

Le train : éco-sympathique

L'Année Européenne de l'Environnement suit son cours. Du printemps 87 au printemps 88, les réseaux ferroviaires du continent européen auront tenu un discours constant: nous exploitons le mode de transport qui, à tous égards, respecte le plus l'environnement au sens large.

La démonstration peut en être faite de quatre points de vue.

Econome de surface

Dans un pays comme le nôtre, dont on entend parfois dire qu'il devient une vaste dalle de béton, l'occupation du sol est une incontestable préoccupation.

Les experts s'accordent pour fixer à 19% la superficie moyenne des grands centres urbains occupée par le réseau routier. Le chemin de fer, pour sa part,

consomme bien moins d'espace: 4% seulement, encore qu'il soit capable d'assurer d'amples transhumances et de développer - comme d'autres modes de transport en commun - une part de son activité sous terre.

Cette économie de surface n'est pas valable uniquement en ville, mais sur tout le territoire. Une étude des chemins de fer ouest-allemands est parlante à cet égard: pour une capacité de

transport égale, c'est le rail qui occupe l'emprise la plus étroite; la route a besoin de près de trois fois la largeur nécessaire au train, et la voie d'eau de bien plus encore.

Ennemi de l'air vicié

Une vie biologiquement équilibrée tient notamment à la qualité de l'air que nous respirons. Le chemin de fer a cet avantage incontestable de se servir de



l'énergie électrique pour assurer les trois quarts de ses parcours. On pourrait dès lors le taxer de pollution indirecte, puisqu'il dépend de la production des centrales électriques. La réponse à cette remarque a le mérite de la clarté: la pollution générée par les centrales est nettement localisée, et au total, la SNCB ne consomme pas plus de 3% de l'électricité produite en Belgique.

La traction électrique, en milieu urbain, autorise à développer une partie de l'activité en sous-sol, et permet au chemin de fer de ne rien ajouter au smog et autres nuages toxiques qui obligent parfois les autorités à limiter drastiquement l'usage des voitures et le chauffage des immeubles (comme à Berlin au cours de l'hiver 86/87).

Respectueux de la ville

Le déclin qualitatif du milieu urbain ne fait de doute pour personne. D'où viendrait, dans le cas contraire, cet exode massif vers la périphérie boisée et aérée? Le développement de la circulation sur les voies de pénétration et à l'intérieur des villes engendre d'ailleurs une spirale fatidique: la pollution augmente, davantage de citadins fuient les centres urbains, se trouvent donc plus nombreux aux heures de pointe dans d'interminables files de voitures, ce qui, une fois de plus, accroît la pollution, et ainsi de suite.

Pendant ce temps, pour la pénétration dans les grandes agglomérations où vivent l'économie et la gestion du pays, le train offre des capacités qu'on n'a pas encore dépassées. Et d'autres transports publics aussi respectueux de la ville viennent en complément pour les déplacements dans le tissu urbain.

Attentif à la vie humaine

En plus des drames humains qu'ils ont pour conséquences, les accidents de transport entraînent pour la collectivité un coût social qui a pour composants la perte de production, les soins médicaux, les dégâts matériels indemnisés ou non, les dépenses de police, les frais de justice et les frais généraux des compagnies d'assurance.

De 1980 à 1984 (période de référence d'une étude belge), on a dénombré sur le réseau ferroviaire belge 14 morts, 42 blessés graves et 141 blessés légers dans des accidents dont la SNCB était responsable. Pendant cette même période, chaque année, en moyenne, 2.000 Belges ont perdu la vie dans des accidents de la route qui ont fait de surcroît 20.000 blessés graves et 60.000 blessés légers.

Le coût social annuel moyen a été évalué à 330 millions de francs, ou 0,008% du PNB pour les accidents de train et à 104.608 millions, soit 2,5% du PNB pour les accidents de la route. La voie d'eau reste en-deçà, avec un coût de 0,0009% du PNB; cela tient au fait qu'elle est essentiellement axée sur le transport de marchandises.

On peut estimer à 9% la part des déplacements de personnes assurés en Belgique par le chemin de fer (sur base de l'unité voyageur-kilomètre). En mathématique pure, à taux de risque égal, le coût social des accidents de train devrait atteindre 0,27% du PNB. Il est en pratique 34 fois inférieur pour la période 80/84. Pour d'autres périodes de référence (83/87 par exemple) il le serait plus encore. La conclusion s'impose d'elle-même: le train est un moyen de transport extrêmement sûr.

Champion de la sécurité

C'est bien cette qualité qui amène les producteurs et expéditeurs de produits dangereux à le choisir pour l'acheminement de substances dont l'instabilité, l'inflammabilité ou encore la nocivité pour le milieu naturel incitent à réunir des conditions de transport tout-à-fait optimales.

On sait que l'exploitation des réseaux ferroviaires est organisée sur base de règles très strictes, que les agents de conduite reçoivent une formation poussée et périodiquement contrôlée, et que de tous on exige une discipline qui ne supporte pas le moindre écart.

Lorsqu'il s'agit de transporter des matières dangereuses, le cadre de travail est plus délimité encore.

En tout premier lieu, ces acheminements tombent sous le coup du Règlement International pour le transport de marchandises Dangereuses par chemin de fer (RID), un code de conduite extrêmement précis et sévère, qui énumère les mesures à prendre pour chaque type de marchandise et chaque type de matériel.

Prudent au-delà des normes

Pour le secteur chimique (qui se partage les produits dangereux avec le secteur pétrolier), par exemple, la SNCB a transporté en 1986 quelque 900.000 tonnes de produits spécifiquement dangereux, pour un trafic total de 1.235.000 tonnes. Lors de ces acheminements, le matériel et les documents de transport portent des marques distinctives normalisées qui informent sur la nature du produit le personnel des chemins de fer mais aussi toute autorité amenée à

exercer un contrôle ou à intervenir en cas d'incident.

Les normes de sécurité à appliquer dépassent en réalité les prescriptions du RID. Elles comprennent entre autres l'information des conducteurs et des gares de passage, l'interdiction de trier les wagons de façon traditionnelle (à la bosse), l'établissement d'itinéraires fixes, un soin tout particulier lors de la visite des wagons chargés, etc.

Si le chemin de fer est responsable de l'acheminement, l'expéditeur reste en tout cas responsable des marchandises transportées. Aussi un échange intensif d'informations s'avère-t-il très fructueux. D'une part, les expéditeurs fournissent à la SNCB des données spécifiques aux produits acheminés, assorties des consignes en cas d'incident ou d'accident; en retour, la SNCB tient ses clients au fait de tout ce qui concerne leurs transports en cours. A cet égard, RailEasy est un outil de choix: la communication en temps réel de la position des wagons, de leur immobilisation éventuelle, d'une avarie ou d'un accident mettent le client en mesure de réagir dans les plus brefs délais en lançant son équipe d'intervention ou celle d'un autre producteur dans le cadre d'une convention d'assistance qui lie les chimistes et la SNCB.

Exclusivement professionnel

Les incidents/accidents sont très rares, et sans conséquences graves. De chacun d'eux, on tire les leçons en vue d'améliorer les procédures et de prévenir toute récidive. Il est clair qu'en site propre, exploité exclusivement par des professionnels, le chemin de fer possède un avantage incontestable. Le chauffeur de camion est certes aussi un professionnel, mais il sillonne le pays sur un tissu routier fréquenté également par un nombre important de chauffeurs "amateurs" qui n'ont pas toujours une conscience exacte du trafic dans lequel ils évoluent et des dangers qu'une conduite "fantaisiste" peut engendrer pour les autres usagers.

Ajoutons à cela que pour l'acheminement de produits à risques spécifiques, les louageurs mettent sur le marché des wagons d'une technologie très avancée, munis de sécurités multiples, dont la SNCB s'efforce de former des trains complets en acheminement nocturne sur des itinéraires particulièrement "protégés".

Ainsi donc, c'est le rail qui rassemble le plus d'atouts gagnants pour assurer des transports dont le déroulement, sans ces précautions cumulées, pourrait mettre en danger non seulement l'environnement, mais surtout la santé, voire la vie de nos concitoyens.

EMGO: le 50.000ème wagon est parti

La s.a. EMGO (Europese Maatschappij voor Gloeilampen) est implantée depuis 1966 au parc industriel de Lommel. Il s'agit d'une verrerie très spécialisée: elle produit des ballons de verre pour le montage d'ampoules électriques. EMGO a choisi Lommel essentiellement pour deux raisons: la présence dans le sol de la région du sable blanc très fin qui constitue sa matière première, et l'existence à l'époque d'un potentiel satisfaisant de main d'œuvre locale. L'usine est longée par la ligne de chemin de fer Hamont - Mol à laquelle elle est raccordée.

Dès le départ, EMGO eut pour mission d'approvisionner les usines Philips et Osram en verres d'ampoules classiques. L'émergence des tubes TL et des ampoules "économiques" n'a pas érodé son activité: la part de ce marché traditionnel s'est accrue, de même que le nombre d'usines à approvisionner.

Le raccordement au réseau de la SNCB est un maillon primordial de la chaîne de transport d'EMGO, qui doit évacuer rapidement ses fabrications vers des centres de production distants de 500 à 1.000 kilomètres, et qui requièrent des livraisons très cadencées.

Les frais de transport arrivent en second rang, derrière les frais de personnel, dans la composition du coût de production.