

Groupe SNCB



Le train plus vert que l'avion: loin d'être un mythe !

Bruxelles, le 25 septembre 2008. Après l'industrie automobile, le secteur aérien semble aussi vouloir se brosser une image 'verte'. Il est passé à l'offensive par la voix de VLM Airlines, qui a jonglé cette semaine avec les chiffres pour tenter de démontrer que le train n'est pas toujours plus écologique que l'avion. Ses données ne concordent pas avec les (nombreuses) études comparatives internationales. Le train, y compris le TGV, émet nettement moins de CO₂ que l'avion.

Le Groupe SNCB a calculé que les émissions spécifiques* de CO₂ d'un train moyen du service intérieur s'établissent à 31 grammes par voyageur-kilomètre. Pour un train à grande vitesse, le niveau tombe même à 20 grammes. Ce qui est inférieur aux données avancées par VLM à propos de ses avions les plus économes qui volent sur courtes distances. Et bien moins encore que les 180 grammes dont on parle sur la scène internationale.

Dans le graphique comparatif où VLM puise sélectivement ses données, Test-Achats évalue les émissions du trafic aérien à courte distance à un niveau trois fois supérieur à celui du train à grande vitesse.

Pour un voyage aller-retour entre Bruxelles et Londres, un expert britannique indépendant** mandaté par Eurostar a comparé les émissions respectives de l'Eurostar et de l'avion. Il établit des niveaux par voyageur de 18,3 kg de CO₂ en Eurostar et de 160 à 222 kg en avion. Et c'est sans parler de la comparaison des émissions de particules fines et autres gaz nocifs.

L'Union internationale des chemins de fer – UIC – a développé il y a peu un instrument qui permet à chacun de calculer l'impact écologique du déplacement qu'il prévoit. Ecopassenger donne les scores des différents modes de transport pour un même trajet. On peut en prendre connaissance sur www.ecopassenger.org.

* selon l'approche "well-to-wheel": y compris les émissions indirectes dues à la production d'électricité.

** Paul Watkiss Associates et AEA Technology Environment (les résultats de l'étude sont aussi utilisés par la Commission européenne).

La SNCB-Holding est la société faîtière du Groupe SNCB et le garant d'un service de qualité optimale. Elle s'acquitte de cette mission en coordonnant et en soutenant les activités de ses deux filiales – la SNCB (l'exploitant) et Infrabel (le gestionnaire de l'infrastructure) – tout en s'assurant de la convergence de leurs stratégies et de l'unicité du groupe pour, notamment, atteindre l'équilibre financier. La SNCB-Holding est l'unique employeur des quelque 38.000 membres du personnel du Groupe SNCB. Elle est propriétaire des bâtiments de gare, des parkings et des parkings pour vélos, des espaces de location de vélos et des abords des gares. En outre, elle assure les activités de sécurité et de gardiennage sur le domaine ferroviaire ; elle gère le réseau IT pour l'ensemble du groupe et veille à la préservation du patrimoine historique relatif à l'exploitation ferroviaire. Elle a pour but de promouvoir le transport ferroviaire sur le réseau belge, l'un des plus denses au monde.

Groupe SNCB



***Infrabel** est la société anonyme de droit public responsable de la gestion, de l'entretien, du renouvellement et du développement du réseau ferroviaire belge. L'entreprise est également responsable de l'octroi des licences et des droits de passage aux opérateurs belges et étrangers. La structure particulière de l'actionnariat d'Infrabel garantit sa totale indépendance. Infrabel a été créée au 1er janvier 2005 après la scission des Chemins de fer belges et fait partie du Groupe SNCB. L'entreprise emploie actuellement quelque 14 000 personnes et réalise un chiffre d'affaires d'environ 1,1 milliard d'euros (2006).*

*La **SNCB** est la société anonyme belge de droit public qui garantit l'exploitation et la commercialisation de services de transports ferroviaires national et international de voyageurs et de marchandises. Elle est en charge également de la gestion du matériel roulant. La SNCB emploie quelque 18.600 collaborateurs et réalise un chiffre d'affaires de 1,897 milliard d'euros. Elle gère aussi ses participations dans Eurostar et Thalys, ainsi que dans les filiales IFB ou TRW. La SNCB joue un rôle prépondérant dans le développement d'une mobilité durable en offrant un service qualitatif, fiable et en phase avec le marché.*

Contacts presse:

SNCB-Holding : Leen Uytterhoeven - Tel : 02/526.37.3 – 0478/23.41.73

SNCB : Anne Woygnet – Tél.: 02/528.30.03 ou 0475/49.92.93

Infrabel : Aurélie Traube – Tél.: 02/525.26.55 ou 0499/59.03.55



Trein groener dan vliegtuig allerminst een mythe

Brussel, 25 september 2008. Na de auto-industrie heeft de luchtvaartsector blijkbaar ook een offensief ingezet om zich een groen imago aan te meten. De cijfers waarmee VLM eerder deze week goochelde om aan te tonen dat de trein niet altijd groener is dan het vliegtuig, stroken niet met de beschikbare (talrijke) internationale vergelijkingen. De trein, ook de hst, stoot wel degelijk minder CO₂ uit dan het vliegtuig.

De NMBS-Groep berekende* dat de specifieke CO₂-emissie van een gemiddelde trein in België 31 gram per reizigerskilometer bedraagt. Voor een hogesnelheidstrein is dat zelfs maar 20 gram. Duidelijk lager dan de cijfers die door VLM naar voren worden geschoven voor hun meest zuinige vliegtuigen op korte afstanden. En lager dan de internationaal gehanteerde 180 gram.

Ook in de vergelijkende grafiek van Test-Aankoop waaruit VLM selectief citeert, ligt de uitstoot voor het vliegverkeer op korte afstanden meer dan drie keer hoger dan voor de hogesnelheidstrein.

Voor een heen-en terugreis tussen Brussel en Londen berekende een Britse onafhankelijke deskundige** in opdracht van Eurostar de CO₂-uitstoot van respectievelijk Eurostar en het vliegtuig. Per reiziger leverde dat 18,3 kg CO₂ op met Eurostar en tussen 160 en 222 kg met het vliegtuig. Om nog maar te zwijgen over de vergelijking op het vlak van de emissie van fijn stof of andere schadelijke gassen.

De internationale spoorwegunie UIC ontwikkelde onlangs een instrument waarmee eenieder de milieu-impact van zijn geplande verplaatsing kan berekenen. Ecopassenger geeft je de scores voor je traject voor de verschillende vervoermodi. Uit te proberen op www.ecopassenger.org.

* volgens de "well-to-wheel"-benadering: de onrechtstreekse CO₂-emissie ten gevolge van de productie van bijvoorbeeld elektriciteit is inbegrepen.

** Paul Watkiss Associates en AEA Technology Environment (de resultaten van de studie worden ook door de Europese Commissie gehanteerd).

* De NMBS-Holding overkoepelt de NMBS-Groep en staat mee garant voor een optimale kwaliteit van de dienstverlening. Dit doet ze door de activiteiten van haar filialen NMBS (exploitant) en Infrabel (infrastructuurbeheerder) te coördineren en te ondersteunen. Ze let op de samenhang van hun strategieën en de eenheid van de groep om, onder meer, een financieel evenwicht te bereiken. De NMBS-Holding is de werkgever van het voltallige spoorwegpersoneel van de NMBS-Groep. Dat telt circa 38 000 personeelsleden. De Holding is eigenaar van de stationsgebouwen, parkings, fietsenstallingen en ruimtes voor fietsenverhuur en de stationsomgeving. Verder staat zij voor de veiligheid op en de beveiliging van het spoorwegdomein. Daarenboven beheert zij het IT-netwerken voor de volledige groep.

NMBS-Groep



Ze zet zich in voor het behoud van het historisch patrimonium van de spoorwegactiviteit en heeft de promotie van het vervoer op het Belgische spoorwagennet, een van 's werelds dichtste, tot doel.

** De NMBS is de Belgische naamloze vennootschap van publiek recht die de exploitatie en commercialisering verzekert van het nationale en internationale reizigers- en goederenvervoer per spoor. Zij staat eveneens in voor het beheer van het rollend materieel. De NMBS stelt ruim 18.300 mensen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 2,1 miljard euro (2007). Ze beheert ook haar deelnemingen in vennootschappen als Eurostar, Thalys, IFB, TRW,... Met een kwaliteitsvolle, betrouwbare en marktgerichte dienstverlening speelt de NMBS een sleutelrol in de ontwikkeling van duurzame mobiliteit.*

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwagennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-Groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 12.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,25 miljard euro (2007).*

Perscontact:

NMBS-Holding: Leen Uyterhoeven - Tel : 02/526.37.20 – 0478/23.41.73

NMBS: Jochem Goovaerts - Tel : 02/528.23.14 – 0478/20.53.07

Infrabel: Frédéric Petit - Tel: 02/526.37.52 – 0476/55.09.42