



**Conférence en matière d'efficacité énergétique et d'économie d'énergie
dans les entreprises publiques
30/01/2007**

“Mission statement” du Groupe SNCB

Madame et Monsieur les Secrétaires d'Etat
Mesdames et Messieurs,

Il est sans doute superflu de rappeler que l' "ancienne SNCB" a été réorganisée en 2005 afin d'aligner ses structures sur les orientations visées dans les directives européennes. La gestion de l'infrastructure ferroviaire en Belgique incombe désormais à « INFRABEL », tandis que les services de transport de voyageurs comme de marchandises sont confiés à la "SNCB". La coordination est assurée par la "SNCB-HOLDING".

La structure en holding constitue le gage d'un juste équilibre entre, d'une part, la préservation de l'autonomie des nouvelles filiales que sont la SNCB et Infrabel, et, d'autre part, la nécessité absolue de coordination, de soutien mutuel et d'unicité des objectifs sous l'angle d'une perspective sociale durable.

Une politique énergétique durable constitue sans conteste l'un de ces objectifs communs. C'est par conséquent un grand plaisir pour moi de pouvoir m'exprimer au nom de l'ensemble du Groupe SNCB.

Les discussions actuelles sur l'approvisionnement en énergie, le coût croissant de l'énergie (ne fût-ce qu'en raison de taxes et de prélèvements sans cesse plus élevés), le respect du protocole de Kyoto, etc., posent toute une série de défis à notre secteur, tout en offrant cependant aussi de belles opportunités.

Eu égard à notre statut d'entreprises publiques investies d'une mission sociale et économique bien définie, nous confirmons l'importance de nous poser en modèle d'entreprises socialement responsables. Nous sommes non seulement une entreprise écologique de par notre offre de transports publics et collectifs, mais nous briguons également la position de leader en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie. Ce n'est pas via notre politique de dividendes que nous apportons une plus-value sociale, mais plutôt en remplissant correctement notre mission sur un mode durable et en accordant une attention accrue aux évolutions sociales, écologiques et économiques.

1. Coûts énergétiques élevés

Les services prestés par le Groupe SNCB et son fonctionnement interne entraînent une importante consommation d'énergie. En 2006 : **8,7 Terra-Joule**. La répartition entre les divers modes d'énergie est reproduite sur ce graphique. **Par rapport à l'année précédente, l'augmentation s'élève à 1,2%.**

Pour autant que nous disposions d'ores et déjà des chiffres complets, la dépense totale en 2006 a atteint 134 millions EUR ou 4,5 % des coûts de ventes et prestations consolidés.

La dépense totale sera **en hausse de 14 %** par rapport à 2005. Une augmentation supplémentaire de 11 % est prévue à l'horizon 2007.

Cela s'explique en partie par la progression significative des transports publics. C'est ainsi par exemple que le nombre de trains-voyageurs a augmenté de 30 % depuis 2000. L'an passé, le cap des 200 millions de voyageurs a été franchi pour la première fois.

Il va sans dire que le poids croissant de la facture énergétique nous cause bien des soucis. S'il est vrai que les efforts entrepris en matière de restructuration et la reprise de la dette historique par l'Etat ont permis au résultat consolidé du Groupe SNCB d'évoluer dans le bon sens, il n'en reste pas moins que le résultat est plombé par les prix de l'énergie qui ont décuplé. A notre avis, ce sont surtout les charges supplémentaires inévitables grevant la facture d'électricité qui pèsent lourd parce qu'au sein du secteur des transports, seul le transport ferroviaire s'y trouve confronté, comme nous le verrons plus loin.

2. La maîtrise de la consommation d'énergie

Le 8 juillet 2005, le Groupe SNCB s'est engagé, à l'instar des autres entreprises publiques présentes ici, à accroître, à l'horizon 2012, de 7,5 % l'efficacité énergétique des bâtiments et ateliers par rapport à 2005. Il s'agit plus particulièrement de la consommation d'énergie dans les bâtiments et ateliers du Groupe SNCB. Cet objectif s'ajoute aux efforts déjà consentis dans le passé en matière d'efficacité énergétique.

En 2006, divers engagements ont été pris sous l'impulsion de cet engagement.

- **Audits sur l'énergie**

Plusieurs sites représentatifs ont été soumis à un audit sur l'énergie. Il s'agit plus particulièrement des gares d'Arlon, de Gand-Saint-Pierre et de Roulers, des ateliers de Bascoup et de Malines, et de 2 bâtiments administratifs à Bruxelles.

Si nous ne retenons en fin de compte que les mesures présentant un IRR > 15% ⁽¹⁾, donc assortie d'un pay-back time < 5 ans, nous pouvons résumer les constatations des experts dans ce tableau.

Mais nuancions quelque peu le tableau :

- Les charges d'investissement nécessaires, sous l'angle des estimations avancées dans les rapports d'audits, n'intègrent pas toujours la complexité de ce type d'entreprise. Dans la pratique, les coûts sont souvent plus élevés.
- Dans bon nombre de cas, les investissements orientés vers des économies d'énergie s'inscrivent plutôt dans une démarche consistant à apporter plus de confort aux collaborateurs et aux usagers, avec pour corollaire une implémentation fragmentaire de l'économie d'énergie escomptée.

Toutefois, eu égard à la représentativité des sites audités, ce résultat laisse quand même augurer de la possibilité de tenir l'engagement contracté (- 7,5 %). Pour plus de détails et d'explications, je vous renvoie aux diverses sessions parallèles de cet après-midi.

Evidemment, ces rapports sont également censés donner une impulsion en vue de la prise de mesures similaires dans des centaines d'autres sites du Groupe SNCB.

- **Campagne de communication**

Sous le mot d'ordre selon lequel la réduction de 7,5 % est déjà possible en apprenant à utiliser de manière responsable l'éclairage, le chauffage, la climatisation, la ventilation, les

¹ IRR : Internal rate of return

PC, etc., sur son propre lieu de travail, une campagne interne de communication et de motivation de grande ampleur a été lancée en automne 2006.

C'est ainsi que chaque membre du personnel du Groupe SNCB a reçu en septembre la brochure "L'Énergie, préservons-la" qui reprend une foule d'informations et de conseils utiles. Le manager Communication de la SNCB-Holding viendra donner quelques éclaircissements cet après-midi lors de la session break out "bureaux".

- **Relais énergie**

Pour quelque 150 sites à consommation d'énergie élevée, des RELAIS ENERGIE ont été désignés. Le RELAIS ENERGIE est surtout chargé d'une mission de médiation vis-à-vis du personnel : être à l'écoute, prodiguer des conseils, motiver, informer. Je souhaite profiter de cette occasion pour remercier ces agents pour leur dévouement et les encourager à persévérer.

- **Nouvelles installations**

La campagne de communication et les relais énergie visent principalement l'utilisation et l'exploitation d'installations existantes. Dans les nouvelles constructions ou les installations rénovées, l'accent doit être mis beaucoup plus que dans le passé sur ce qui est faisable au plan technologique, économique et pratique, compte tenu des normes de confort légales ou motivées. Il en sera question plus en détails dans la session break out "gares".

3. L'augmentation de la part de marché du transport par chemin de fer

En Belgique, la SNCB assure 6,3 % du transport de voyageurs et 10,8 % du transport de marchandises, tout en ne captant que 3,3 % de l'énergie PRIMAIRE consommée par tous les modes de transport réunis. Ce chiffre apporte la preuve de l'efficacité énergétique élevée propre au transport ferroviaire.

La grande capacité de transport et la faible résistance au roulement au niveau du contact entre les roues et les rails en acier rendent le transport par chemin de fer particulièrement économe en énergie. Par comparaison avec une voiture ordinaire transportant en moyenne 1,4 personnes, un train moyen rapporte une économie d'énergie de 40 % pour une prestation de transport équivalente.

En ce qui concerne l'émission de gaz à effet de serre, le chemin de fer réalise un score encore meilleur. En Belgique, **93 %** des trains-kilomètres par trains de voyageurs et **75 %** des trains-km par trains de marchandises ont été propulsés à **l'électricité**. C'est indirectement, par centrales électriques interposées, qu'un usager des chemins de fer produit en moyenne, par kilomètre parcouru, quatre fois moins de CO₂ qu'une voiture ordinaire ayant 1,4 personnes à bord.

A l'heure de pointe, compte tenu d'un taux d'occupation maximal des trains, le volume de ces émissions par voyageur-kilomètre est jusqu'à 10 fois moins élevé pour un usager des chemins de fer.

Le transport de marchandises se prête à une comparaison similaire. Par tonne-kilomètre transportée, l'émission est 5 fois plus faible que la moyenne par rapport au transport routier par camions lourds sur longue distance.

Une augmentation du transport par chemin de fer peut donc contribuer substantiellement à l'efficacité énergétique et à la diminution des émissions de CO₂ dans le secteur des transports.

Pour combattre l'effet de serre en Europe, les émissions de CO₂ par les centrales électriques notamment sont régulées via les droits d'émission de CO₂.

Ces droits d'émission sont pour la plus grande partie distribués gratuitement aux producteurs d'électricité, mais le coût pour l'utilisateur final est fortement conditionné par le coût marginal, de telle sorte qu'en pratique, la valeur des droits d'émission de CO₂ est quand même répercutée sur l'utilisateur final. En outre, les producteurs d'électricité dans les trois régions belges sont assujettis au système des certificats verts.

Les deux instruments de régulation du CO₂ induisent un surcoût de l'ordre de 6 millions EUR par an pour la SNCB.

Ces instruments financiers se déclinent sous deux maîtres-mots : conformité au marché et autorégulation. Le marché est conçu pour donner la priorité aux mesures les plus efficaces de réduction des émissions de CO₂. Du moins, c'est le but recherché.

Le secteur des transports reste - provisoirement - exclu des échanges de droits d'émission de CO₂. **Il en résulte l'effet inverse : Au sein du marché du transport, c'est finalement le mode produisant l'émission spécifique de CO₂ la plus basse qui se retrouve seul pénalisé. En outre, les charges relatives aux certificats verts sont en hausse et, dans le plan de distribution 2008-2012, on impose au secteur de l'électricité des réductions plus importantes qu'aux grands acteurs industriels, de telle sorte que le poids sur la charge totale d'électricité est encore appelé à croître. C'est injuste et cela représente un fameux pas en arrière dans le cadre de l'internalisation des coûts externes du transport. Des mesures correctrices se révèlent indispensables à nos yeux.**

4. Vers une efficacité énergétique accrue à l'avenir ?

Un service des trains sûr, de qualité et ponctuel reste naturellement notre plus grande priorité. D'ailleurs, je le répète : en transportant plus de voyageurs et de marchandises en train qu'en voiture, camion ou avion, il peut être mis un frein à l'augmentation de la consommation d'énergie de l'ensemble des moyens de transport.

Mais plus de trains nécessite évidemment plus d'énergie, ce qui ne doit pas empêcher le secteur ferroviaire de tendre vers une plus grande efficacité énergétique.

Le projet européen *Rail-Energy* soutenu par le Groupe SNCB vise une réduction, d'ici 2020, de 6 % à l'échelle européenne de la consommation d'énergie spécifique au transport ferroviaire.

Au sein du Groupe SNCB, des mesures destinées à faire au moins encore mieux sont actuellement examinées et évaluées. A cet égard, je vous renvoie à la session break out 3 de cet après-midi. Une orientation s'impose déjà clairement à nous : il ne sera pas possible de se contenter de quelques mesures ponctuelles, mais il faudra plutôt s'inscrire dans une démarche globale, tant du côté du gestionnaire de l'infrastructure que du côté des opérateurs.

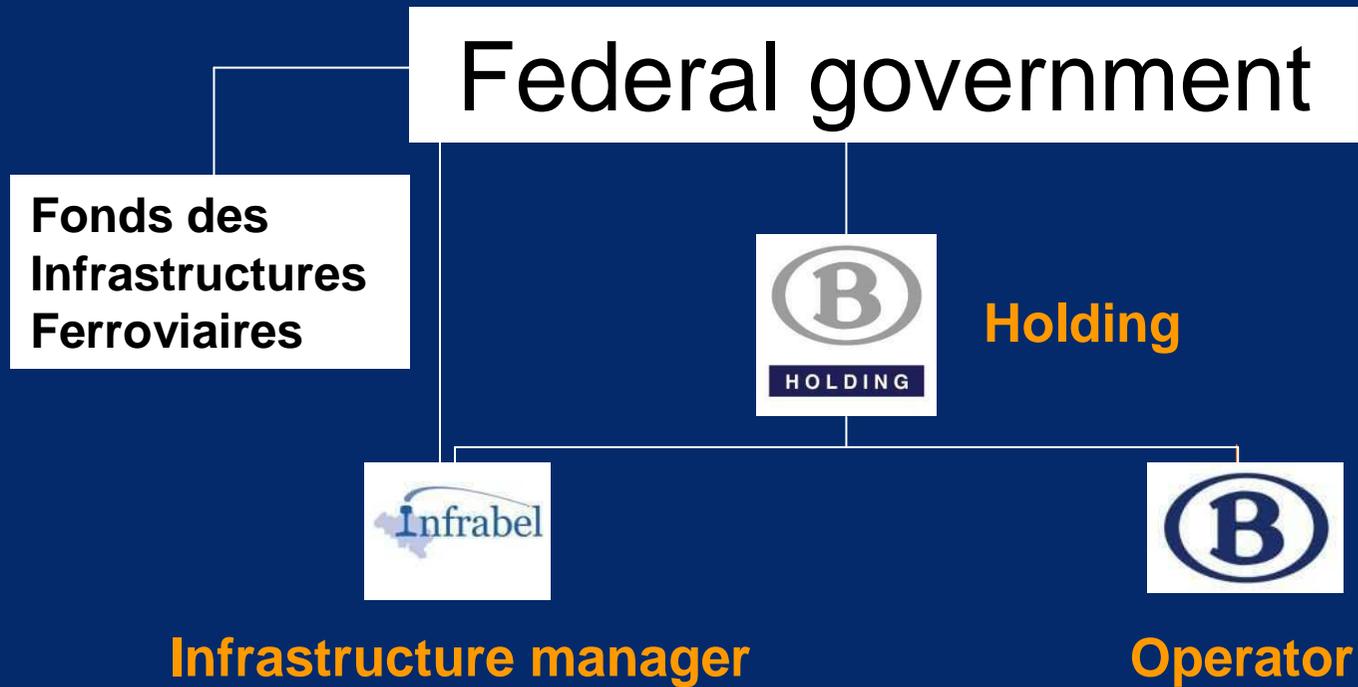
Mission Statement SNCB Group Energy conference Brussels 30.01.07



Jannie Haek, CEO SNCB-Holding

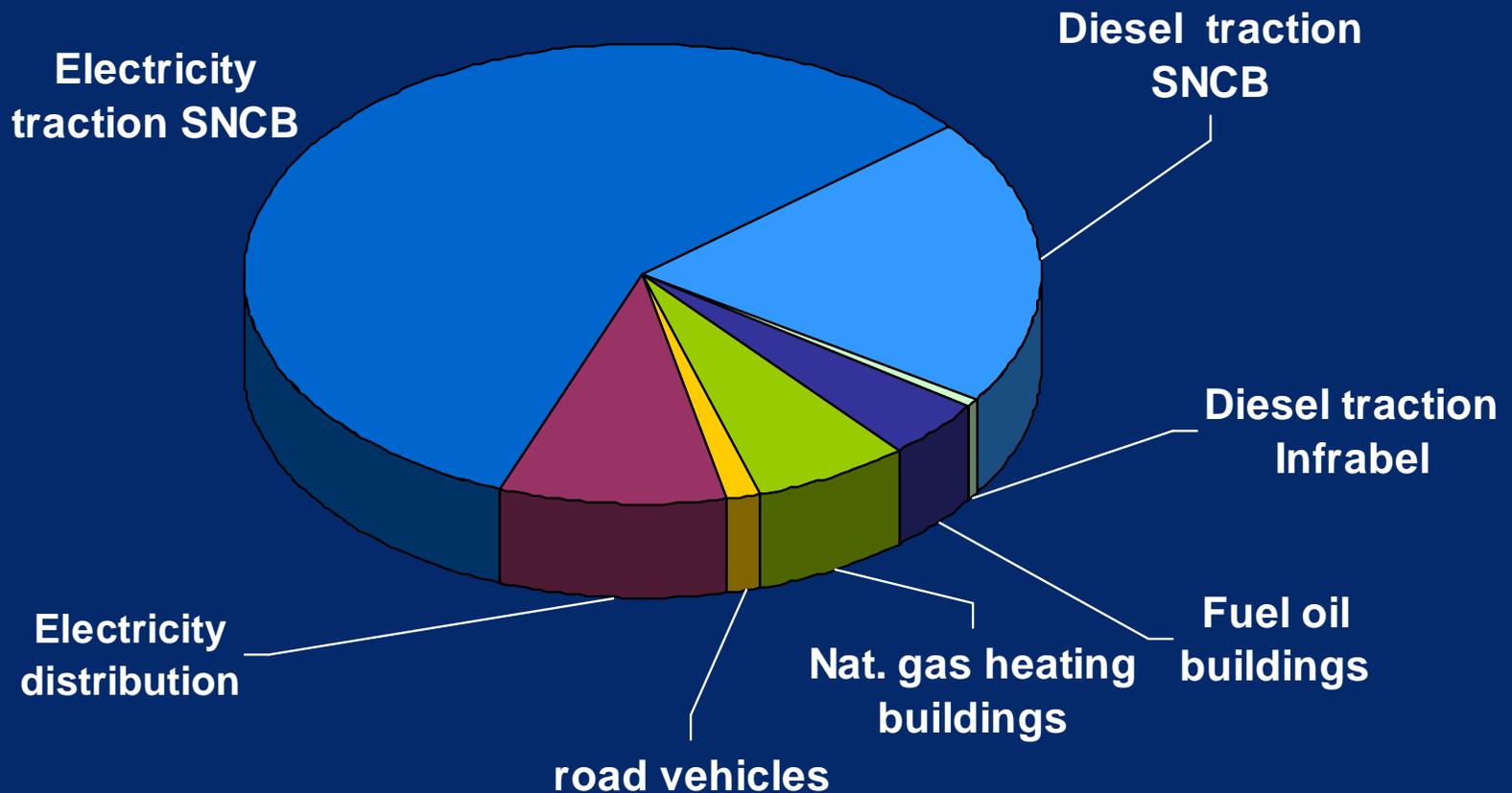


SNCB Group



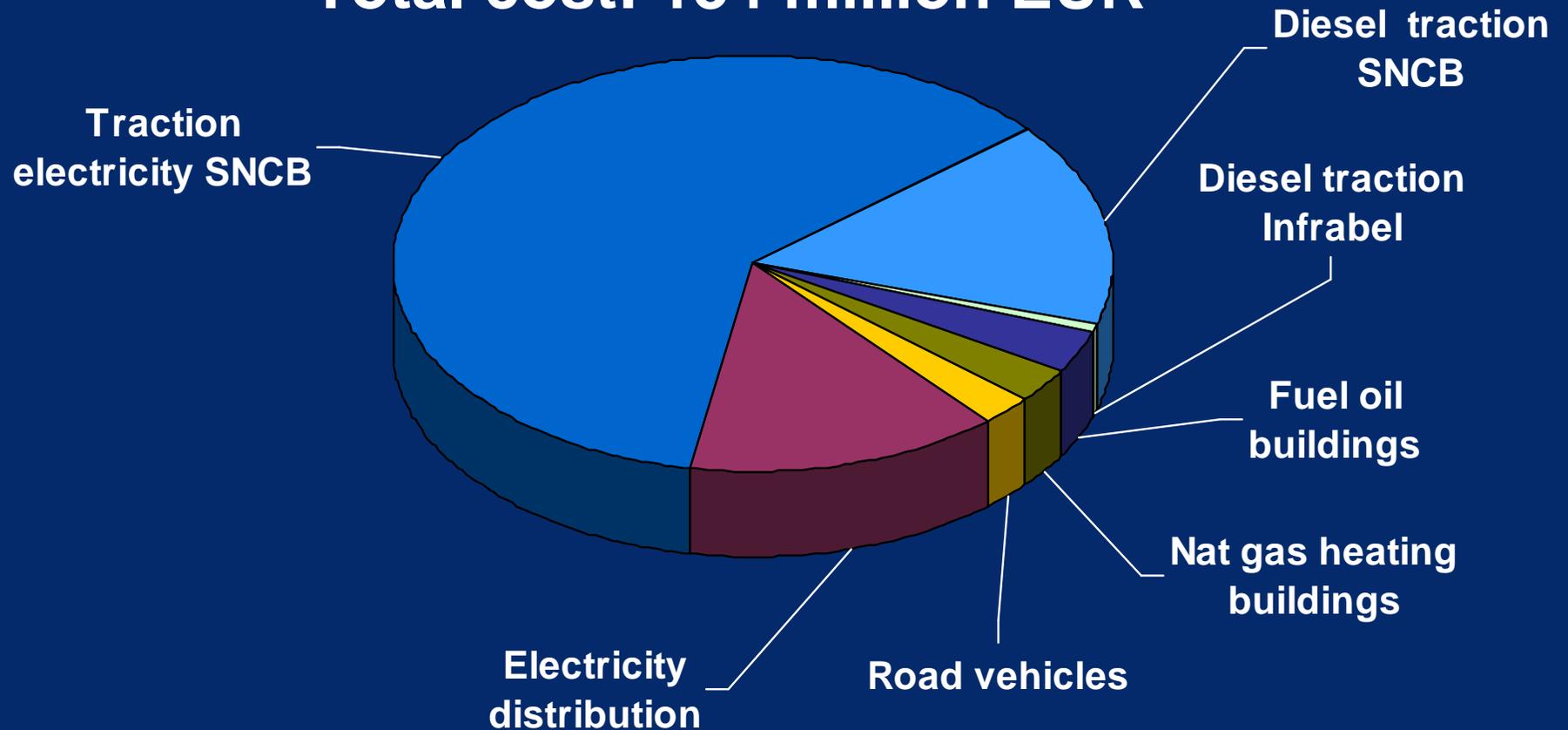
Total final energy consumption 2006

Total = 8.680 TJ

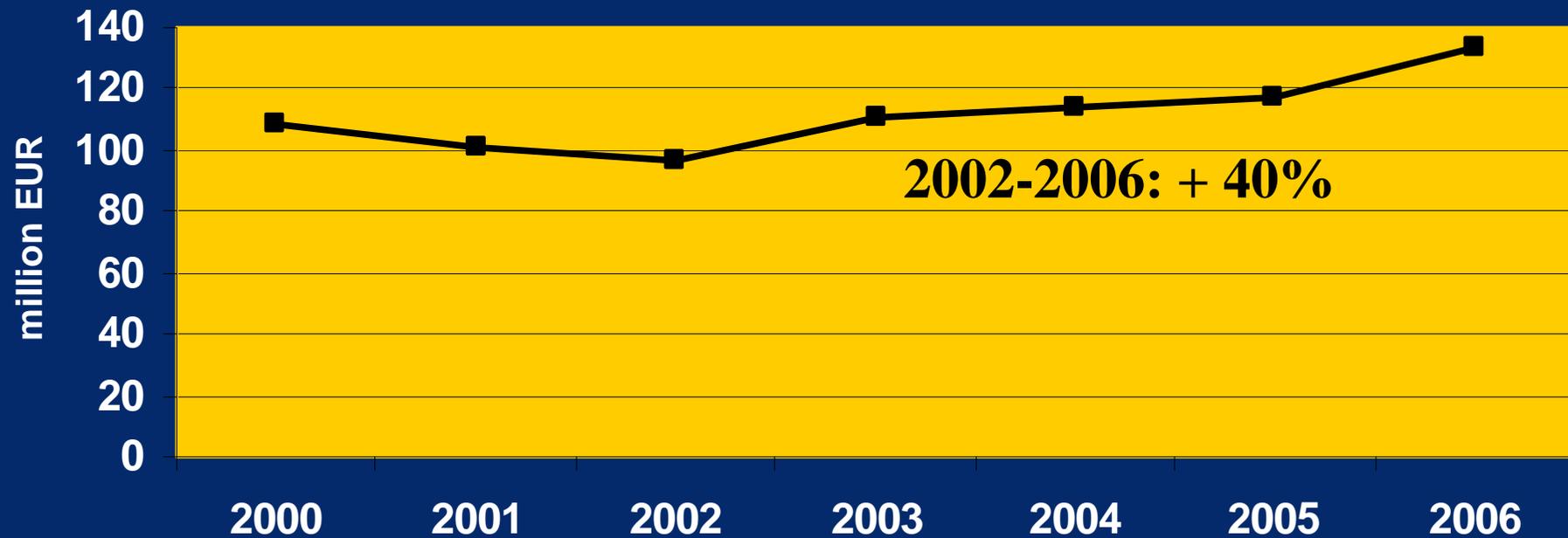


Energy cost 2006

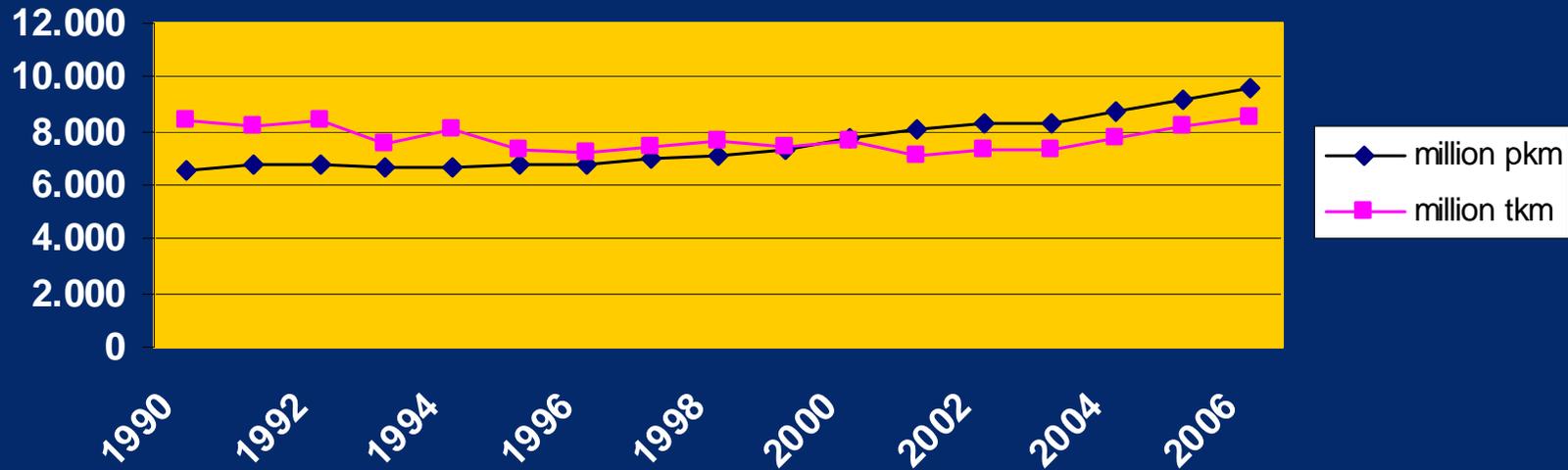
Total cost: 134 million EUR



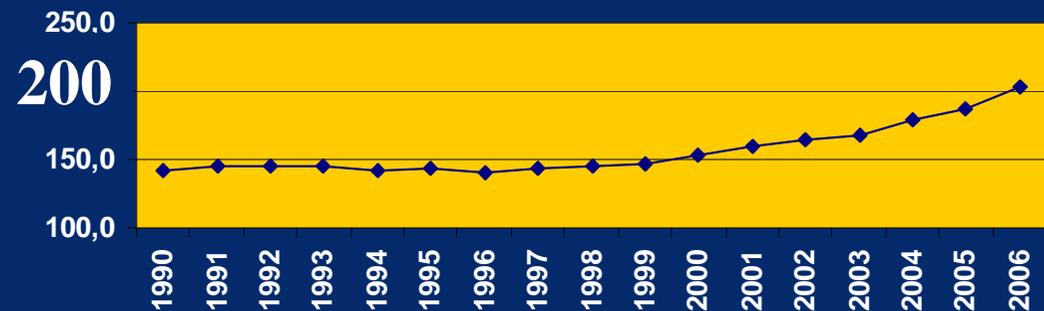
Evolution total energy cost SNCB Group



Evolution rail services SNCB



million passengers



Commitment energy efficiency



2005-2012:



-7,5%



Results energy audits

| | | potential savings (%) | |
|------------------|-------------|-----------------------|---------------|
| | | electricity | heating |
| workshops | CW Mechelen | 2,40% | 24,20% |
| | AC Bascoup | 8,20% | 26,30% |
| stations | Gent | 2,50% | 13,90% |
| | Roeselare | 2,30% | 41,20% |
| | Arlon | 2,00% | 9,00% |
| offices | Atrium | 10,90% | 23,50% |
| | France Bara | 4,80% | 19,50% |
| Total | | 5,60% | 23,60% |



Sensibilisation campagne



Information brochure for all collaborators

Energie,
wees er zuinig mee...

Antiverspilgids
voor de werkvloer



Energie besparen, een natuurlijke reflex!



L'Energie,
préservons-la...

Petit guide anti-gaspi
sur le lieu de travail



Economiser l'énergie, un réflexe naturel!

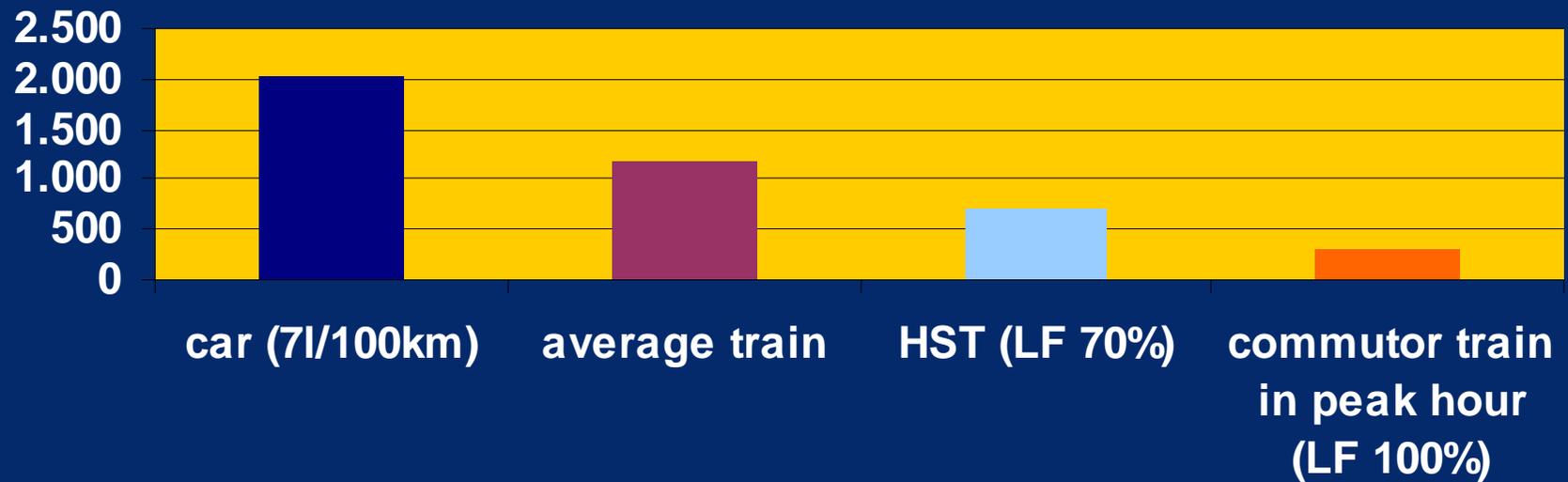


New stations and workshops

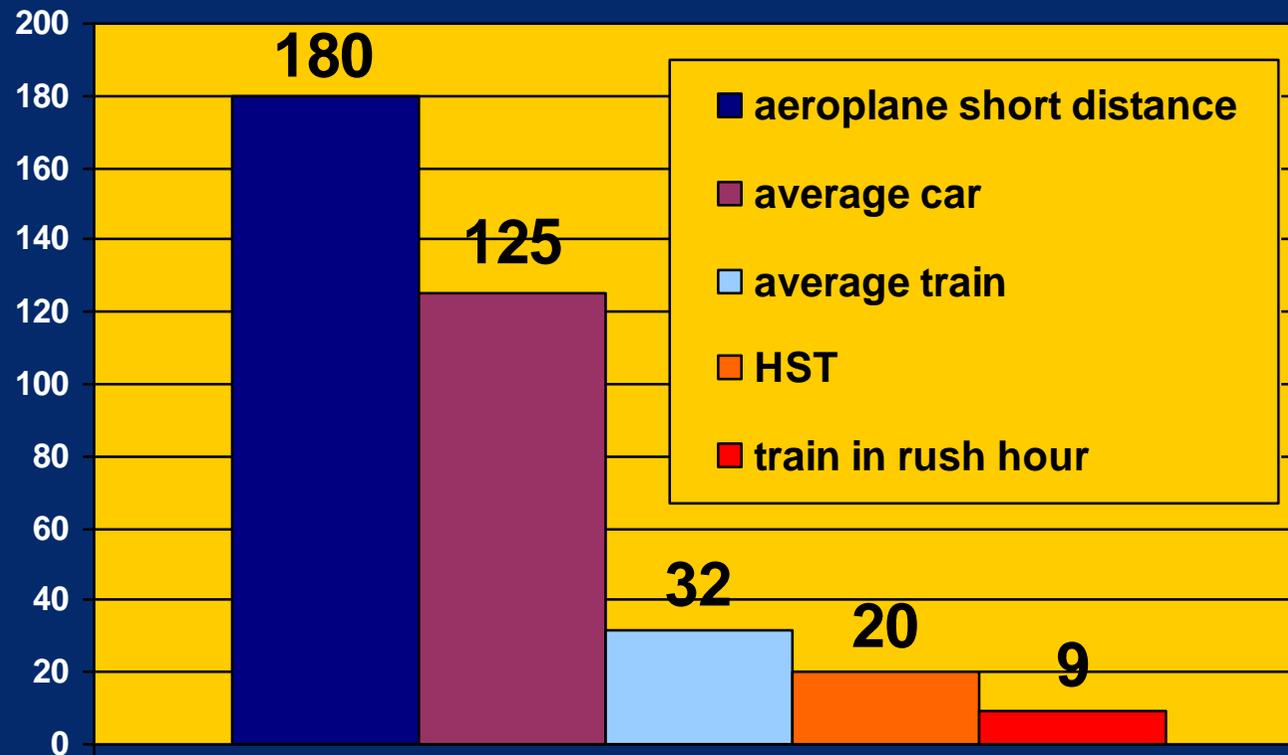


Specific primary energy consumption

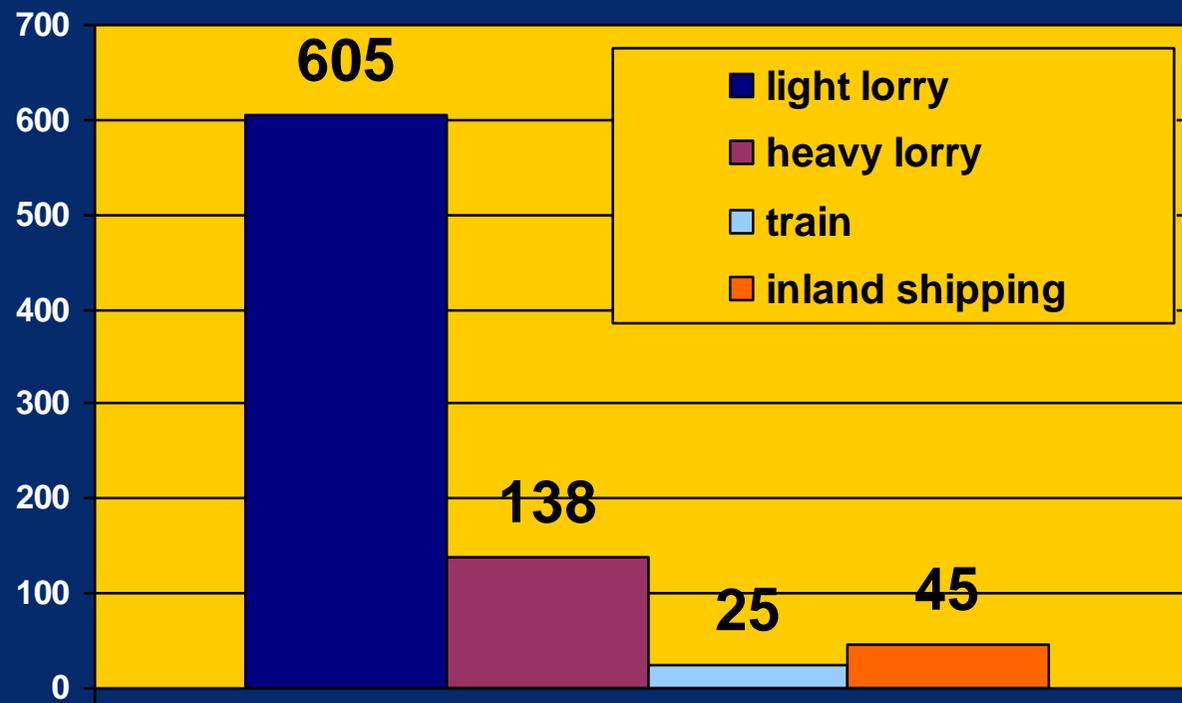
kJ/pkm



Specific CO₂ emission (gram/passengerkm)



Specific CO₂ emission (gram/tonkm freight)

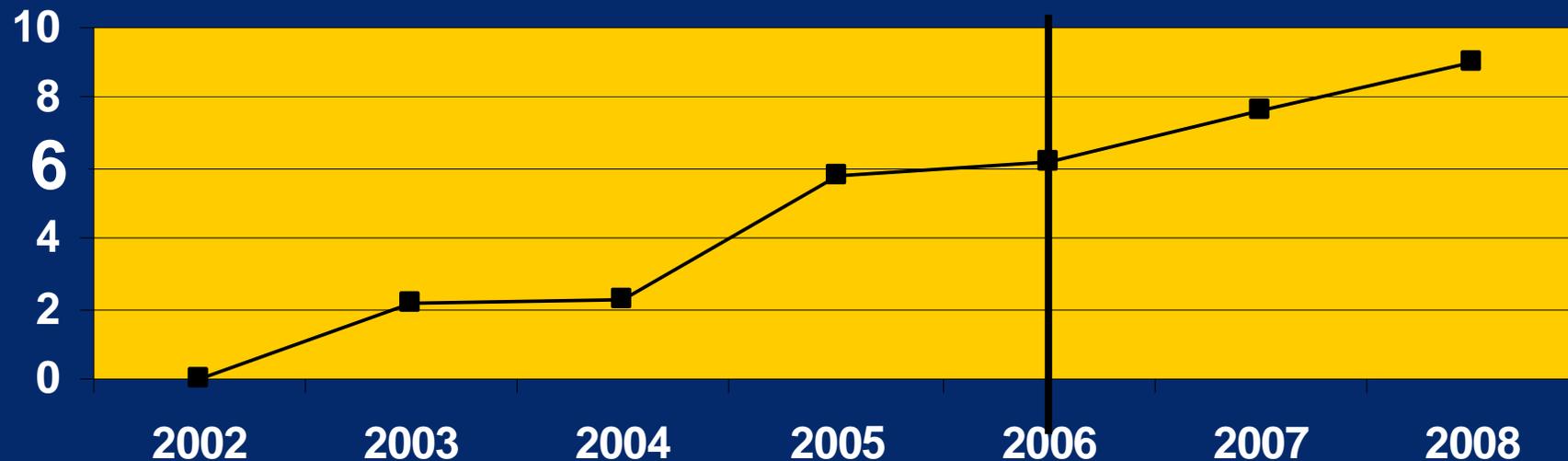


Electric train traction



Electric train traction

extra electricity cost caused by CO₂ measures
(million EUR)



European research project 2006-2008 RAILENERGY

