

## Question écrite de Mme Katrin JADIN au ministre de la Mobilité concernant le rail pour éviter les sauts de puce aériens

Un engagement du **Green Deal** est que « les transports devraient devenir considérablement moins polluants », soulignant en particulier la nécessité urgente de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports aériens et maritimes. Dans **l'aviation**, les volumes de trafic devraient augmenter d'ici 2050 et le secteur génère **déjà 14% des émissions de GES de l'UE provenant des transports**.

Les aéroports jouent un rôle majeur, à la fois en tant que **points d'interconnexion dans les réseaux de transport respectifs, mais aussi en tant que grands nœuds multimodaux, hubs logistiques et sites commerciaux**, reliant d'autres modes de transport, connexions avec l'arrière-pays et avec les villes.

Les dernières années ont été marquées par une préoccupation croissante concernant les émissions de CO<sup>2</sup> liées au transport - **l'aviation commerciale étant en forte hausse dans une Europe qui s'est engagée à réduire son empreinte carbone**.

**En terme de transport de personnes**, une étude de l'UCL démontre que le train est plus compétitif par rapport à l'avion pour des trajets de moins de 450 km.

Pourriez-vous nous dire concrètement comment la Belgique s'inscrit dans le Green deal du secteur du transport de passagers afin de contribuer à la poursuite de nos objectifs belges en matière de réduction des gaz à effet de serre ?

Disposez-vous d'autres informations qui confirment la préférence du train à l'avion pour des trajets de moins de 450km ?

Quelles sont les perspectives d'une législation européenne en faveur de la suppression des vols saut de puce ?

Pourriez-vous nous dire si vous allez développer une politique de multimodalité telle que celle mise en œuvre par nos voisins néerlandais depuis peu?

Avez-vous déjà entrepris des démarches avec des partenaires belges (SNCB, aéroports, ...) ou d'autres pays voisins pour mettre en œuvre cette politique plus écologique ? si oui, quelles sont-elles ?

Quels sont les investissements et aménagements à envisager à court, moyen et long terme, tant au niveau des différents gestionnaires des infrastructures du rail que de l'air pour que ce projet puisse prendre forme en Belgique ?

### **Réponse du ministre :**

Notre société est de plus en plus consciente de l'impact du transport aérien sur notre planète. Le débat est lancé, au niveau national et international, sur les moyens de reporter les déplacements en avion vers d'autres modes de transport. Ceci est certainement envisageable sur les courtes et moyennes distances. Toutefois, de nombreux efforts sont nécessaires pour rendre ces alternatives plus attrayantes.

L'agence Eurocontrol et l'ONG Transport & Environnement ont publié des études sur ce sujet.

D'après Transport & Environnement, le gain possible d'un shift modal air-rail entre les grandes villes européennes serait de 2 à 4% des émissions totales de l'aviation européenne et de 6 à 11% si on se limite aux émissions des vols intra-européens.

La Commission a présenté ce 9/12/2020 son plan *Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir*, dans lequel elle promeut le développement de la multimodalité et l'amélioration des alternatives durables à l'offre de transport.

D'autres études confirment également l'attrait du train pour des trajets de moins de 450 km, avec une analyse basée sur les temps de parcours. La qualité du service, le prix, les habitudes, les temps et conditions d'accès aux gares et aéroports... sont autant d'autres éléments déterminants du choix modal.

Dans ce contexte, Le SPF Mobilité et Transports a lancé une étude qui a pour objectif d'analyser les possibilités de substitution de certains vols courtes distances à l'aéroport de Bruxelles et dans d'autres aéroports belges par des trains internationaux.

L'étude permettra d'identifier les relations pour lesquelles une offre ferroviaire alternative pourrait remplacer – totalement ou partiellement – l'offre aérienne ainsi que les conditions permettant l'émergence de telles offres ferroviaires.

Dans ce cadre, une large consultation des principaux acteurs des secteurs ferroviaires et de l'aviation belges est prévue. L'étude est actuellement en cours et les résultats sont attendus pour septembre 2021.