

time to

RESPONSABILITE
SOS Planet

INTERNATIONAL
Voyager vite et vert
avec Eurostar

**FEU ROUGE
POUR LA PLANÈTE BLEUE**



m.sncb.be

Partout et à tout moment, des solutions de voyage à portée de main

m.sncb.be, le site internet mobile de SNCB Mobility, transforme votre GSM ou Smartphone en partenaire de voyage idéal partout et à tout moment. Il vous offre des solutions de voyages "de porte à porte", des cartes géographiques, et bien plus encore. Surfez sur m.sncb.be pour découvrir ses nombreux avantages.

Destination mieux



DÉVELOPPEMENT DURABLE : LE FOSSÉ ENTRE SAVOIR ET ACTION



Selon le WWF, nous aurions besoin de 4,4 terres si tout le monde vivait comme nous, les Belges. Autrement dit, notre empreinte écologique a quelques pointures de trop. Aucun problème tant que celle d'une partie de la planète est bien moindre. Mais sur d'autres continents, les habitants aspirent eux aussi à augmenter leur niveau de vie. Cela, nous le savons, mais entre le fait de le savoir et la volonté d'agir, il reste un long chemin à parcourir.

Nous savons que notre mobilité est l'un des points noirs et que les transports en commun constituent une partie de la solution. Mais notre préférence pour la voiture reste très marquée. A moins qu'il n'y ait pas d'alternative. Selon une enquête récente du constructeur automobile Peugeot, près de 29 % des Belges utilisent la voiture par manque de transports en commun adaptés. Et 25,5 % trouvent les transports publics peu pratiques.

C'est à nous d'agir. Nous ne pouvons pas donner une gare à chaque Belge, mais nous pouvons tenter d'élaborer une offre aussi large que possible pour favoriser la complémentarité entre les moyens de transport. Nous pouvons faciliter leur utilisation, en fournissant des informations suffisantes et en développant des formules pratiques.

La prise de conscience doit aussi avoir lieu au niveau de chaque individu. Quiconque

souhaite une société plus durable doit se rendre compte qu'il ne peut pas utiliser la voiture pour chaque déplacement. Ou qu'il ne faut pas forcément rouler jusqu'au centre-ville et souhaiter y trouver une place de parking rapidement.

Toutefois, la prise de conscience ne suffira pas. Les autorités devront mettre la main à la pâte. Les chemins de fer en Suisse peuvent servir d'exemple. Ce pays adhère en effet à une politique claire visant à désengorger le transport routier au profit du transport ferroviaire. A la mi-octobre, avec le nouveau tunnel du Saint-Gothard, la Suisse a inauguré le plus long tunnel ferroviaire au monde. Le projet a coûté 1870 euros à chaque citoyen suisse. Selon le ministre des Transports, le secteur privé n'aurait jamais construit ce tunnel, étant donné qu'il ne peut être exploité de façon à engendrer des bénéfices. Mais les Suisses jouent pleinement la carte de la durabilité et comptent sur l'exploitation non matérielle du projet.

Dans notre pays, le changement de mentalité doit seulement s'opérer. Lorsqu'il faut faire des économies, les autorités se tournent rapidement vers les transports en commun. Les arguments sont toujours les mêmes : trop chers, manque d'efficacité. Ce que l'on oublie, c'est que nous sommes toujours en train de corriger le démantèlement des chemins de fer

des années septante et quatre-vingts du siècle dernier et ce, dans un environnement caractérisé par le pire aménagement du territoire possible pour les transports en commun. Au cours des dernières années, la prise de conscience a heureusement gagné du terrain et bon nombre d'initiatives valables ont vu le jour. La revalorisation de l'environnement des gares dans de nombreuses villes est une excellente mesure politique pour inciter davantage de personnes à prendre le train, tout comme les formules tarifaires avantageuses telles que le système du tiers payant, grâce auxquelles beaucoup de travailleurs voyagent gratuitement en train.

Une véritable vision globale de la mobilité doit être porteur d'avenir. Nous apprenons des autres pays, mais nous sommes loin d'être des précurseurs. Où voulons-nous en être d'ici vingt à trente ans ? Si nous aspirons à une société durable, nous devons pouvoir donner des réponses adéquates et, de préférence, progressistes. Une des réponses serait d'imaginer un rôle plus ambitieux pour les chemins de fer comme un transport durable pour demain, comme ce Time to B le démontre.

Marc Descheemaeker
Administrateur délégué

04

> SOMMAIRE

> Engagement

06 > **REGARDS** Klaas Verplancke

10 > **HORIZON** Le concept du développement durable

14 > **RESPONSABILITE** SOS Planet



> Action

16 > **INFOS EXPRESS**

20 > **DOSSIER** Feu rouge pour la planète bleue

24 > **NATIONAL - INTERNATIONAL**

26 > **FRET** Logistics remonte la pente



> En coulisse

30 > **TRAVAIL D'EXPERT** Les spécialistes du tri

32 > **UNE JOURNEE AVEC** Joris Vanderstappen

34 > **UN JOUR A LA SNCB** 1935

35 > **MON TRAIN A MOI** René Schyns



OURS ET CREDITS – Concept : SNCB / ✨ **EURO RSCG C&O – Textes :** Veerle Baele, Loubna Ben El Ghali, Delphine Gillain, Fabienne Mahieu, Alain-Pierre Meeus, Hugo Stevens, Bruno Van Calster, Vanessa Vandenbruwaene – **Photos :** Veerle Baele, John Deroo, Leo Goossenaerts, Denis Moinil, Kathleen Van Vaerenbergh – **Mise en page :** Kathleen Van Vaerenbergh
Rédaction en chef : Bruno Van Calster **Impression :** Imprimerie Erasmus-Euroset - **Avec la collaboration de** Klaas Verplancke, Joris Vanderstappen, Hervé Verhoeven
Remerciements à René Schyns, Nicolas Marinus, TTB, Kimsland – **Editeur responsable :** Michaël Vanloubbeek, Hallepoortlaan 40, 1060 Brussel – **Info :** infocorporate@sncb.be

10
L'ÉCONOMIE



**LA TRIPLE BOTTOM LINE:
LE CONCEPT DE DÉVELOPPEMENT DURABLE EN ENTREPRISE**

Le triple bottom line (TBL) est un concept de développement durable qui vise à évaluer la performance d'une entreprise sur trois dimensions : économique, sociale et environnementale. Ce concept est souvent représenté par trois piliers : Profit, People et Planet.

Le développement durable

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le triple bottom line

Le triple bottom line est un concept de développement durable qui vise à évaluer la performance d'une entreprise sur trois dimensions : économique, sociale et environnementale. Ce concept est souvent représenté par trois piliers : Profit, People et Planet.

15
L'ÉCONOMIE



SOS planet

Le projet SOS Planet est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le projet SOS Planet

Le projet SOS Planet est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

24
L'ÉCONOMIE

25
L'ÉCONOMIE

VENGER PTE ET VERT AVEC EUROPAE

Le projet EuropaE est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le projet EuropaE

Le projet EuropaE est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

27
L'ÉCONOMIE



**SNCB LOGISTICS
REMONTE LA PENTE**

Le projet SNCB Logistics est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le projet SNCB Logistics

Le projet SNCB Logistics est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

33
L'ÉCONOMIE

CONSEILLER D'ENVIRONNEMENT

Le conseiller d'environnement est un professionnel qui aide les entreprises à réduire leur impact environnemental. Ce métier est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le conseiller d'environnement

Le conseiller d'environnement est un professionnel qui aide les entreprises à réduire leur impact environnemental. Ce métier est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

34
L'ÉCONOMIE

35
L'ÉCONOMIE

René Schyns

René Schyns est un expert en développement durable. Il a travaillé pour de nombreuses entreprises et a écrit de nombreux livres sur ce sujet. Il est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

Le projet René Schyns

Le projet René Schyns est une initiative de développement durable qui vise à réduire l'impact environnemental des entreprises. Ce projet est basé sur trois piliers : économique, social et environnemental.

06

> REGARDS

QUE MILLE TRAINS FLEURISSENT

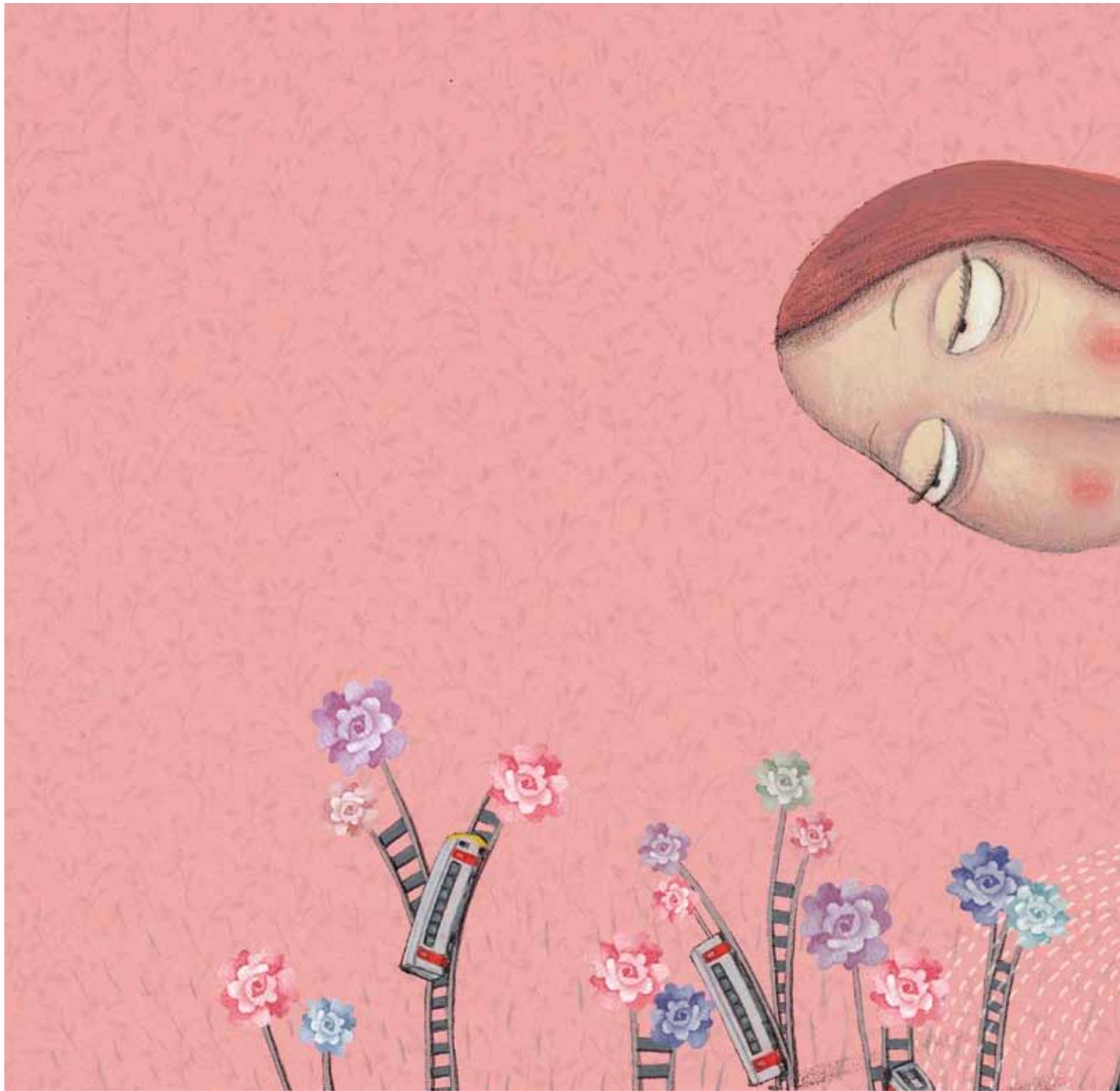
Les deux dessins de l'illustrateur Klaas Verplancke se passent d'explications. Ses graphismes sobres et poétiques créent un univers particulier très reconnaissable. Par l'attention qu'il porte à l'essence des représentations, il entraîne le spectateur dans le tableau. Malgré leur caractère inhabituel et quelque peu surréaliste, les images sont comprises immédiatement. Cependant, Klaas reste bien loin de l'approche propagandiste. Il opte pour la persuasion douce, vous invite dans son jardin enchanté où des trains éclosent comme des fleurs, ou là où le voyageur rêve paisiblement entre les nuages. Ou comment le train donne aussi une bouffée d'air frais à l'imagination ...

Klaas Verplancke

Klaas Verplancke (°1964) a étudié le graphisme publicitaire et la photographie à l'institut supérieur Saint-Luc de Gand, de 1982 à 1986. Après son service militaire, il travaille pour quelques agences publicitaires et continue à effectuer des illustrations en dehors de ses heures de travail fixes. En 1990, il décide de devenir illustrateur à temps plein. Il est depuis un illustrateur/auteur reconnu et a obtenu de nombreux prix en Belgique et à l'étranger, dont le Bologna Ragazzi Award. En octobre 2010, il publie le livre pour enfants 'Appelmoes' ('compote de pommes').
www.klaas.be









10

> HORIZON



LA TRIPLE BOTTOM LINE:

LE CONCEPT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE EN ENTREPRISE

En 2006, Marc Descheemaeker, administrateur délégué, a introduit le concept de triple bottom line au sein de la SNCB. Ce principe veut qu'une entreprise tienne non seulement compte de la création d'une plus-value économique, mais aussi des aspects sociaux et écologiques. Une approche qui reflète bien le souhait de la SNCB. En effet, proposer et permettre une mobilité durable constitue depuis des décennies son activité essentielle et répond en tous points aux critères de la triple bottom line.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

Selon les termes de la Commission Brundlandt, commission de l'ONU qui s'est penchée sur ce concept en 1987, le développement durable est "un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs". Aujourd'hui, on s'accorde à dire que la durabilité repose sur trois piliers: l'écologie, l'économie et la société. Une approche durable exige une évolution équilibrée dans ces trois domaines, et le facteur écologique revêt un caractère fondamental. Les progrès réalisés dans les autres domaines au détriment de l'environnement ne peuvent

pas être considérés comme durables.

La SNCB applique cette vision intégrée, notamment dans son rapport annuel. Marc Descheemaeker, administrateur délégué, explique: "Toutes nos activités répondent dans une certaine mesure à ces trois piliers de durabilité. Parfois, c'est l'aspect 'people' qui domine, parfois 'profit' et parfois 'planet'. Mais nous devons aboutir à un équilibre entre les trois.

Pour le moment, le résultat est encore insuffisant et nous devons certainement encore le développer dans le cadre de notre projet de gestion environnementale. Affirmer que l'on est durable ne suffit pas, les chiffres doivent également en attester."

D'où vient la triple bottom line ?

La notion de "triple bottom line", résumée par les trois "P" (profit, people, planet), a été proposée par le consultant britannique John Elkington, qui a mis au point ce concept pour Shell et l'a largement décrit dans son livre primé "Cannibals with forks. The triple bottom line of 21st century business" (1998). Elkington a consacré toute sa carrière au développement durable en entreprise et est aussi à l'origine de la Global Reporting Initiative (GRI), devenue une norme internationale de rapports sur la durabilité.

PEOPLE

LA SNCB CONTRIBUE AU DÉVELOPPEMENT DE LA SOCIÉTÉ

La SNCB remplit des missions de service public et propose le transport à tous. Marc Descheemaeker : "Notre rôle social est une évidence. Nous faisons vraiment de notre mieux pour offrir à tous l'opportunité de prendre le train.

Depuis quelques années, nous proposons une prestation de services garantie aux personnes à mobilité réduite et disposons d'équipes mobiles pour fournir ce service dans un maximum de gares." Lors de l'établissement du règlement de service, le facteur social est un critère récurrent. "Les heures de départ et la fréquence de l'offre ont leur importance pour garantir l'accessibilité des écoles ou des entrepri-

ses. L'aménagement de nouveaux arrêts constitue une avancée. Pour certaines communes ou régions, cela peut souvent créer une nouvelle dynamique.

Le rôle social de la SNCB va encore plus loin. "Notre entreprise n'a rien d'un gros sponsor financier", ajoute Marc Descheemaeker, "Mais nous pouvons accomplir beaucoup de choses au niveau opérationnel. Par exemple, nous offrons des trans-

Le train est un instrument idéal pour parvenir à une société plus durable

PROFIT

LA SNCB COMME MOTEUR DE L'ÉCONOMIE

L'intérêt économique de la SNCB se joue à divers niveaux: le plus évident est son rôle dans le trafic des navetteurs domicile-travail. Marc Descheemaeker : "Depuis 2001, le nombre de voyageurs augmente de façon spectaculaire. Ces dernières années, nous connaissons même la plus forte croissance d'Europe à ce niveau." L'entreprise prendra encore son rôle économique à cœur dans les années à venir : "Nous sommes l'alternative par excellence aux embarras de circulation. Les grèves malencontreuses de la mi-octobre l'ont clairement démontré : heures de pointe du matin et du soir décalées, avec plus de 300 km de files supplémentaires à la clé."

Le trafic des voyageurs n'est pas le seul concerné, affirme l'administrateur délégué : "Notre activité de fret joue un rôle essentiel dans le maintien de l'accessibilité de nos ports et de nos centres industriels. Je crois fermement à l'avenir du transport de marchandises par rail: les routes sont saturées, avec toutes les conséquences qui en découlent en termes de qualité de vie et de sécurité. Nous mettons tout en œuvre depuis des années pour rendre l'activité plus concurrentielle et plus rentable. La création de la SNCB Logistics en est la pierre angulaire. Nous souhaitons offrir aux entreprises des services logistiques performants et flexibles, pour que toute l'économie belge en profite."



ports gratuits aux équipes qui participent à l'Oxfam Trailwalker et nous avons récemment proposé une excursion à prix réduit à de nombreuses familles dans le cadre de l'événement "Kimsland". Notre préférence va aux actions qui comportent une plus-value tant sociale qu'écologique."



PLANET

LA SNCB DONNE UNE BOUFFÉE D'OXYGÈNE À LA SOCIÉTÉ

La première crise pétrolière des années septante a brutalement montré les conséquences néfastes d'une trop grande dépendance au pétrole. Par la suite, d'autres inconvénients liés à l'utilisation massive de l'automobile sont apparus: pollution et embouteillages. Marc Descheemaeker indique: "Le train est un instrument idéal pour parvenir à une société plus durable. Le concept proprement dit présente de nombreux avantages: nous économisons l'énergie, nous utilisons moins d'espace proportionnellement au nombre de

passagers et nous sommes le moyen de transport le plus sûr." Le train donne une bouffée d'air frais à la société: les émissions de substances nocives sont bien moindres que celles des autres moyens de transport motorisés (voir dossier dans ce numéro). "L'occupation de l'espace est un argument écologique rarement mentionné", poursuit Marc Descheemaeker: "Nous disposons pourtant d'un atout de taille en la matière. Par voyageur-kilomètre, nous n'avons besoin que du tiers de l'espace comparé à la voiture. Par tonne-kilomètre, ce rapport est même d'un dixième. Pour la Flandre, déjà densément bâtie, il s'agit d'un avantage substantiel,

sur lequel les politiques ne se penchent pas encore assez. En outre, là où il existe encore des espaces libres, le train peut contribuer à lutter contre la destruction des habitats naturels et ainsi soutenir la biodiversité."

Les prestations environnementales de la SNCB dépendent du nombre de voyageurs transportés. L'administrateur délégué l'a déjà souligné à maintes reprises: un train vide n'a rien de vert. En ce domaine, la SNCB remplit son contrat: le nombre d'usagers du train ne cesse de croître. Le transport de marchandises se remet de la crise récente, quoiqu'il y ait toujours matière à amélioration. "Toutefois, notre marge de manoeuvre est limitée; sans mesures d'accompagnement claires, nous n'y parviendrons pas. Au vu de ce que fait un pays comme la Suisse pour éviter le transport des marchandises par route, nous avons encore un grand retard à rattraper", conclut Marc Descheemaeker.





SOS planet

Pendant huit mois la gare de Liège-Guillemins accueille la plus grande exposition jamais réalisée sur le réchauffement climatique. Avec une scénographie spectaculaire (décors en 3D) et des technologies de pointe (films en 3D sans lunettes), l'expo SOS Planet veut sensibiliser le plus grand nombre aux défis environnementaux.

L'exposition, développée par les ASBL 'Europa 50' et 'Collections et Patrimoines', s'insère dans le cadre de la présidence belge de l'Union Européenne et de l'Année Internationale de la Biodiversité. À travers quatre volets didactiques, l'exposi-

tion présente l'état de la planète et tâche d'orienter le débat vers des solutions d'avenir.

En tant qu'acteur de la mobilité durable en Belgique, la SNCB apporte un soutien de taille à l'exposition. D'une part, la SNCB propose des B-Excursions à un prix avantageux comprenant le voyage, l'entrée à l'exposition et l'audio-guide. D'autre part, elle tient un stand à la sortie de l'exposition présentant les avantages environnementaux du train. Les visiteurs pourront notamment y calculer l'empreinte carbone de leur trajet, en train et en voiture, grâce à des bornes interactives.



Info pratiques

Endroit: gare de Liège-Guillemins

Ouvert tous les jours, de 10h à 19h (jusqu'au 1^{er} mai 2011)

Le mercredi, nocturne jusque 22h. (Fermé le 25/12/2010 et le 1/01/2011)

Tarifs B-Excursion sur le site www.sncb.be

Haltes Vertes durables



Rien ne détend plus qu'une promenade en pleine nature. Dans notre pays très urbanisé, pas facile de planifier une sortie. C'est ainsi que la SNCB va collaborer avec l'association TrainTramBus. Cette dernière rassemble des utilisateurs du train, du tram et du bus et développe le concept des "Haltes Vertes".

Cette organisation de consommateur encourage l'utilisation des transports en commun et a signé un accord avec la SNCB pour développer ces 'Haltes Vertes'.

Le concept est simple : les promeneurs prennent le train jusqu'à une gare d'où ils entament leur balade via une route donnée vers une autre

gare. Les parcours sont de 10 à 20 km. En chemin, de nombreuses possibilités de restauration existent. Le but est clairement de bannir la voiture.

Promenades de Ypres à Spa

Le projet démarre avec quatre promenades : Commines-Ypre, La Hulpe-Boitsfort, Lierre-Kessel ou Nijlen, Spa-Theux. Les itinéraires sont affichés dans la gare de départ, et une brochure est disponible pour chaque promenade reprenant toute l'information utile (carte des routes ainsi que les endroits intéressants à voir).

Les promenades proposées sont prévues pour les familles et les enfants. La promenade, au départ de Lier, est également destinée aux personnes à mobilité réduite.



Loisir durable

Grâce à cette collaboration, la SNCB veut donner un coup de pouce aux projets de mobilité durable. Si l'expérience s'avère positive, le nombre d'itinéraires sera nettement étendu. Cette initiative, offre un véritable essor dans le secteur du loisir durable. Certainement lorsqu'on pense aux interminables files lors des départs en vacances ou lors des longs week-ends.

Infos

La brochure est en vente au prix d'1,50 euros dans la gare de départ, via le site www.groenehalte.be et les offices du tourisme.

Kimsland

Un train gratuit comme aide aux familles

Kim Clijsters, la star du tennis du moment, a la sympathique habitude de gâter ses fans en les invitant dans un parc d'attraction. Mi octobre, elle a convié 10.000 personnes à Plopsaland à Adinkerke-La Panne, où le lieu est devenu Kimsland d'un coup de baguette magique.

Les visiteurs ont pu bénéficier d'un accès gratuit au parc, et Kim Clijsters était naturellement de la partie. La SNCB se retrouvait bien dans ce beau projet à haute valeur sociale. Partenaire du Kimsland, la SNCB a offert aux familles qui n'ont pas de grands moyens financiers le trajet gratuit vers le parc d'attraction. Organiser ce trafic ferroviaire n'a pas été chose aisée, car acheminer 5.000 personnes venant des quatre coins du pays vers le Westhoek a nécessité la mise en service de 5 trains supplémentaires et la mobilisation du personnel. Mais tout s'est déroulé sans soucis, et les enfants étaient aux anges. Mission accomplie.



18

> INFOS EXPRESS

Desiro, un train léger qui mise lourdement sur l'environnement

Le Desiro MainLine fait partie d'une nouvelle génération de lumière, conforme aux impératifs du développement durable. Les automotrices garantissent une mobilité durable pour l'avenir : elles assureront le futur service RER autour de Bruxelles. Mais leur construction aussi offre pas mal d'avantages pour réduire l'empreinte écologique : consommation énergétique réduite, poids léger et des portes à fermeture automatique.

Les nouvelles rames automotrices comporteront 3 voitures à un niveau, pour une longueur totale de près de 80 mètres et une capacité de 280 places assises (232 en deuxième classe, 32 en première classe et 18 strapontins). Grâce à une organisation maligne de

l'espace, c'est quasi l'équivalent d'une voiture à deux niveaux. Dotées d'un niveau de confort répondant aux critères les plus modernes, avec notamment des espaces multifonctionnels, elles pourront rouler à une vitesse maximale de 160 km/h.

Récupération d'énergie

Le Desiro ML est également capable de produire et d'utiliser sa propre électricité. En utilisant le frein électrique, qui agit directement sur le moteur, le moteur fonctionne comme un générateur. Ce qui contribue à réduire de

15% environ la consommation électrique.

Le système présente d'autres avantages écologiques : la production de poussière des freins et l'usure des roues est ainsi limitée au maximum.

Les portes du Desiro se ferment automatiquement à la montée du dernier voyageur

Isolation

L'isolation est un autre aspect environnemental du Desiro ML. Le Desiro possède un facteur K global limité qui permet de limiter la puissance de chauffage ou de climatisation. Des vitres teintées aident à réduire l'ensoleillement dans le véhicule et donc le rechauffement de l'intérieur. Première pour la Belgique : les portes se ferment automatiquement après la montée du dernier voyageur. Une nécessité vu que l'espace voyageur n'est pas compartimenté.

Poids léger

Le constructeur a tout fait pour réduire au maximum le poids du Desiro afin de limiter la consommation d'énergie. La tare de l'automotrice est limitée à 146,8 tonnes. En comparaison, une AM96 pèse 156 tonnes. En combinaison avec un grand nombre de places assises, cela représente environ 0,52 tonnes/place assise pour la Desiro tandis qu'une AM96 fait 0,74 tonnes/ place assise.



UN CHAMP DE ROSEAUX POUR PURIFIER L'EAU DE L'ATELIER D'HASSELT

L'eau qui provient du nettoyage des locomotives et des wagons est toujours très sale. De plus, l'eau des 'train-wash' contient des



Frans Vande Cauter, Gerard Cornelissen et Gaetan Vanlokeren

produits chimiques. Les eaux usées en provenance de l'atelier d'Hasseelt ne pouvaient donc pas être déversées dans les égouts.

C'est pourquoi, cet atelier a développé son propre système d'épuration. Un champ de roseaux situé à proximité a permis de régler efficacement le problème.

Les eaux usées sont d'abord envoyées dans un bassin de décantation, où les métaux lourds sont filtrés. Ensuite, cette eau passe dans un second bassin avant d'être déversée dans le champ de roseaux. Chaque semaine, c'est 140m³ de ces eaux usées qui sont

purifiées. Elles sont ensuite déversées dans un étang avant de rejoindre les égouts.

Les résultats sont limpides. Avant l'utilisation du champ de roseaux, la présence des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques, nocifs pour le corps humain avec entre autres des effets cancérogènes) dans les eaux usées était six fois plus élevée que la norme autorisée de 1000 µg/m³. A l'heure actuelle, elle n'est plus que de 250 µg/m³. Ce qui est nettement en dessous de la norme légale.

BNP Paribas Fortis n'a pas raté son train

BNP Paribas Fortis a toujours eu une relation particulière avec le train. Quelque 8.000 de ses collaborateurs travaillent aujourd'hui à distance de marche des gares de Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord. Plus de 70% d'entre eux se déplacent en transport en commun. Les trois quarts d'entre eux prennent quotidiennement le train.

Les collaborateurs apprécient la vitesse, le prix et la facilité d'utilisation du train

Ces voyageurs quotidiens ne sont pas oubliés dans les actions menées. Ainsi, le 22 septembre, BNP Paribas Fortis a, comme l'année dernière, participé à la 'Journée sans voiture'. Près de 250 collaborateurs ont laissé leur voiture à la maison et environ la moitié d'entre eux ont pris le train. Parmi les collaborateurs qui utilisent quasi quotidien-

nement les transports en commun, 50 ont reçu par tirage au sort des bons d'achat de 20 euros pour s'acheter des livres. Dans le cadre de la campagne interne 'Go Green', de pareilles actions seront répétées dans les prochaines années.

C'est surprenant que les utilisateurs du train

et de la voiture ont les mêmes arguments positifs pour leur choix de déplacement : la rapidité, le prix et la facilité d'utilisation. Parce que l'habitude joue un rôle crucial dans le choix du mode de déplacement, les actions sont d'abord menées pour rompre l'automatisme de la voiture. La SNCB est à cet égard un partenaire crucial.



La SNCB a fourni toute son aide aux séances de vue pour l'image de la campagne interne 'Go Green' de BNP Paribas Fortis.



FEU ROUGE
POUR LA PLANÈTE BLEUE



Telle une épée de Damoclès, le réchauffement planétaire pend au-dessus de nos têtes. Hormis quelques voix dissidentes, il existe un consensus quasi universel, porté par les Nations Unies, sur le fait que le phénomène exige des mesures d'urgence. L'une des solutions les plus importantes est la diminution des émissions de CO₂, dans laquelle le transport durable a un rôle de premier plan. Le chemin de fer compte de nombreux atouts en la matière.

Pourquoi opter pour un moyen de transport plus durable ?

Nous avons massivement appris à trier, à limiter les déchets, nous avons découvert les avantages de l'alimentation bio et nous investissons dans des logements peu énergivores. Mais nous choisissons encore et toujours le moyen de transport le plus nuisible à l'environnement: la voiture. Le secteur des transports (et en premier lieu, le trafic automobile) est responsable de 25 % des émissions de CO₂ et, contrairement aux autres secteurs, il n'est pas parvenu à freiner l'augmentation des émissions. Entre 1990 et 2007, les émissions de CO₂ par le trafic automobile ont, au contraire, augmenté de 29 % (*chiffres de l'Agence européenne pour l'environnement*). Notre engouement pour l'automobile n'est actuellement pas en déclin: en août 2010, le nombre de véhicules motorisés inscrits en Belgique atteignait un nouveau record de près de 6,7 millions d'unités.

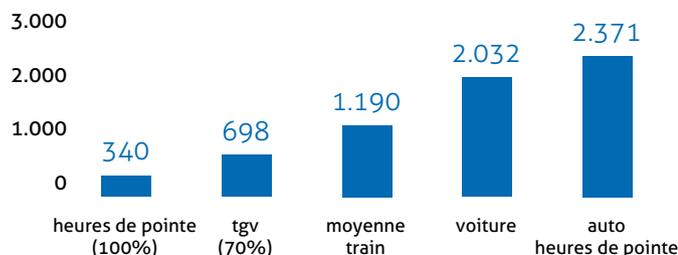
Le train: anti-CO₂

Grâce à la faible résistance au roulement des roues en métal sur les rails et à l'utilisation de moteurs électriques (qui ont un bien meilleur rendement que le modèle à combustion), le train peut présenter une consommation énergétique favorable par passager. Au maximum, un train consomme, par passager, entre 7 et 9 fois moins qu'une voiture.

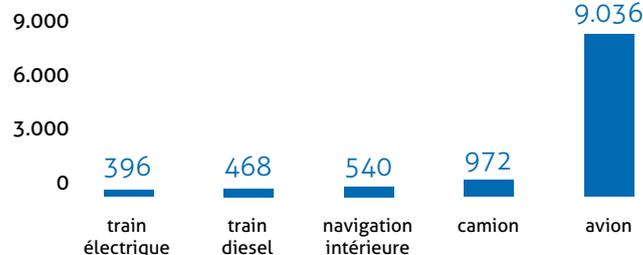
Etant donné qu'en Belgique, plus de 90 % des trains roulent à l'électricité, cette consommation s'exprime par des émissions plus faibles pour le trafic ferroviaire. Entre 1990 et 2005, l'introduction de matériel électrique et l'augmentation du nombre de voyageurs ont permis à la SNCB de diminuer ses émissions de CO₂ de 30 %.

Consommation énergétique spécifique en Belgique

Transport voyageurs (2009)

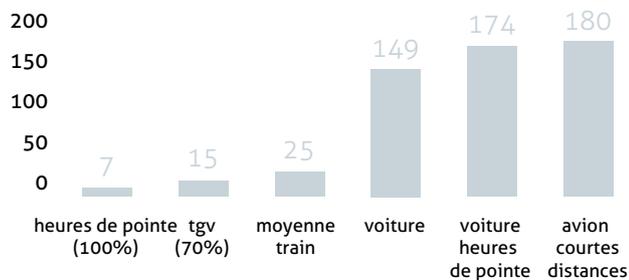


Transport marchandises (2007)

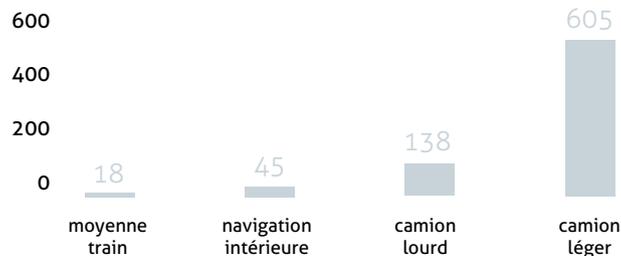


Emission CO₂ spécifique en Belgique

Transport voyageurs (2009)



Transport marchandises (2009)



Aux heures de pointe, la différence entre train et voiture est la plus évidente, mais la consommation d'énergie et les émissions moyennes sont aussi considérablement plus basses.

SNCB: un rôle de protagoniste dans la mobilité durable

La forte augmentation du nombre de voyageurs (la SNCB connaît la plus forte croissance d'Europe) montre un léger glissement vers la mobilité durable. De 5,6 % en 1995, la part du train dans le transport de personnes a grimpé jusqu'à 7,3 % en 2008. Cela semble peu, mais cela englobe tous les déplacements. Si nous considérons le transport domicile-travail, 10,3 % des travailleurs prennent le train, soit le moyen de transport le plus fréquent après la voiture dans ce segment. Ce sont principalement les personnes travaillant à Bruxelles qui prennent le train (34,0 %). D'autres villes telles que Mons, Namur, Malines et Vilvorde sont également de bons élèves; de 11 à 34 % des travailleurs prennent le train (*source : SPF Mobilité 2008*).

Quant au transport de marchandises, la part du train est passée de 12,2 % en 1995 à près de 15 % en 2008 (transport par oléoduc/gazoduc non compris).

Dans les années à venir, la SNCB souhaite encore renforcer sa position de transporteur durable et vise la poursuite de la croissance du nombre de voyageurs. Elle compte également offrir un transport de marchandises plus durable via ses filiales spécialisées.

Entreprise durable

La gestion durable est appliquée à tous les niveaux de l'entreprise. Ainsi, ces dernières années, de gros efforts ont été consentis pour limiter la consommation d'énergie dans les bâtiments de la SNCB, économiser l'eau ou trier les déchets. Entre 2005 et 2010, la consommation d'énergie dans les bâtiments de la SNCB a baissé de 10,5 %. Sur les lieux de travail, la SNCB aspire à une réduction de l'utilisation de l'eau de ville au profit de l'eau de pluie.

Calculez vous-même l'impact de vos déplacements sur l'environnement

Sur les sites Web www.ecopassenger.org (transport de voyageurs) et www.ecotransit.org (transport de marchandises), l'internaute peut comparer différents paramètres pour un seul trajet, et ce pour divers moyens de transport : durée du trajet, consommation énergétique, émissions de CO₂ et autres particules polluantes. A lui de faire son choix en connaissance de cause.

Solutions vertes pour les entreprises

Si les émissions moyennes pour un voyageur en train par kilomètre sont de 27,5 g, celles d'un automobiliste atteignent 156,9 g. Un plus grand nombre de passagers dans le train apporte donc immédiatement un bonus écologique, grâce à la quantité de CO₂ épargnée par rapport à un trajet comparable en voiture.

Railease

Une formule écologiquement responsable qui offre la possibilité aux entreprises de combiner le train avec une voiture de leasing. Le travailleur peut alors choisir le moyen de transport qui lui convient le mieux. On peut ainsi épargner jusqu'à une tonne de CO₂ par voiture de leasing. Formule en collaboration avec Accenture et Athlon Car Lease Belgium.

Bonus écologique : 902 millions de grammes CO₂*

Contrat tiers payant

Les travailleurs qui concluent un contrat tiers payant voyagent en fait gratuitement. L'employeur s'engage à payer 80 % de l'abonnement, les autorités prenant en charge les 20 % restants. Cette formule existe depuis janvier 2005 et connaît toujours un succès grandissant. Actuellement, 5 100 entreprises et services publics utilisent ce système.

Bonus écologique : 380 milliards de grammes CO₂*

Contractual Ticket on line

Avec Contractual Ticket on line, les entreprises peuvent elles-mêmes acheter et imprimer des tickets pour leurs travailleurs. Une manière simple d'obtenir rapidement ses tickets.

Bonus écologique : 1,4 milliard de grammes CO₂*

*sur la base du nombre de voyageurs-kilomètre 2009

LE CHIFFRE : 120 JOBS ÉTUDIANT

POUR PERMETTRE AU PERSONNEL DE PRENDRE SES CONGÉS D'ÉTÉ, LA SNCB A ENGAGÉ DES ÉTUDIANTS POUR ASSURER L'OUVERTURE D'UN NOMBRE SUFFISANT DE GUICHETS. POUR LA PREMIÈRE FOIS, EN 2010, CET ENGAGEMENT FUT MASSIF. C'EST AINSI, QUE 120 ÉTUDIANTS ONT PU BÉNÉFICIER D'UNE EXPÉRIENCE DE TRAVAIL ENRICHISSANTE.

La côte reste la destination la plus prisée

En juillet et août 2010, 2,3 millions de voyageurs ont choisi le train pour partir à la côte. Chaque été, la SNCB redouble ses efforts pour conduire facilement les amoureux du soleil et de la mer à bon port. Pour les touristes (d'un jour), les avantages sont légion: souvent, l'excursion commence déjà dans le train. Le voyageur ne connaît pas de problèmes d'embouteillages et de parking, et son voyage est en outre plus respectueux du développement durable.

Entre la côte belge et le train, c'est une vieille histoire d'amour. Ostende était l'une des premières gares du pays et dès 1863 et 1869, Blankenberge et Nieuport se sont également vu offrir leur propre gare pour emmener les vacanciers vers leur destination préférée.

Les trains supplémentaires vers la côte illustrent parfaitement l'approche des 'trois P' de la SNCB : sur le plan économique, ils permettent de soutenir le tourisme côtier ; d'un point de vue social, nous donnons à tous l'opportunité de partir en excursion (personnes âgées, groupes, familles); écologiquement parlant, le train implique moins de pollution. Nous disposons certainement encore d'une marge de croissance, étant donné les traditionnels embouteillages estivaux.

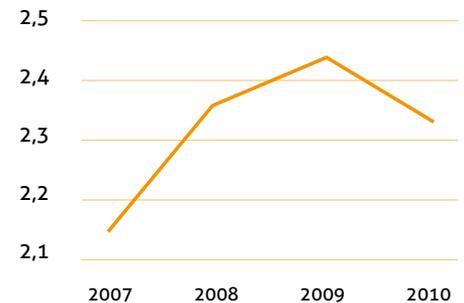
Bonus écologique : 29,9 milliards de grammes de CO₂ épargnés

rapport à un trajet similaire avec la voiture (trajet moyen de 50 km)

Ces dernières années, le nombre de clients a augmenté, même si l'affluence dépend en grande partie de la météo. Le mois de juillet 2010 était exceptionnel, avec 18 % de voyageurs en plus par rapport à 2009, mais en août, ce chiffre a reculé de 23 %. Pour la saison estivale dans son ensemble, cela signifie une baisse de 5 % comparé à 2009.

En plus de l'offre normale, la SNCB a prévu en moyenne 30 000 places assises en plus les jours de semaine et 41 000 le week-end.

Evolution du nombre de voyageurs vers la côte 2007 - 2010 (en millions)



VOYAGER VITE ET VERT AVEC EUROSTAR

En principe, les grandes vitesses et l'écologie ne font pas bon ménage. Plus une voiture roule vite, plus ses émissions sont importantes. Les avions sont encore bien plus polluants. Pourtant, il existe une exception à cette règle: les trains à grande vitesse. Eurostar veut encore renforcer les avantages écologiques du TGV avec une initiative "Voyage vert" lancée en 2007.

Moins d'émissions de CO₂

Un usager de l'Eurostar émet environ 10 fois moins de CO₂ qu'une personne effectuant un voyage comparable à bord d'un avion. Et ce chiffre sera encore revu à la baisse. D'ici 2012, le directeur-général Richard Brown veut réduire les émissions de CO₂ par voyageur et par trajet de 35 % (par rapport à 2007).

Voyages neutres en CO₂

La compensation de CO₂ n'est pas la solution idéale, mais elle offre une possibilité pour amortir l'effet des émissions. Eurostar a acheté les crédits d'émission nécessaires pour compenser 85 000 tonnes de CO₂. Tous les clients Eurostar voyagent donc en toute neutralité de CO₂. Les projets dans lesquels

Eurostar investit doivent tirer parti d'énergies renouvelables ou durables et offrir des avantages socio-économiques supplémentaires.

Un plan pour une entreprise plus verte

En 2007, Eurostar a établi un plan en dix points pour rendre tous les segments de l'activité plus durables. Tous les aspects entrent en ligne de compte: tri des déchets (aussi bien des trains que des bâtiments de service), installation d'éclairage peu énergivore, économie d'eau, utilisation de matériaux recyclables, achat d'alimentation biologique ou issue du commerce équitable...

Qu'en pensent les clients ?

Selon une enquête demandée par Eurostar en 2009, 60 % des clients tiennent compte de



l'environnement dans leurs achats. 37 % des Belges, 39 % des Français et 48 % des Britanniques disent songer aux aspects environnementaux avant de réserver leur voyage. Le public considère le changement climatique, le traitement/recyclage des déchets et la pollution atmosphérique comme les problèmes principaux.

Emissions de CO₂ Bruxelles - Londres

8,2 kg par voyageur, voyage aller-retour en Eurostar (Bruxelles-Midi / Londres St Pancras International)

139,8 kg par voyageur, vol aller-retour de Brussels Airport à London City

140,6 kg par voyageur, vol aller-retour de Brussels Airport à London Heathrow



SNCB LOGISTICS
REMONTE LA PENTE

Le transport de marchandises, par rail et par bateau, qu'offre SNCB Logistics présente de nombreux atouts en matière de durabilité et offre une alternative à l'engorgement de nos routes. Par son offre multimodale, SNCB Logistics veut proposer à ses clients un transport souple, fiable et écologiquement responsable. La division fret de la SNCB a réalisé une profonde restructuration. Les premiers résultats, des six derniers mois, sont en tout cas encourageants et démontrent qu'il y a un avenir pour le transport durable de marchandises dans notre pays.

SNCB Logistics, la division fret de la SNCB, a connu un meilleur premier semestre en 2010 qu'en 2009. Les volumes transportés ont à nouveau augmenté grâce à la reprise économique : +15,6 % pour atteindre un total de 20,3 millions de tonnes transportées. Le chiffre d'affaires est en hausse et passe de 111,1 millions d'euros (1er semestre 2009) à 142,5 millions d'euros. Les filiales commerciales ont connu un franc succès au niveau des ventes, le planning est plus efficient et le nouveau plan de transport pour le trafic diffus a permis d'augmenter le tonnage brut moyen par train, par rapport à la même période l'an dernier.

Par ailleurs, la ponctualité du trafic ferroviaire a augmenté. En ce qui concerne l'arrivée en gare, elle est passée de 80 à 90% pendant les 9 premiers mois. De plus, le temps de

correspondance entre l'arrivée et le départ, en gare, des wagons du transport diffus diminue de 55%.

Sur le plan administratif, SNCB Logistics travaille à l'amélioration de la qualité et investit dans un nouveau système de taxation. C'est ainsi que 95% des envois en 2010 ont été taxés grâce à l'introduction, début 2010, du CIS (Cargo Integrated System). Ce système

réalise, momentanément, 95% des taxations automatiques. Ce qui correspond à une amélioration de 30% par rapport à mai 2010. La taxation automatique se traduit par une diminution du nombre de fautes, une accélération de la facturation et une meilleure gestion du cash flow. Le plan de relance a sans aucun doute une influence positive sur les activités et les résultats de SNCB Logistics.



SNCB LOGISTICS DÉVELOPPE UNE OFFRE MULTIMODALE INTERNATIONALE

PortConnect et H&S Container Line démarrent une nouvelle liaison hebdomadaire par voie fluviale entre Neuss/Duisbourg et Zeebruges



Le MS Tripoli assure une correspondance rapide avec Zeebrugge.

Depuis septembre 2010, PortConnect SA et H&S Container Line GmbH (spécialisé dans le transport de containers par voie fluviale et membre de SNCB Logistics) assurent un service direct hebdomadaire du Bas Rhin vers Zeebruges. Il sert les terminaux NIT (Neuss) et DeCeTe (Duisbourg). Le navire part tous les jeudis de Zeebruges et les samedis de Neuss et Duisbourg. Il s'agit d'une alternative intéressante par rapport au transport routier de marchandises déjà saturé.

navire unique en son genre, les longues et coûteuses manœuvres à Anvers sont devenues superflues, tout comme la poursuite du transport via les canaux avec de petits navires.

Des liaisons rapides et économiquement rentables vers Zeebrugge sont également possibles via le terminal CSA Andernach, qui offre une connexion au nouveau service via transport par navire collecteur (feeder).

En Europe, SNCB Logistics occupe une position unique permettant de proposer une telle offre international et multimodale multimodale avec un mode de transport écologiquement responsable

Le MS Tripoli, mis en service pour cette liaison, fait 110 mètres de long, 17 m de large et peut transporter environ 400 TEU. Ce navire permet d'atteindre directement le port de Zeebruges. Grâce à la mise en service de ce

Joachim Coens, Président de PortConnect et Président-Administrateur délégué de MBZ: "Naviguer l'estuaire du Rhin constitue une étape importante pour PortConnect. Le transport de containers doit alimenter la

haute comme la basse mer. Le démarrage se déroule bien et la réservation de containers dans les deux directions procure un chargement de base. Le port de Zeebrugge désire poursuivre le développement de services.”

Geert Pauwels, CEO de IFB et Responsable de SNCB Freight Division: “En Europe, SNCB Logistics occupe une position unique permettant de proposer une telle offre internationale et multimodale avec un mode de transport écologiquement responsable. Acteur important dans la région du Rhin, H&S Container Line se développe rapidement et devient une entreprise de navigation fluviale de premier plan active pratiquement partout en Europe de l’Ouest. Notre ambition est d’accroître encore le rayon d’action du rail et de la navigation fluviale, et de développer de cette façon une gamme complète de services logistiques dans une optique européenne.”

Heiko Brueckner, Managing Director H&S Container Line: “Nous sommes très heureux de pouvoir démarrer ce nouveau service, demandé par nos clients. Grâce à la croissance réalisée cette année, nous pouvons investir dans ce type de liaisons modernisées.”

DU CAFÉ DE QUALITÉ EXIGE UN TRANSPORT DURABLE

Seabridge S.A. a choisi IFB pour son transport entre Anvers et Zeebrugge

IFB est parvenue à attirer parmi ses clients Seabridge S.A. (filiale à 100% d’Efico), l’un des plus grands négociants de café en Europe. Les fèves de café non torréfiées arrivent à Anvers et sont directement acheminées par IFB via une relation ferroviaire supplémentaire vers le nouveau centre de distribution Seabridge à Zeebrugge. Le négociant de café ‘vert’ opte pour le transport ferroviaire parce qu’il est plus écologique et plus rapide que le transport routier. Et c’est précisément la vitesse qui est importante car la qualité du café diminue tant qu’il n’est pas stocké dans cet entrepôt climatisé.

Le négociant anversoïis Efico, un des plus grand en Europe, a récemment ouvert, à Zeebrugge, la plateforme ultra moderne de distribution Seabridge pour le café non torréfié. Dans ce centre logistique, du café du monde entier est acheminé, échantillonné, mélangé, séché, trié, emballé. Quasi la totalité du café est transporté par voies ferrées. La plupart des containers transitent

par le port d’Anvers. Efico traite chaque année à peu près 1 million de sacs de café. Ce qui correspond à la consommation totale belge.

Le centre de distribution Seabridge de Zeebrugge est un exemple au niveau de la sécurité, de la traçabilité, de la qualité de l’air et du transport durable. La température des entrepôts est également ajustée pour empêcher le développement des bactéries. De plus, les monte-charges sont électroniques. Et finalement, le toit compte pas moins de 4600 panneaux solaires. Du café de qualité, donc !





Le tri des déchets est une seconde nature pour les employés de Salzinnes.

Les spécialistes du tri des déchets de l'Atelier Central de Salzinnes

L'atelier central de Salzinnes compte 720 personnes. En 2005, il a été récompensé d'une certification ISO 14001 pour la gestion de l'environnement qui vise à épargner les ressources naturelles, à limiter les émissions polluantes et à contrôler les dépenses (gestion des déchets). Dans un atelier, c'est un défi quotidien et l'équipe de Hervé Verhoeven veille sur le bon déroulement des procédures.

Hervé Verhoeven, engagé à la SNCB en mars 2008, est ingénieur civil chargé de la coordination et du contrôle des 3 certificats obtenus par l'atelier : ISO 9001 (qualité), ISO 14001 (environnement) et OHSAS 18001 (sécurité & bien-être). Pour cela, il est aidé d'une équipe de plusieurs personnes dont deux pour le tri

des déchets : Francis Berte et Didier Delforge.

Les objectifs

La gestion des déchets doit répondre à toute une série d'exigences. Respecter la législation en vigueur, réduire les coûts (filiales de recyclage, compactage des

déchets), amélioration du tri en interne et sensibilisation du personnel, contrôle (certificat de non-conformité), étude et développement de nouvelles filières de recyclage, autant de tâches à accomplir pour atteindre les objectifs dans la gestion de l'environnement.

Mini-parc à recyclage

Tous les halls de l'atelier disposent d'un mini parc à recyclage qui compte des lots de matières différentes consciencieusement triées et revendues : cartons, plastiques dangereux, pots de peinture vides, filtres usagés, cartouches d'imprimantes, batteries de locomotives, bombes aérosols, fûts, plaquettes de freins, frigolite, etc.



Les spécialistes du tri Francis Berte, Hervé Verhoeven et Didier Delforge.



En 2000, avant l'introduction du 5S, nous comptions 300 tonnes de déchets non triés. En 2010, nous n'en produisons plus que 23 tonnes !

SEIRI (débarasser) : pour ne conserver que le nécessaire

SEITON (ranger) : pour tout garder bien rangé

SEISO (nettoyer) : pour assurer la sécurité

SEIKETSU (standardiser) : pour garantir la propreté

SHITSUKE (progresser, stimuler) : pour continuer à appliquer le système

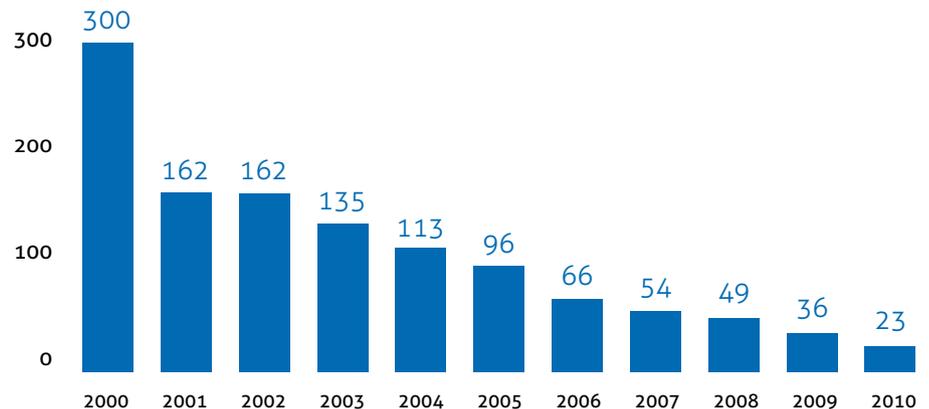
L'équipe est chargée d'effectuer des tournées quotidiennes d'enlèvement des déchets.

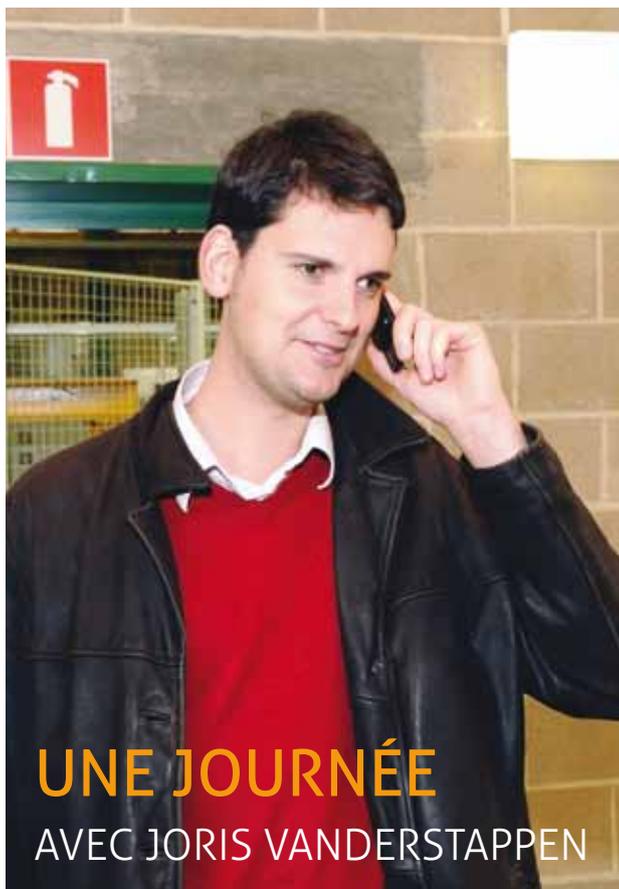
Sensibiliser avec la méthode des 5S

Grâce au système des 5S, tout le personnel est sensibilisé au tri en interne : un

guide du tri est disponible et des affiches sont apposées dans l'atelier pour rappeler l'organisation mise en place. Le système 5S est une méthode japonaise d'organisation de travail destinée à créer l'ordre et la propreté, et à les conserver.

Déchets tout venant (tonnes/année)





UNE JOURNÉE AVEC JORIS VANDERSTAPPEN

CONSEILLER D'ENVIRONNEMENT

Joris Vanderstappen

>1981 Joris est né à Lokeren >2004 Joris obtient une maîtrise d'Ingénieur Commercial >2008 Après avoir travaillé, quelques années, pour des entreprises publiques, il intègre la SNCB en tant que conseiller auprès du service Affaires Stratégiques et Juridiques >2009 Joris devient responsable pour le développement du plan d'environnement de la SNCB



09:00 Réunion sur la politique environnementale

Pour la 2ème fois, une concertation concernant l'environnement se tient au sein du groupe SNCB. Joris s'entretient avec ses collègues de SNCB-Holding et Infrabel sur l'implémentation de l'ISO14001 concernant la protection de l'environnement, comme décrit dans le Contrat de Gestion.



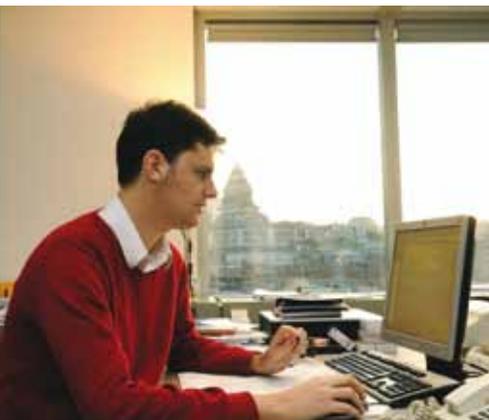
14:30 Evaluation de l'énergie consommée

Kenny Dekeyser de l'AC Malines explique à Joris quelles sont, jusqu'à présent, les mesures prises pour diminuer la dépense énergétique. C'est ainsi que le chauffage à la vapeur a été supprimé et adapté par un autre système. L'atelier est divisé en zones où la température peut être réglée ou supprimée individuellement. C'est ainsi qu'une réduction de 20% de la consommation de gaz a pu être réalisée en cinq ans.



33

> UNE JOURNÉE AVEC



08:30 Au bureau

Dès son arrivée au bureau, Joris consulte ses e-mails. Ensuite, il se rend au Flot de Senne pour une réunion sur la politique environnementale.



11:00 Simulateur de train

Joris se rend dans le simulateur de train de l'Atelier Central de Malines et consulte les instructeurs pour savoir comment les conducteurs de train peuvent économiser de l'énergie. Ce concept sera dorénavant inclus dans le programme de formation.



13:00 Labo Electronique

Dans le Labo Electronique, Joris rencontre son collègue Christophe Tassin qui lui explique le fonctionnement du compteur énergétique. Ces appareils seront, dans le cadre d'un projet-pilote, bientôt installés sur toutes les locomotives.

16:00 Visite guidée de l'atelier

Marc Danckaert propose à Joris une visite guidée de l'atelier. Dans les années à venir, des éléments de la toiture vont être renouvelés et isolés. Ces transformations vont permettre de nouvelles économies d'énergie.



17:00 Fin de journée

Joris et Marc passent en revue la consommation d'énergie ainsi que les objectifs futurs. Un véritable défi !

34

> UN JOUR À LA SNCB

1935:

Premier train électrique

La Belgique ne fût pas le premier pays européen à introduire les locomotives électriques. Il faut préciser, qu'à cette époque, il n'était pas encore question de protection de l'environnement. Toutefois, après 1935, tout est allé très vite. C'est ainsi qu'en 1966, la SNCB fit ses adieux au dernier train vapeur. La devise était : 'Ce pollueur doit disparaître pour toujours'.

La première relation entièrement électrique, au monde, revint aux chemins de fer italien Valtinella qui reliait Lecco (Comomeer) à Sondrio (1902). C'est la pénurie de charbon, suite à la Première Guerre Mondiale, qui précipita le développement des chemins de

fer électriques. En revanche, le passage à l'électrique, sur le réseau belge, s'est produit bien plus tard et pour d'autres raisons que ses voisins européens. C'est la relation, Bruxelles-Nord – Midi, qui nécessita l'introduction de l'électricité. En fait, les trains à vapeur ne pouvaient circuler dans le tunnel et encore moins dans les sous-sols des gares de Bruxelles-Central et – Congrès. De plus, l'entretien des trains à vapeur était très onéreux. C'est ainsi que les chemins de fer belges sont passés de la vapeur à l'électrique. La Belgique a donc opté pour un courant continu de 3000 volts, comme l'Italie, l'Espagne et certains pays de l'Europe de l'Est.

La SNCB décida, d'abord, d'électrifier les axes principaux. La ligne entre Bruxelles-Nord et Anvers-Central fût mise en service en 1935. Ensuite, ce changement fût rapidement étendu, aux autres lignes, jusqu'à l'éclatement de la Seconde Guerre Mondiale.

C'est en 1957, que la SNCB et les chemins de fer néerlandophones (NS) mirent, en primeur, le train Benelux sur les rails, qui peut circuler sous deux tensions (1500V en Hollande, 3000V en Belgique). Aujourd'hui, le réseau belge est un des plus électrifié d'Europe.



Le premier train électrique en Belgique.

35

> MON TRAIN À MOI

Si la SNCB était une ville ?

Florence

Un animal ?

Un guépard

Un film ?

Le train sifflera trois fois (High Noon)

Une couleur ?

Bleu ciel

Une personnage célèbre ?

Paul Delvaux

René Schyns

René Schyns a 71 ans. Ce welkenraedtois est le Président fondateur de l'absl 'Collections & Patrimoines' à qui l'on doit, entre autres, quelques grandes expositions comme 'Tout Hergé', 'Tout Simenon', 'J'avais 20 ans en 45', 'Made in Belgium', 'Leonardo Da Vinci' et actuellement 'SOS PLANET' dans la gare de Liège-Guillemins. Ces expositions, pour le moins populaires, auront été vues par près de 2 millions de visiteurs ! Mais le remuant René Schyns a encore d'autres créations à son actif, comme le Festival de Welkenraedt, le Kiwanis Trois Frontières et le Tennis club de Welkenraedt. Avant de découvrir cette passion pour l'organisation de ces multiples projets, il a été membre de différents cabinets ministériels, notamment Conseiller au Cabinet du Premier Ministre Jean-Luc Dehaene.





Un autre regard sur la SNCB ?

A découvrir sur www.sncb.tv

Destination mieux

