmatique à nos voyages intra-européen. Une coordination de grande envergure est nécessaire pour rapprocher les citoyens européens et pour adopter le mode de déplacement le plus écologique possible.

Les buts de cette plateforme sont donc:

- Faire en sorte que pour des voyages jusqu'à 1500 kilomètres, le train devient toujours le moyen de transport le meilleur marché
- Le développement d'une vision commune des itinéraires, des infrastructures et des investissements avec les différentes entreprises ferroviaires européennes.
- La limitation des retards et mise à disposition de liaisons garanties
- Une échange claire et vite d'informations avec les passagers.
- Le développement continu et coordonné de l'offre.
- L'harmonisation des différentes législations nationales pour les voyages en train
- Le soutien pour l'achat de matériel roulant adapté pour permettre aux passagers de voyager confortablement et en toute sécurité. Cela est possible via un «pool» de voitures (-lits) que les opérateurs peuvent louer. Par exemple, sous la forme de garanties d'état pour soutenir les investissements ou la création d'une société de leasing (RosCo) pour des trains internationaux de (nuit) au niveau européen.
- Un système de billetterie et un planificateur d'itinéraire clairs. Il est maintenant beaucoup plus facile de planifier des vols que de planifier le même itinéraire en train. Ce planificateur d'itinéraire pourrait être géré par la plateforme des trains elle-même.
- Meilleure vue d'ensemble des liaisons ferroviaires, système de remboursement harmonisé et meilleure communication avec les passagers en cas de retard

3. Mouvement européen

En plus de ces mesures, Back On Track Belgium approuve complètement les propositions d'actions levées dans le "Position Paper" édité par Back On Track Europe, collectif européen militant pour le retour des trains de nuit et dont notre collectif fait partie intégrante. Vous pourrez trouver ce document à l'adresse suivante : <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/>

Visie van Back On Track Belgium

Intro

We worden steeds mobieler. We reizen voor het werk, in onze vrije tijd om familie te bezoeken, om nieuwe vrienden te maken, om andere culturen te ontdekken ... Europeanen zijn nauwer dan ooit met elkaar verbonden en daarom reizen we alsmaar meer. Deze verbreding van onze horizon is zeer waardevol maar met onze nieuwe verplaatsingsgewoonten mogen we de impact die dit zal hebben op landschappen, ecosystemen, de planeet en onze samenleving niet uit het oog verliezen.

De laatste openbare nachttrein verliet België in 2003 om nooit meer terug te keren. Vroeger spoorden we vanuit Brussel rechtstreeks naar verre bestemmingen als Kopenhagen, Riga, Warschau of Moskou. Reizen met de nachttrein betekent dat men Europa ontdekt op een milieuvriendelijkere manier, nieuwe mensen leert kennen of gewoon onthaasten van het drukke leven. Met Back on Track Belgium willen we de terugkeer van nachttreinen op federaal en Europees niveau aanmoedigen.

1. Wat willen we?

Als bewuste reizigers bevestigen wij dat het voor reizen over land van minder dan 1.500 km de trein de beste optie is vanuit een ecologisch (1) en economisch (2), menselijk (3) en logistiek (4) perspectief, zelfs als de totale reistijd langer is dan per vliegtuig. De internationale trein brengt je immers direct van Europees stadscentrum naar stadscentrum, zonder tijd te verliezen aan veiligheidscontroles, registraties of verplaatsingen van en naar een luchthaven buiten de stad. Ook maakt de nachttrein gebruik van de tijd die men toch al nodig heeft om te slapen.

1.1 Ecologisch aspect

In West-Europa zijn de nachttreinen vanaf 1990 beginnen verdwijnen onder andere door de opkomst van goedkope luchtvaart- en busmaatschappijen. Het aanbod van goedkope vluchten is vanuit ecologisch standpunt volledig ontspoord. Back on Track Belgium is bezorgd over de toekomst van de planeet. Deze bezorgdheid wordt bevestigd door onder andere deze cijfers:

- De luchtvaartsector is goed voor meer dan 2% van de wereldwijde CO₂-uitstoot en 3% van de Europese Unie. (Klimaatactie, Europese Commissie 2016)
- 33% van de Belgen neemt een of meerdere keren per jaar het vliegtuig en slechts 1% minstens één keer per maand. 54% van de Belgen neemt nooit de trein (BELDAM, 2012).
- Als de luchtvaartsector een land was, stond het in de lijst met meest CO₂-uitstotende landen in de top-10, hoger dan Brazilië en Mexico (Carbon Brief, 2015)

Wij geloven dat het vervangen van vluchten tot 1500 km binnen Europa mogelijk is en dat dit een efficiënte manier is om de ecologische schade die de luchtvaart aanricht terug te dringen. Het zou de CO₂-uitstoot en de condensatiesporen in de hogere atmosfeer drastisch verminderen waardoor de opwarming van de aarde wordt tegengegaan. Ook daalt de impact op omwonenden rond luchthavens.

De oneerlijke belastingvoordelen die luchtvaartmaatschappijen in België en Europa momenteel genieten, zijn niet langer verantwoordbaar. Passagiers moeten zich bewust zijn van de werkelijke kosten van vluchten en verantwoorde keuzes kunnen maken.

We vragen dan ook een belasting op kerosine en BTW op vliegtickets. Bovendien zijn wij van mening dat verbindingen met treinstations op luchthavens een belangrijke rol spelen. Uit eigen onderzoek hebben we geconstateerd dat 40% van de vluchten op Zaventem minder dan 800 km afleggen. Vanop Zaventem neemt meer dan 43% van de passagiers ze over afstanden van minder dan 800 km (50% van de vluchten) en meer dan 81% voor afstanden minder dan 1.500 km . Het overgrote deel van de vluchten is intra-Europees².

Een nachttrein is ideaal voor afstanden tussen 800 en 1500 kilometer en dus een alternatief voor deze aansluitende vluchten. Met Back on Track Belgium willen we de elektrische trein promoten, zoveel mogelijk aangedreven door energie geproduceerd uit hernieuwbare bronnen en dus zo min mogelijk uit fossiele brandstoffen. Het blijven zoeken naar schone energiebronnen is essentieel om de impact van onze treinreizen te beperken. We willen er echter op wijzen dat de ecologische voetafdruk van reizen per trein aanzienlijk kleiner is dan dezelfde vliegreis, zelfs als een deel van de energie werd geproduceerd uit fossiele brandstoffen.

1.2 Economisch aspect

Back on Track Belgium ijvert voor de terugkeer van de afgeschafte nachttreinen en de opening van volledig nieuwe verbindingen. De bevoegde overheden moeten spoorwegondernemingen aanmoedigen en bijstaan om nachtverbindingen te ontwikkelen. Dat kan onder andere door de aanschaf van rijklijnen te vergemakkelijken, het zoeken naar nieuwe verbindingen op basis van data gegevens en (toekomstige) exploitanten te ondersteunen... De Europese Unie kan in dit verband een sleutelrol spelen, bijvoorbeeld door een Europees nachttreinplatform op te richten.

Overheidsfondsen in België en Europa gaan te vaak naar de luchtvaartsector en te weinig naar ecologischere alternatieven. Het aanpakken van deze onevenwicht zal de luchtkwaliteit verbeteren en extra banen creëren in een sector met een groot potentieel voor innovatie en uitbreiding.

1.3 Menselijk aspect

Honderd jaar lang speelde de nachttrein een belangrijke rol voor Europa. Wij beschouwen deze manier van reizen een onderdeel van onze Europese identiteit, als een cultureel element dat moet worden bewaard. De nachttreinen hebben echter Brussel, de hoofdstad van Europa, al 17 jaar verlaten en links laten liggen. Met de Europese instellingen en de vele

² Bron: BruTrends 2018, Brussels Airport 2019, berekend door Back On Track Belgium 2019

expats en toeristen hebben we een solide basis om dit netwerk opnieuw op te bouwen. We willen dat Brussel een Europese hub wordt voor de nachttrein, een symbool van duurzame mobiliteit.

Duurzame mobiliteit zorgt voor een betere band tussen burgers. Met Back on Track Belgium adviseren wij de oprichting van Europees platform voor de nachttreinen zoals beschreven aan het einde van dit document.

We ijveren voor betaalbare (nacht)treinen. Voor afstanden tot 1.500 km moet de prijs van de treinreizen altijd toegankelijk blijven voor de hele bevolking. Dit wordt alleen bereikt met de nodige belastinghervormingen en het einde van de onevenwichtige belastingvoordelen van de luchtvaartsector. Een breed aanbod aan comfortniveaus, gaande van zitplaatsen tot private cabines kunnen de nachttrein aantrekkelijk maken voor een zeer breed publiek.

Investeren in treinen zorgt voor de creatie van boeiende, duurzame werkgelegenheid in de mobiliteitssector en kan een hefboom zijn in de strijd tegen de sociale ongelijkheid, daar waar de lagekostenluchtvaart-en busmaatschappijen dikwijls mensen tewerk stellen aan slechte buitenlandse arbeidsvoorwaarden. Bovendien zorgt de nachttrein er voor dat verder afgelegen gebieden ook met de grotere steden worden verbonden, in tegenstelling tot de vliegtuigen die enkel tussen de grote steden vliegen. Daardoor is de nachttrein ook een goede motor voor de ontwikkeling van de regio's.

1.4 Mobiliteitsaspect

Het voordeel van de nachttrein in vergelijking met de dagtrein is de efficiëntie in termen van nuttige tijd. Het is namelijk niet altijd mogelijk om de luxe te hebben om een hele dag met de trein te reizen en dan kan de slaaptijd een goede oplossing bieden.

In vergelijking met het vliegtuig, maakt de nachttrein het mogelijk om de stadscentra echt te rechtstreeks te bereiken, in tegenstelling tot de meeste low-cost luchthavens. Deze liggen vaak ver buiten de stad liggen en zijn enkel met een shuttlebus of trein te bereiken zijn en hebben zo een langere reistijd.

Ook vergeleken met de bus is een treinreis directer. Busreizen rijden vaak rond om een betere bezettingsgraad te hebben, vereisen wachttijd en zijn relatief in comfort. Het besturen van een auto over een lange afstand blijft dan weer altijd een groot risico voor de verkeersveiligheid, vooral als de rit 's nachts plaatsvindt. Ondanks bewustmakingscampagnes is het nooit zeker dat een bestuurder de nodige rustpauzes neemt.

Als je met de nachttrein reist, kun je dus rusten en de bestemming bereiken terwijl je uitgerust bent. Ook de nachttrein waar de auto kan worden mee meegenomen en de fiets zijn niet te vergeten. De fiets is een goede manier om voor en na de treinreis zich duurzaam te verplaatsen. Het is echter essentieel om de fiets zonder zorgen veilig te kunnen achterlaten in een compartiment.

2. Een Europees nachttreinplatform

Wij vinden dat een platform dat de coördinatie van de nachttreinen van alle Europese spoorwegen verzorgt voor een moderne visie voor langeafstandstreinreizen zorgt. Wij beschouwen de spoorwegen en de nachttrein als onderdeel van onze Europese identiteit en als een pragmatische oplossing voor onze intra-Europese reizen. Een grootschalige coördinatie is noodzakelijk om de Europese burgers dichterbij elkaar te brengen en de meest milieuvriendelijke manier van reizen mogelijk te maken.

Het doel van dit nachttreinplatform is:

- Er voor zorgen dat reizen per trein voor afstanden tot 1.500 kilometer goedkoper is dan het vliegtuig
- De ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie op routes, infrastructuur en investeringen met de verschillende Europese spoorwegmaatschappijen.
- De beperking van vertragingen en gegarandeerde aansluitingen voorzien
- Een duidelijke en snelle uitwisseling van informatie met passagiers.
- Een continu en gecoördineerde ontwikkeling van het aanbod.
- De harmonisatie van verschillende nationale wetten voor treinreizen
- De aankoopondersteuning van aangepast rollend materieel zodat passagiers comfortabel en veilig kunnen reizen. Zo zou de oprichting van een pool voor rollend materieel die operatoren kunnen huren de uitwisseling van slaap- en ligwagens op piekmomenten kunnen vergemakkelijken. Die ondersteuning kan bijvoorbeeld in de vorm van staatsgaranties voor investeringen of door de oprichting van een leasingmaatschappij (RosCo) voor internationale (nacht)treinen op Europees niveau.
- Een duidelijk ticketingsysteem en routeplanner. Het is nu veel eenvoudiger om vluchten te plannen dan om dezelfde route per trein te plannen. Deze routeplanner kan door het Europese platform zelf worden beheerd.
- Een beter overzicht van treinverbindingen, een geharmoniseerd vergoedingssysteem bij vertragingen en betere communicatie met passagiers in geval van vertraging.

3 .Een Europese beweging

Ook onderschrijven wij als Back On Track Belgium alle voorgestelde maatregelen die in de "Position paper" staan van Back on Track Europe, het Europees collectief dat ijvert voor de terugkeer van de Europese nachttrein. Dat document is te raadplegen op <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/> .