

sncb.be



Transporter durable Travailler durable

Nos engagements pour l'environnement

“La SNCB veut offrir à tous les clients une mobilité sûre, fiable et durable, de porte à porte, et dans laquelle nos trains occupent une place centrale.”



Notre mobilité exerce une forte pression sur l'environnement du fait de la consommation de combustibles fossiles par le trafic routier et de l'énorme croissance du nombre de déplacements. Il existe toutefois une mobilité durable : le train !

Le train est économe en énergie et, comparativement au nombre de passagers transportés, l'infrastructure ferroviaire requiert aussi moins d'espace au sol que les infrastructures routières. Ces atouts en font le transport écologique idéal pour une mobilité plus durable.

C'est pourquoi la SNCB encourage pleinement le transport par train. Mais notre ambition ne s'arrête pas là. Pour les cinq années à venir, nous avons défini des objectifs pointus pour inscrire notre manière de travailler dans une dynamique respectueuse de l'environnement.

Avec la devise "Transporter durable, travailler durable", nous encourageons tous nos collaborateurs à passer au vert. Concrètement, il s'agit de diminuer encore la consommation d'énergie et d'eau, l'usage des consommables, comme le papier, de limiter davantage la production des déchets, de réduire les nuisances sonores et de poursuivre nos efforts en matière d'assainissement des sols.

Nous donnerons alors non seulement une bouffée d'oxygène à notre mobilité mais contribuerons aussi à une société plus durable.

Sophie Dutordoir
Administrateur délégué

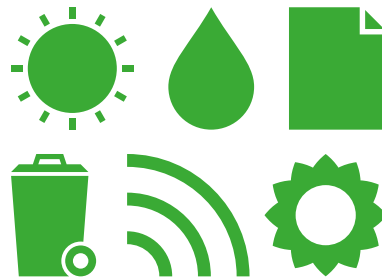
Notre vision : une mobilité durable comme pilier d'une société durable

Une mobilité plus écologique tend à rendre la société plus durable.

La SNCB y contribue par :



une augmentation du nombre de voyageurs transportés, car les avantages du train permettent de donner une bouffée d'air tant à la mobilité qu'à l'environnement



un renforcement du caractère durable du transport ferroviaire via une approche durable intégrale de toutes ses activités (exploitation des trains, gestion des gares et des bâtiments de service, entretien des trains et processus de travail)



une collaboration à une mobilité intermodale intégrée, avec le train comme épine dorsale d'un réseau intelligent de solutions de mobilité

Notre stratégie : renforcer l'ADN durable de la SNCB

Nous voulons offrir et développer davantage une mobilité durable en nous concentrant sur les actions susceptibles de générer le meilleur respect environnemental possible.

C'est pourquoi nous prévoyons les actions suivantes :



Accroître l'efficacité énergétique et réduire les émissions de CO₂

En termes de consommation énergétique et d'émissions de substances nocives par voyageurs-kilomètre, le train enregistre un bien meilleur score que les autres modes de transport, et il peut dès lors contribuer largement à lutter contre le changement climatique et à améliorer la qualité de l'air que nous respirons.

Parallèlement aux mesures d'économie d'énergie que nous adoptons, nous optons de plus en plus pour des sources d'énergie durable. Nous entendons ainsi réduire notre utilisation de combustibles fossiles et limiter les émissions de CO₂.



Rationaliser la consommation d'eau

Les sanitaires dans les trains et les gares et les activités d'entretien nécessitent de grandes quantités d'eau. Étant donné que l'eau pure devient une denrée rare et coûteuse sur notre planète, nous voulons réduire la consommation d'eau de ville, notamment en utilisant de l'eau de pluie pour les activités d'entretien. Nous procédons également à l'épuration des eaux usées, p. ex. des installations de lavage des trains, afin de ne déverser aucune substance nocive pour l'environnement.



Utiliser moins de consommables

À l'instar de toutes les grandes entreprises, la SNCB consomme une grande quantité de produits pour assurer son fonctionnement journalier. Le défi prioritaire pour les années à venir consistera à diminuer la consommation de papier.



Réduire et trier les déchets

Nous concentrons notre politique en matière de déchets sur une collecte séparée des différentes catégories de déchets (papier, PMC, verre, déchets résiduels) dans les grandes gares et les immeubles de bureaux. Dans les ateliers, une politique stricte est appliquée en matière de collecte séparée et de recyclage, notamment pour les déchets dangereux.



Lutter contre les nuisances sonores

Les trains causent moins de nuisances que le reste du trafic, mais la réduction des éventuelles nuisances sonores, notamment en utilisant des trains plus silencieux, reste un point d'attention.



Continuer à assainir le sol

En termes d'utilisation de l'espace, le train a aussi une longueur d'avance sur bien d'autres modes. Un assainissement du sol reste certes indispensable. Les terrains des ateliers et faisceaux de voies sont souvent caractérisés par une pollution historique et requièrent un assainissement.

Nos points d'action pour la période 2017-2022

Notre feuille de route pour une SNCB durable couvre 6 domaines. Les principaux efforts et actions portent sur le domaine de l'énergie où nous pouvons, en tant que transporteur ferroviaire, réaliser la meilleure plus-value pour l'environnement.

p. 7



Accroître l'efficacité énergétique et réduire les émissions de CO₂

Consommation énergétique des trains

- Rouler de manière plus économique et économiser de l'énergie

Objectif : -5% d'énergie consommée

Consommation énergétique des bâtiments

- Passer à l'éclairage LED
- Chauffer nos bâtiments de manière moins énergivore

Objectif : -7% d'énergie consommée

p. 29



Réduire et trier les déchets

- Élimination plus sélective des déchets
- Produire moins de déchets

Objectif : -10% de déchets de bureau

p. 21



Rationaliser la consommation d'eau

- Consommer moins d'eau de ville
- Utiliser davantage l'eau de pluie

Objectif : -10% d'eau de ville consommée

p. 25



Utiliser moins de consommables

- Réduire la consommation de papier

Objectif : -50% de papier consommé

- Analyse des autres consommables nuisibles pour l'environnement

Objectif : suppression des imprimantes individuelles

p. 33



Lutter contre les nuisances sonores

- Utiliser des trains plus silencieux

Objectif : des trains plus silencieux sur 70% des parcours

p. 36



Continuer à assainir le sol

- Poursuivre l'assainissement du sol

Objectif : poursuivre les opérations d'assainissement en accord avec les conventions conclues et la législation régionale

- Éviter toute nouvelle pollution



Accroître l'efficacité énergétique et réduire les émissions de CO₂

Efficacité énergétique et émissions de CO₂ des trains

Les trains sont économes en énergie grâce aux avantages propres au système (faible résistance au roulage des roues en acier sur les rails en acier, traction électrique pour 95% des trains). En Belgique, le ferroviaire ne représente que 2% de la consommation d'énergie tous modes confondus, mais il assure 8,8%* du transport de voyageurs.

Près de quatre cinquièmes de la consommation énergétique de la SNCB sont nécessaires au trafic ferroviaire, l'énergie restante étant consommée par les gares, les bâtiments de service et les ateliers d'entretien. La SNCB a pour ambition d'améliorer encore son efficacité énergétique, tant pour le trafic ferroviaire que pour les bâtiments. Cela aura également des conséquences favorables en termes d'émissions de CO₂.

* source: Chiffres clés mobilité 2016, SPF Mobilité et Transports



Chiffres clés 2016

81%

de l'énergie totale de la SNCB sont consommés par le trafic ferroviaire

1.222 GWh

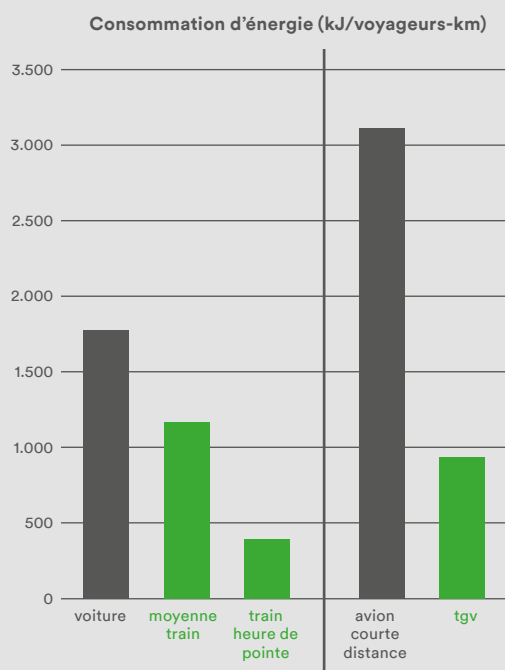
de consommation
Électricité 1.089 GWh
Diesel 133 GWh

-8,5%

de consommation énergétique des trains (par voyageurs-km et par rapport à 2005)

-26%

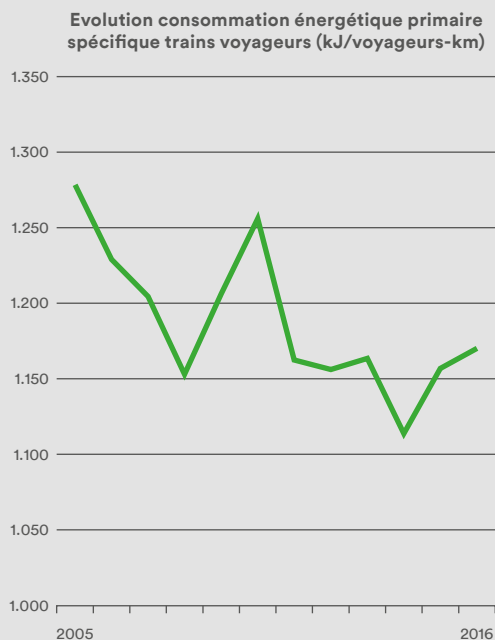
d'émissions de CO₂ (par voyageurs-km et par rapport à 2005)



Le train consomme 1,5 à 5 fois moins d'énergie que la voiture (kJ/voyageurs-km)

Un train classique est **1 fois et demie à 5 fois** moins énergivore qu'une voiture moyenne, tandis qu'un train à grande vitesse consomme **3 fois** moins qu'un avion.

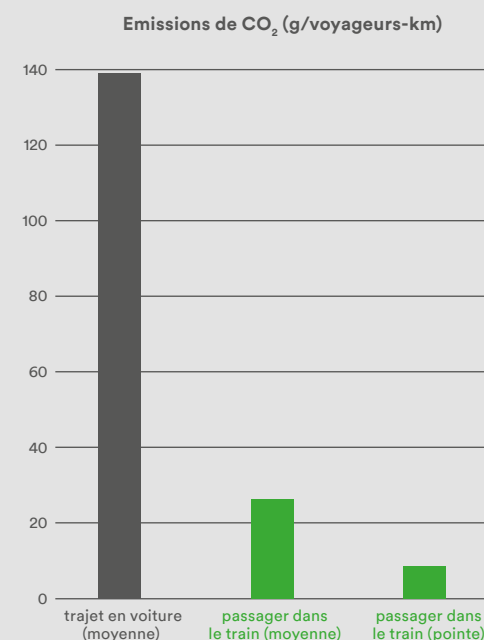
Voyageur/km (voyageur-kilomètre) : un kilomètre parcouru par un voyageur



Evolution consommation énergétique primaire spécifique* trains voyageurs (kJ/voyageurs-km)

Entre 2005 et 2016, la consommation énergétique par voyageurs-km a **diminué de 8,5%**. Grâce à un hiver exceptionnellement doux, 2014 fut l'année la plus économique de la période représentée ci-dessus.

* consommation énergétique primaire spécifique : énergie nécessaire à la source pour couvrir la totalité de la consommation d'énergie, par voyageurs-km



Le train émet 6 à 18 fois moins de CO₂ que la voiture

Plus de **95%** de nos locomotives et **automotrices roulent à l'électricité**, d'où aucune émission directe de CO₂. Grâce à l'écologisation constante du secteur de l'électricité et aux parcs d'éoliennes implantés à proximité de l'infrastructure ferroviaire (en partie destinés à celle-ci), les émissions de la production sont également en baisse.

Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

Les principaux efforts de la SNCB portent sur l'amélioration de l'efficacité énergétique du trafic ferroviaire. Le fait de rationaliser la consommation d'énergie et d'utiliser de l'électricité verte nous permet aussi de réduire les émissions de CO₂.

À l'horizon 2022, nous voulons **améliorer de 5%** notre efficacité énergétique par rapport à 2016, et ce grâce aux mesures suivantes :

1. rouler de manière plus économique > économie de **3%**

L'installation d'énergimètres, permettant de mesurer la consommation réelle, contribuera à faire rouler les trains de manière plus économique.

Objectif : comptage d'énergie sur **65%** de nos parcours (exprimés en train-kilomètre)

2. économiser sur l'énergie nécessaire pour le chauffage, l'éclairage, le refroidissement et la ventilation des trains > économie de **1,2%**

3. arrivée de nouveaux trains moins énergivores

> économie de **0,8%**

La réduction de nos émissions de CO₂ est liée à l'utilisation croissante des sources d'énergie renouvelable par les producteurs d'électricité. A cet égard, la SNCB entend promouvoir l'implantation de parcs d'éoliennes en examinant quels sont les terrains qui s'y prêtent.



Rouler de manière plus économique (éco-conduite)

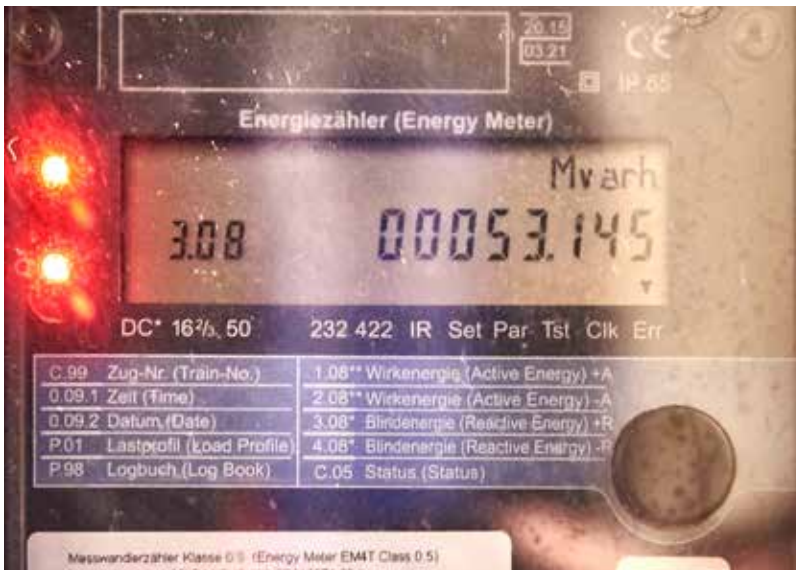
Tout comme pour un conducteur automobile, le style de conduite d'un conducteur de train a une incidence sur la consommation d'énergie. Sur un même trajet, des différences de consommation de l'ordre de 30% peuvent être observées d'un conducteur à l'autre.

Comment stimuler davantage l'éco-conduite dans un avenir proche :

1. Nous consacrerons une attention accrue aux "best practices" au cours de la formation.
2. À l'automne 2017, nous lancerons sur la relation Ostende – Bruxelles – Eupen un projet pilote de guidance des conducteurs de train comprenant l'établissement d'une liste de conseils à l'intention de tous les conducteurs.
3. Nous miserons davantage sur la récupération de l'énergie de freinage.
4. Nous optimiserons le profil de vitesse associé à un trajet, lequel indique la vitesse optimale pour chaque partie de ce trajet.
5. Dans le cadre d'une étude sur la faisabilité et l'utilité des systèmes d'assistance à la conduite, nous procéderons à un premier essai dont nous connaîtrons les premiers résultats à la mi-2018.

> économie de **1,4 million d'euros** par an

Grâce à l'utilisation des énergimètres sur les locomotives Type 18/19 et les automotrices Desiro, représentant ensemble 50% des train-km parcourus, la SNCB consommera d'ici 2022 environ 3% de moins et économisera jusqu'à **1,4 million d'euros** par an en coûts énergétiques sur les trajets effectués avec ce type de matériel.



Énergimètre d'une salle des machines dans une locomotive Type 18/19.



Affichage de l'énergie dans le poste de conduite d'une locomotive Type 18/19. Lorsque les indicateurs au-dessus des numéros 1 et 2 sont de couleur ocre, cela signifie que de l'énergie de freinage est récupérée et envoyée à la caténaire.



Mesurer, c'est savoir : l'intérêt des énergimètres

Pour l'instant, il n'est pas possible de vérifier la consommation énergétique exacte d'un train déterminé sur un trajet. C'est pour cette raison que nous allons investir dans l'installation d'énergimètres à bord des trains.

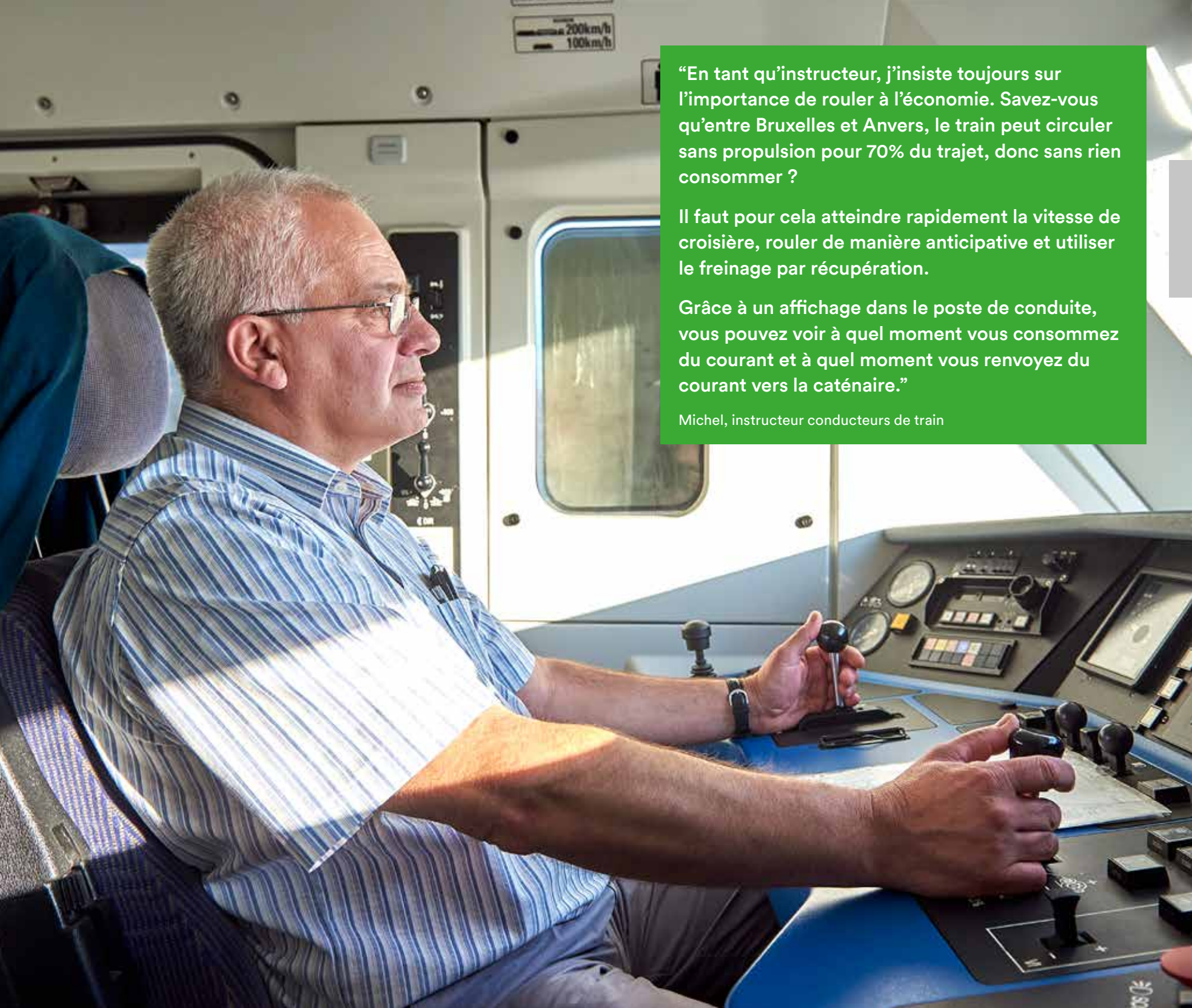
Les énergimètres fourniront aux conducteurs de train des infos plus claires sur leur style de conduite, ce qui leur permettra d'adapter leur conduite pour la rendre plus économique.

Pour l'équipement, la priorité ira aux locomotives Type 18/19 et aux automotrices Desiro. Elles disposent déjà des modules de base pour le comptage d'énergie et la SNCB a décidé mi-2017 de terminer entièrement leur équipement. La SNCB pourra ainsi mesurer et suivre la consommation énergétique pour 50% de l'ensemble des kilomètres (train-km) parcourus.

Les nouvelles voitures à double étage M7 seront quant à elles fournies avec une installation de mesure complète. **À l'horizon 2022, la SNCB aura ainsi une idée claire de la consommation énergétique pour 65% de l'ensemble des kilomètres parcourus.**

Timing pour la disponibilité du matériel équipé d'énergimètres

- 12/2018** Locomotives Type 18/19 entièrement équipées (120 locomotives)
- 09/2019** Automotrices Desiro entièrement équipées (305 rames)
- 12/2021** Voitures M7 toutes livrées (445 voitures, dont 90 avec poste de conduite équipé d'une installation de mesure de l'énergie)



“En tant qu’instructeur, j’insiste toujours sur l’importance de rouler à l’économie. Savez-vous qu’entre Bruxelles et Anvers, le train peut circuler sans propulsion pour 70% du trajet, donc sans rien consommer ?

Il faut pour cela atteindre rapidement la vitesse de croisière, rouler de manière anticipative et utiliser le freinage par récupération.

Grâce à un affichage dans le poste de conduite, vous pouvez voir à quel moment vous consommez du courant et à quel moment vous renvoyez du courant vers la caténaire.”

Michel, instructeur conducteurs de train



Économiser sur l'énergie pour les services de confort à bord des trains

Les services de confort comme le chauffage, le refroidissement, l'éclairage et la ventilation des trains représentent ensemble près de 15% de la consommation énergétique d'un train. Une utilisation efficace de ces services, tant au cours du trajet que dans les faisceaux de voies où les trains sont garés, peut également faire économiser de l'énergie. Dès lors, nous sensibilisons le personnel technique et le personnel des trains à ne chauffer les trains garés dans les faisceaux que lorsque la température est inférieure à 5°C en activant un 'commutateur 5°C'. Pour l'instant, 67% des trains sont équipés de ce commutateur.

Les automotrices Desiro disposent de 2 circuits d'éclairage, ce qui permet d'éteindre une lampe sur deux par temps clair. Ce principe est également appliqué dans les nouvelles voitures à double étage M7.

> économie de **0,55 million d'euros** par an



Le commutateur 5°C (ici dans une voiture M6) permet de ne faire fonctionner le chauffage dans les trains garés que lorsque la température passe sous les 5°C.



Des trains plus économiques

Lors de l'achat de nouveaux trains, l'efficacité énergétique est un point d'attention important. Ainsi, les récentes automotrices Desiro affichent une consommation plus faible grâce à leur construction plus légère et à une meilleure récupération d'énergie lors du freinage. Lors de la conception des 445 nouvelles voitures à double étage M7, qui seront livrées au cours de la période 2018-2021, l'objectif visé résidait dans une consommation énergétique la plus basse possible, notamment par l'utilisation de l'éclairage LED, la fermeture automatique des portes et le freinage par récupération.

> économie de **0,35 million d'euros** par an





Davantage d'énergie verte pour le trafic ferroviaire

L'électrification du réseau nous offre la possibilité de remplacer des trains diesel par des trains électriques. En 2022, Infrabel aura électrifié la voie entre Mol et Hamont. Les trains électriques qui circuleront alors sur la relation IC Anvers-Central – Hamont permettront de réduire les émissions de CO₂ de 10.000 tonnes par an.

Par ailleurs, le courant utilisé par le trafic ferroviaire devient plus vert grâce au parc éolien Greensky, une coopération entre Engie, Infrabel et quelques autres partenaires. Pour l'instant, 16 éoliennes sont implantées le long de la E40 et de la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège. Ce parc est unique dans le sens où une partie du courant est injectée directement dans le réseau ferroviaire grâce à la proximité d'une station d'alimentation d'Infrabel. Les 16 éoliennes représentent une capacité totale de 32 MW, soit une production annuelle de 94.000 MWh ou l'équivalent de la consommation de 26.000 ménages. Environ 30% de cette production sont destinés directement aux trains de la SNCB, ce qui permet d'éviter près de 5.000 tonnes d'émissions de CO₂ par an.

Favoriser l'implantation d'éoliennes

La SNCB ne possède pas le savoir-faire pour installer et exploiter elle-même des parcs d'éoliennes, mais elle apporte sa contribution en mettant des terrains à disposition. Courant 2018, nous examinerons quels terrains sont les mieux adaptés à l'installation d'éoliennes. Ces terrains seront alors adjugés et mis à la disposition d'un investisseur.



Efficacité énergétique et émissions de CO₂ des bâtiments

Les gares, les quais, les ateliers, les bureaux et les autres bâtiments de service s'attribuent environ un cinquième de la consommation énergétique de la SNCB.

Ces dernières années, la SNCB a déjà consenti de gros efforts pour réduire la consommation en mazout et gaz naturel, notamment en investissant largement dans l'isolation des ateliers et le remplacement des installations de chauffage.

Pour offrir une solution la plus écologique possible aux besoins grandissants d'électricité, nous plaçons un nouvel éclairage LED et rendons l'énergie plus verte en équipant un certain nombre de bâtiments de panneaux solaires.

Nous continuerons à nous concentrer sur ces points d'action dans les prochaines années. L'éclairage, qui représente 40% de la consommation énergétique de nos bâtiments, est un domaine prioritaire.



Chiffres clés 2016

19%

de l'énergie totale de la SNCB sont consommés par les bâtiments

263 GWh

de consommation gaz naturel et mazout 151 GWh
électricité 112 GWh

-21%

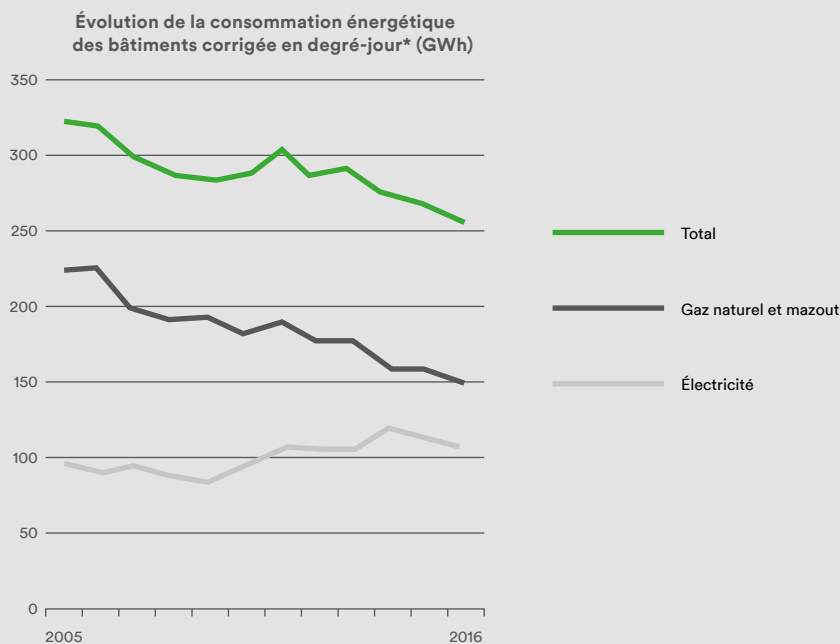
de consommation énergétique totale des bâtiments (par rapport à 2005)

-30%

d'émissions de CO₂ (par rapport à 2005)

Ces dix dernières années, nous avons mis en service quantité de gares neuves et modernisées, avec davantage de confort pour nos voyageurs. Le nombre de parkings couverts pour voitures a aussi fortement augmenté. Cela implique que nous avons installé des ascenseurs, escalators, caméras et éclairages supplémentaires, avec une incidence considérable sur la consommation énergétique. La consommation d'électricité a, dès lors, augmenté au cours de la période 2005-2015.

* corrigée en degré-jour : correction consistant à éliminer l'impact des conditions de froid ou de chaleur extrême pour faire apparaître l'évolution réelle de la consommation



Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

À l'horizon 2022, nous visons une diminution de la consommation énergétique dans les gares, bureaux et ateliers de **7%** par rapport à 2016.

Comment améliorer notre efficacité énergétique :

- 1. Investir massivement dans de nouveaux ateliers**, construits selon les principes écologiques les plus récents > au terme de la période 2017-2022, les ateliers neufs représenteront **25% de la superficie totale des ateliers**
- 2. Passer à l'éclairage LED** > **10%** de consommation d'électricité en moins pour éclairage à l'horizon 2022
- 3. Renouveler nos installations de chauffage** > possibilité d'économiser **10%** sur la consommation des installations de chauffage à l'horizon 2022
- 4. Lors du renouvellement des appareils** comme les automates de vente, les escalators, les ascenseurs, les portes coulissantes, les écrans, les systèmes de caméras, les serveurs ou les transformateurs, opter pour les appareils les moins énergivores
- 5. Lors de la rénovation intégrale d'un bâtiment**, être très attentif aux principes d'économie d'énergie : isolation de l'enveloppe du bâtiment, traitement de l'air (chauffage, refroidissement, ventilation) ...

Davantage d'énergie verte pour les bâtiments

- Poursuite de la transition du mazout vers le gaz naturel
- Davantage de pompes à chaleur pour le chauffage et le refroidissement
- Utilisation de boilers solaires et de petites installations de cogénération
- Utilisation de davantage d'installations de panneaux solaires (via des partenariats, sauf pour les petites installations)



La révolution LED

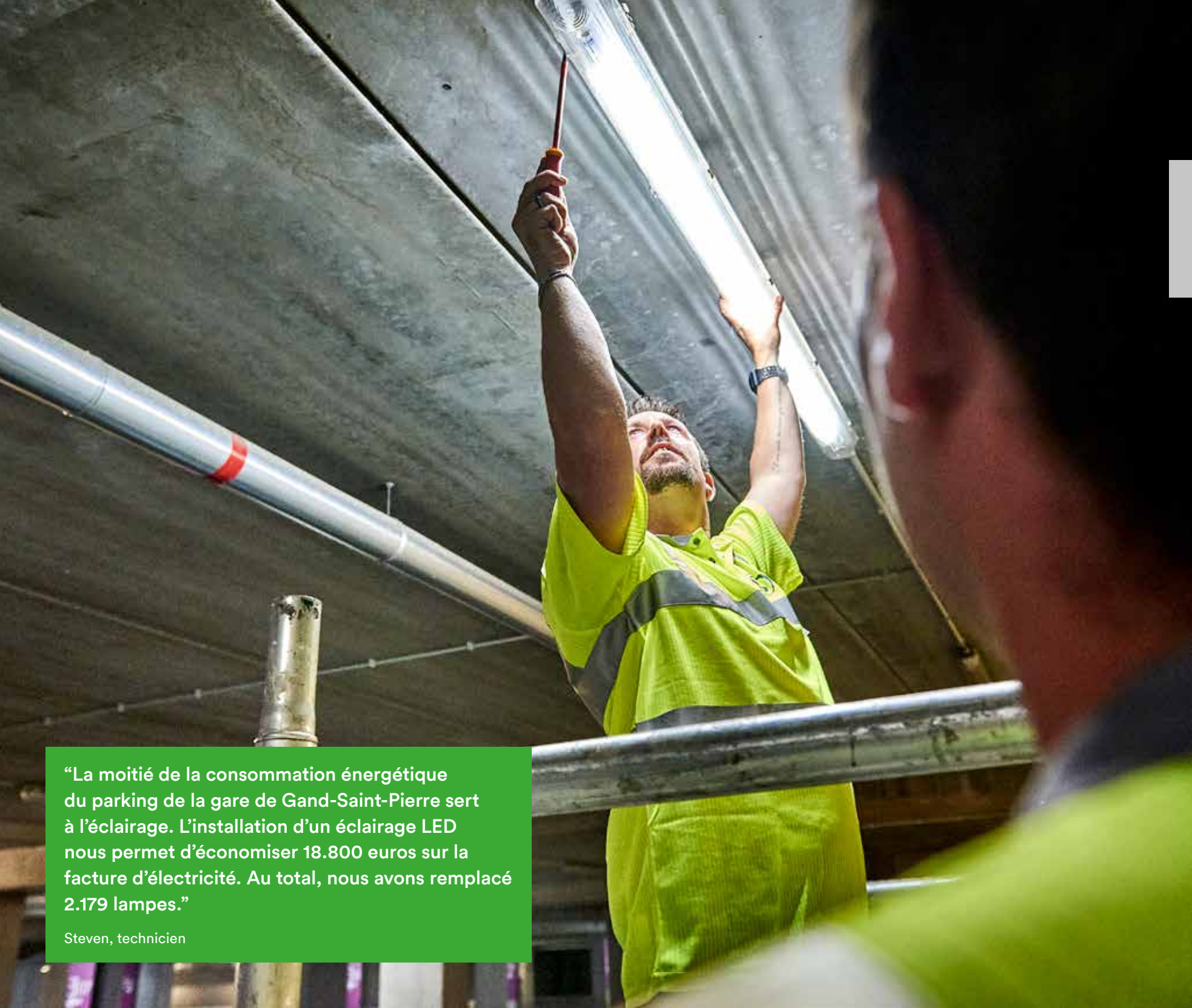
Le passage à la technologie LED nous permet de **diviser par deux** la **consommation d'électricité** (45.000 MWh par an) pour l'éclairage des bâtiments de gare, des quais, des ateliers, des bureaux et des autres bâtiments de service.

Dans 229 gares et points d'arrêt, les quais sont encore éclairés par de vieilles lampes très énergivores qui doivent toutes être remplacées. Lorsque nous procéderons au renouvellement intégral de l'éclairage, nous utiliserons uniquement l'éclairage LED, ce qui aura pour effet de réduire la consommation d'électricité d'au moins 60%. Quelques exemples récents : les points d'arrêt de Schellebelle, Lede, Gavere-Asper, Eke-Nazareth, Ternat, Tour & Taxis, Fraipont et Hony. Là où le renouvellement intégral de l'éclairage est impossible à court terme, nous remplacerons les anciennes lampes par un type moins énergivore. Fin 2018, les 7.200 lampes doivent toutes avoir été remplacées. Nous économiserons ainsi 600 MWh par an (soit 45.000 euros).

Dans les parkings souterrains, les couloirs sous les quais ou sous les marquises des grandes gares, l'éclairage est allumé quasiment toute la journée. Dans ces lieux, nous remplacerons les tubes classiques par des tubes LED. Cette année, nous allons par exemple remplacer 2.179 lampes dans le parking de la gare de Gand-Saint-Pierre afin de réaliser une économie de 360 MWh par an.

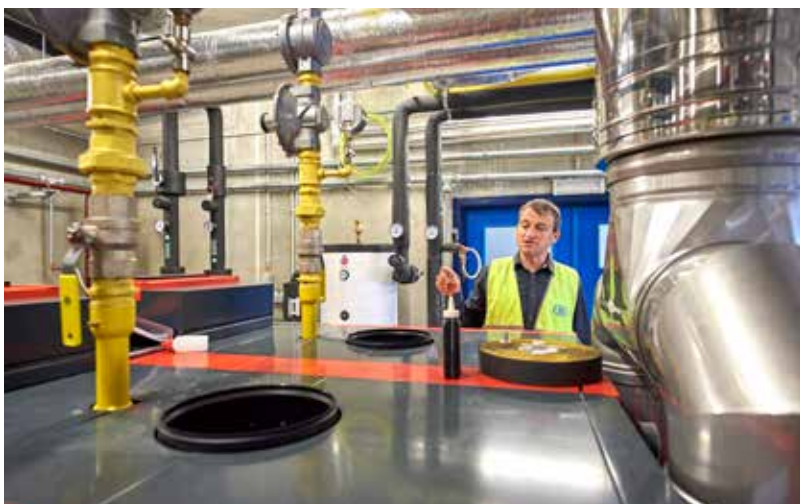
Les nouveaux halls des ateliers d'entretien des trains d'Arlon, de Hasselt (2017), de Kinkempois (2018), de Melle (2018) et d'Ostende (2020) seront naturellement éclairés par des lampes LED. Cela représente une superficie totale de 80.000 m² à éclairer, soit 11 terrains de football. Nous économiserons ainsi 2.000 MWh par an. Les halls d'atelier existants de Charleroi, Hasselt et Malines ont aussi déjà été équipés de l'éclairage LED. Dans les deux prochaines années, ce sera le tour des ateliers de Cuesmes et Forest.

> économie de **1,5 million d'euros** par an

A low-angle shot of a technician in a high-visibility yellow shirt working on a ceiling light fixture in a parking garage. The technician is holding a screwdriver and looking up at the fixture. The ceiling is made of concrete and has several pipes and conduits. The lighting is bright, highlighting the technician and the work area.

“La moitié de la consommation énergétique du parking de la gare de Gand-Saint-Pierre sert à l'éclairage. L'installation d'un éclairage LED nous permet d'économiser 18.800 euros sur la facture d'électricité. Au total, nous avons remplacé 2.179 lampes.”

Steven, technicien



Sébastien, qui dirige le nouvel atelier d'entretien d'Arlon, à côté des chaudières à condensation à haut rendement pour le chauffage. Le chauffage des diverses zones de travail diffère en fonction des besoins : la température est plus basse dans le hall de travail et plus élevée dans les magasins et bureaux.



Les coupoles dans la toiture de l'atelier d'Arlon peuvent être ouvertes et refroidir ainsi les lieux à la place de l'airco. La toiture et les murs ont été bien isolés, tandis que les souffleurs du chauffage à côté des sorties s'éteignent automatiquement lorsque le portail s'ouvre, afin d'éviter les pertes de chaleur inutiles.



Chauffer plus efficacement

La SNCB possède un patrimoine très étendu de bâtiments à chauffer. Nous comptons 28 immeubles de bureaux, 135 bâtiments de gare, 20 sites d'atelier et 120 autres bâtiments. Depuis 2005, la consommation énergétique pour le chauffage des bâtiments a déjà diminué de 35% grâce à une utilisation plus rationnelle des bâtiments, au renouvellement des installations de chauffage et à des mesures d'isolation. Il reste encore un tiers des installations de chauffage qui ont plus de 25 ans. Notre objectif est de les avoir renouvelées à l'horizon 2020 pour un meilleur suivi de la consommation. Dans les nouveaux bâtiments ou lors de la rénovation des plus anciens, nous utilisons les matériaux et techniques les plus efficaces sur le plan énergétique, comme des chaudières à condensation à rendement élevé.


Un bon exemple en est la gare de Denderleeuw, où nous avons pu réaliser une économie de 75% sur la consommation énergétique après le renouvellement de l'installation de chauffage, le passage au gaz naturel et un nouveau réglage des appareils. La consommation est passée de 135 MWh/an (chauffage au mazout) à 34 MWh/an, soit 4.700 euros de dépenses annuelles en moins.

Chauffer les ateliers de manière plus économique

Grâce à des investissements considérables, la SNCB disposera à l'horizon 2022 de 5 nouveaux ateliers pour lesquels une série de mesures ont été prises en vue de limiter fortement la consommation énergétique. Le nouvel atelier d'Arlon en est un bel exemple. Il a été mis en service en octobre 2016 en remplacement de l'ancien atelier de Stockem construit en 1929. Selon une comparaison portant sur les six premiers mois, la consommation énergétique pour le chauffage aurait chuté de pas moins de 78%. Une facture ainsi allégée de 90.000 euros !

Pour les sites nouveaux ou à moderniser, la SNCB effectue une analyse coûts-profits afin d'installer le système le plus efficace.

- La cogénération sera utilisée dans le poste d'entretien d'Ostende ainsi que dans le nouvel atelier de Melle (2018).
- Des rideaux d'air, qui consistent à souffler de l'air chaud vers le bas aux portails, permettent de limiter la perte calorifique lors de l'entrée ou de la sortie des trains. Ils ont été installés à Charleroi et Ottignies. Non seulement ils permettent une économie sur la consommation énergétique, mais ils rendent les conditions de travail plus agréables.

A man with a beard and short brown hair, wearing a light blue patterned button-down shirt and dark blue jeans, is sitting on a large array of solar panels. He is looking towards the camera with a slight smile. The background shows a train yard with several train cars and buildings under a clear sky.

“Mi 2017, nous avons mis en service 1.886 panneaux solaires à Schaarbeek, soit 500.000 kWh d’électricité par an ou la consommation annuelle d’environ 140 ménages. L’énergie est en grande partie utilisée sur place par l’atelier d’entretien et le musée Train World.”

Sam, coordinateur équipement et logistique à l’atelier de traction de Schaarbeek



Mesures d'économie d'énergie supplémentaires dans les gares

- Sur la plupart des quais non souterrains, nous éteignons l'éclairage (à l'aide d'interrupteurs à minuterie) une demi-heure après le départ du dernier train le soir jusqu'à une demi-heure avant le départ du premier train le matin. L'éclairage des quais souterrains, comme à Namur, Bruxelles-Central et Anvers-Central, n'est pas complètement éteint pour des raisons de sécurité (vidéosurveillance 24h/24).
- Nous veillons à un entretien minutieux des appareils électriques dans les gares (escalators, ascenseurs, climatisation, écrans d'info...).
- Nous travaillons conformément au système de management environnemental ISO 14001, si bien que des procédures bien définies de respect de l'environnement sont disponibles. En 2016, nous avons obtenu la recertification ISO 14001-2015 pour les gares de Bruxelles-Central, Hasselt, Courtrai, Namur et Tournai.
- Lors de la rénovation des bâtiments, la demande de chaleur diminue et, en fonction du rendement souhaité, nous pouvons utiliser des pompes à chaleur pour le chauffage et le refroidissement. Nous appliquons ce système dans les gares d'Ostende et de Lessines.



4.249 MWh d'énergie solaire en 2016

En marge des mesures prises en termes d'économie d'énergie, la SNCB mise également sur l'énergie verte. Pour les bâtiments, celle-ci est fournie par les panneaux solaires. La SNCB ne pose elle-même que les petites installations. Pour les parcs plus importants, elle collabore avec des tiers.

Une série de petites installations ou d'installations gérées par Infrabel à Schoten, Deinze, Bruxelles, Charleroi, Ronet, Aywaille, Ans, Jemelle, Visé, Virton, Ottignies, Schellebelle, Namur et Arlon ont produit au total 4.249 MWh d'électricité en 2016. L'installation la plus importante est celle de Schoten. Situé le long de la E19, le tunnel de Peerdbos pour la LGV, d'une longueur de 3,4 kilomètres, héberge 16.000 panneaux. Près de la moitié de l'énergie solaire produite est utilisée par la SNCB dans ses gares, ateliers et bureaux. En 2016, les panneaux solaires ont ainsi fourni quelque 2% de l'électricité totale nécessaire aux bâtiments. Nous économisons ainsi 55.000 euros par an.

Les installations les plus récentes ont été montées sur trois bâtiments proches de la gare de Schaerbeek. Au nombre de 1.886 depuis avril 2017, les panneaux solaires produisent environ 480 MWh d'électricité par an. À l'horizon 2018, nous planifions encore 9 installations supplémentaires en coopération avec des tiers, notamment sur les ateliers de Forest, Salzinnes, Arlon, Cuesmes, Charleroi et Kinkempois, soit une production totale de 2.400 MWh/an. À partir de 2018, nous économiserons ainsi 70.000 euros par an et à partir de 2028 la SNCB deviendra propriétaire des installations, ce qui fera grimper l'économie de coûts à 140.000 euros.

Dans les bâtiments où une grande quantité d'eau chaude est consommée, essentiellement nos ateliers, nous installons des boilers solaires. C'est notamment le cas à Courtrai, Hasselt, Forest, Ottignies, Arlon et Charleroi, ainsi que dans les ateliers en construction de Melle et Kinkempois et pour le hall prévu à Ostende.

> économie de **0,55 million d'euros** par an



Rationaliser la consommation d'eau

L'eau est une denrée coûteuse, pour la nature comme pour l'homme. La SNCB utilise principalement l'eau pour le lavage des trains, les sanitaires des bâtiments et les réservoirs d'eau à bord des trains. Outre les techniques permettant de réduire la consommation d'eau, nous visons aussi une utilisation plus importante de l'eau de pluie (ou des eaux de puits et de surface) à la place de l'eau de ville. La gestion des eaux usées est strictement réglementée par la législation en vigueur : si nécessaire, elles seront épurées et feront l'objet d'un déversement sélectif.

Chiffres clés 2016

551.000 m³

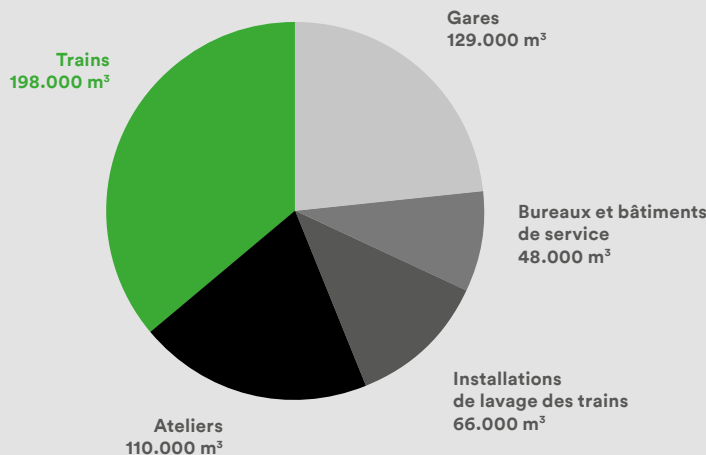
consommation d'eau
de ville

-13%

consommation d'eau de ville
(par rapport à 2014*)

* Depuis 2014, grâce à 640 compteurs principaux, la SNCB dispose d'une base de données intégrée pour le suivi de la consommation d'eau de ville.

Consommation d'eau de ville en 2016



Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

1. Un suivi plus précis de la consommation d'eau

Une première mission pour la SNCB reste l'identification et le suivi de la consommation d'eau. Les compteurs d'eau qui indiquent une consommation très élevée font l'objet d'un suivi plus rapproché. Nous suivons de plus en plus de compteurs d'eau à distance, ce qui permet une détection automatique des consommations anormales.

2. Réduire la consommation d'eau

Le personnel d'entretien et les techniciens dans les gares, bâtiments de service et ateliers sont régulièrement sensibilisés à l'importance d'utiliser l'eau avec parcimonie et de communiquer sans délai les fuites éventuelles. Une détection plus rapide des fuites constitue un point d'action destiné à réduire la consommation.

3. Utiliser davantage l'eau de pluie, de puits ou de surface

En utilisant des installations de lavage des trains plus écologiques, nous diminuons notre consommation d'eau, nous privilégions l'eau de pluie dans la mesure du possible et nous ne devons plus employer de produits chimiques pour le nettoyage. > À l'horizon 2022, nous voulons avoir plus que **multiplié par trois la quantité d'eau de pluie que nous employons** (50.000 m³ au lieu de 15.000 m³), soit **10% d'eau de ville en moins**.



Nouvelles installations de lavage des trains

La SNCB dispose de 12 installations de lavage des trains qu'elle modernise entièrement. Les nouvelles installations consomment moins d'eau et sont si possible équipées d'un grand bassin tampon pour recueillir les eaux de pluie. À Schaerbeek, nous avons mis une nouvelle installation en service en 2016. Ottignies, Forest, Kinkempois, Châtelet, Courtrai et Melle suivront au cours de la période 2017-2019. Pour l'instant, l'installation de lavage des trains d'Arlon dispose d'un grand réservoir d'eau qui permet de n'utiliser quasiment que de l'eau de pluie pour le nettoyage des trains. À l'horizon 2022, grâce à une capacité de stockage supplémentaire, nous pourrions aussi réaliser le nettoyage essentiellement à l'eau de pluie à Hasselt, Kinkempois, Courtrai et Ottignies. Lorsque les citernes se trouvent à proximité du poste d'entretien, les eaux de pluie peuvent aussi servir à rincer les réservoirs pour les toilettes à bord des trains.

Avec les nouvelles installations de lavage des trains qui récupèrent davantage l'eau, le nettoyage d'une voiture nécessite à peine 150 litres en moyenne, contre 300 litres pour les vieilles installations. Étant donné que ces installations comportent davantage de brosses de meilleure qualité, les produits chimiques utilisés pour le nettoyage ont pu être remplacés par des produits plus durables au taux d'acidité neutre. Cela se traduit aussi par des eaux usées plus propres et en quantité moindre.

En cas de sécheresse qui perdure, les installations de lavage des trains ne sont temporairement pas utilisées comme au mois de juin 2017.



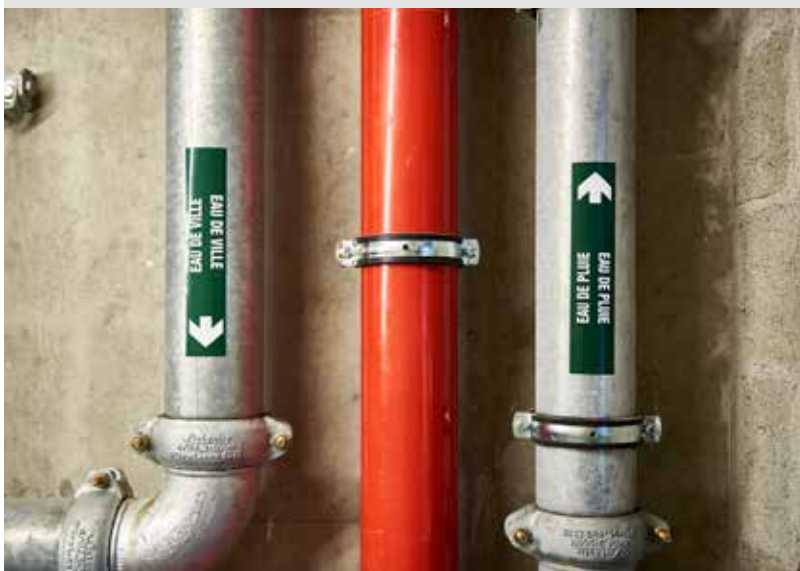
“L’installation de lavage des trains de Schaerbeek est en service depuis 2016. Grâce à l’eau récupérée, nous ne consommons que la moitié de ce qui était nécessaire auparavant pour laver un train.”

Stefanie, responsable du poste d’entretien de Schaerbeek



Canalisations d'eau et compteurs dans le nouvel atelier d'entretien d'Arlon. En un tour de main, on passe de l'eau de ville à l'eau de pluie.

La consommation d'eau est inférieure de 16% à celle de l'ancien atelier de Stockem (comparaison sur six mois pendant la même période).



Lutte contre les fuites

Le vieillissement du réseau de canalisations d'eau dans les ateliers et postes d'entretien, ainsi que les conduites et robinets souterrains, sont dans la plupart des cas à l'origine des fuites importantes. Étant donné que ces fuites ne sont pas visibles à l'œil nu, nous voulons donner la priorité à un suivi précis et à une politique de réparation proactive. Au cours de la période 2011-2014, la consommation d'eau dans les bâtiments de direction a diminué de 18% grâce à un meilleur suivi, une réparation plus rapide des fuites et une réduction de la quantité d'eau utilisée pour les sanitaires. Dans les gares, le personnel présent a pour mission de notifier rapidement les fuites constatées aux robinets et éviers, et de les (faire) réparer.

Utiliser moins de consommables

À l'instar de toutes les grandes entreprises, la SNCB consomme une grande quantité de produits dans le cadre de son fonctionnement journalier. Il s'agit en premier lieu d'articles de bureau spécifiques et d'articles jetables. Un point d'action pour les années à venir consistera à diminuer la consommation de papier. Au demeurant, nous voulons analyser quels autres articles nous pourrions économiser, en mettant l'accent sur les produits les plus nocifs pour l'environnement tels que les cartouches et le plastique.

Chiffres clés 2016

1,16 mio €

Dépenses pour les imprimés et le papier de bureau

- 29,7%

Évolution des coûts pour le papier de bureau (par rapport à 2014)



“Je préfère m’attaquer à des montagnes de travail qu’à des montagnes de papier. Dans une entreprise qui emploie 19.000 collaborateurs, la numérisation des documents HR représente une économie de papier considérable.”

Laetitia, collaboratrice HR



Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

1. Analyse du volume de consommables

Après analyse de la consommation de papier, la SNCB a pris de nombreuses mesures d'économie de papier ces dernières années. Nous voulons aussi franchir ce pas pour les autres consommables, par exemple pour réduire la consommation des cartouches d'encre. Le matériel numérique et les appareils électroniques ont un coût environnemental non négligeable en raison de l'utilisation de plastiques et de métaux lourds, si bien que nous visons une utilisation plus efficace de ceux-ci.
> objectif : **supprimer les imprimantes individuelles** à l'horizon 2020.

2. Sensibiliser pour réduire encore la consommation de papier

Nous entendons réduire davantage la consommation de papier par une transition vers les applications numériques et online et par une sensibilisation de nos collaborateurs.
> objectif : **-50%** à l'horizon 2022.



Moins de formulaires et d'imprimés

Grâce à l'informatisation, la SNCB a pu éliminer une montagne d'imprimés ces dernières années. C'est principalement dû aux efforts consentis pour que tous les agents qui n'ont pas de PC aient néanmoins accès à l'outil informatique. Dans les ateliers d'entretien, des ordinateurs à disposition de tous les collaborateurs sont centralisés à certains endroits, tandis que les accompagnateurs et conducteurs de train ont des tablettes portables pour consulter les infos qui étaient auparavant sur support papier, comme les manuels et certains formulaires de bord.

Fin 2017, début 2018, une action de sensibilisation de grande envergure sera lancée pour réduire davantage la consommation de papier. À l'horizon 2020, nous avons pour objectifs de fournir et d'archiver le plus possible de documents de manière digitale, et de réduire ainsi de moitié l'espace de stockage destiné à l'archivage à l'horizon 2022. Nous passons aussi aux workflows numériques et nous incitons nos collaborateurs à n'imprimer que le strict nécessaire.

À l'horizon 2020, diverses fiches de service pour accompagnateurs et conducteurs de train, qui ne peuvent pas encore être consultées et complétées sur la tablette, auront été numérisées. Cela devra permettre d'économiser **près de 2 millions de feuilles A4**.

La gestion des ressources humaines est effectuée de plus en plus via des formulaires online. Le suivi et le stockage des données personnelles se font aussi online. Cette approche permet d'éviter une montagne de documents administratifs. Nous voulons poursuivre ce processus dans les années à venir, par exemple en numérisant les fiches de rémunération.



Moins d'imprimés commerciaux

Ces dernières années, l'évolution rapide des services online a permis de réduire fortement les tirages d'imprimés divers. En 2015, la SNCB a ainsi décidé de ne plus publier les dépliants horaires généraux et l'indicateur, étant donné que le site Internet offre à chaque voyageur la possibilité de créer et de télécharger son fascicule horaire personnel. Pour les dépliants publicitaires aussi, nous considérons dans quelle mesure l'impression est indispensable, et si on ne peut pas faire autrement, nous limitons les tirages le plus possible.

À partir de 2020, le traitement électronique des dossiers des clients et la numérisation des documents de travail pour les agents commerciaux nous permettront d'économiser **2,3 millions de feuilles A4** chaque année.

Economie totale de feuilles de papier A4 par an à partir de 2020 :
4,3 millions



Matériel numérique

L'époque où chaque bureau avait son imprimante est définitivement révolue. Pour éviter la prolifération de matériel informatique dans ses immeubles de bureaux, la SNCB a opté pour des imprimantes centralisées équipées d'un lecteur de badges. Elles ont été configurées pour imprimer en noir et blanc et en qualité standard dans l'optique d'économiser les cartouches. **Toutes les imprimantes individuelles doivent avoir été éliminées** d'ici 2020.



Réduire et trier les déchets

Nos activités génèrent des flux de déchets divers. Nous distinguons les déchets des bureaux, des gares et des ateliers d'entretien des trains. En marge de nos efforts pour réduire les déchets, nous mettons tout en œuvre pour permettre autant que possible la collecte sélective. Des poubelles pour la collecte sélective sont disponibles dans 21 grandes gares, si bien que nos voyageurs ont eux aussi la possibilité d'éliminer leurs déchets de manière écologique.

Chiffres clés 2016

24.276
tonnes

volume des déchets

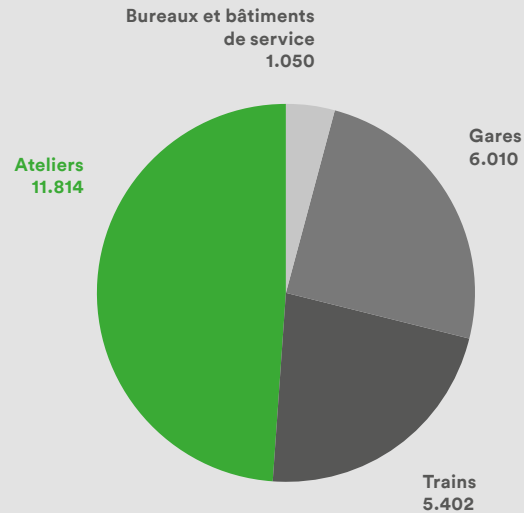
60,5%

déchets des gares ayant
fait l'objet d'une collecte
sélective

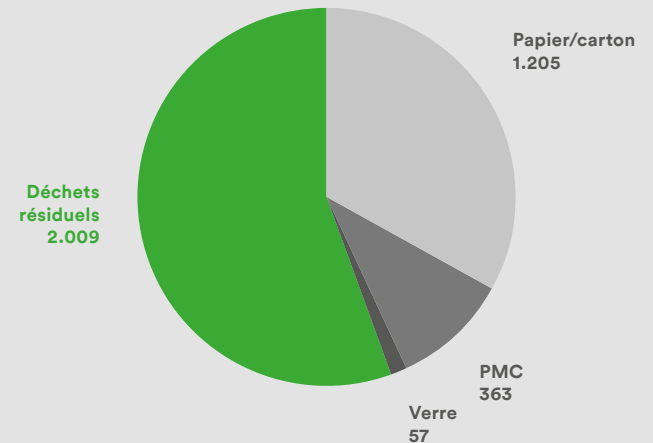
32%

déchets dans les ateliers
qui ont une valeur éco-
nomique (ferraille, métal)

Volumes de déchets en 2016 (tonnes)



Volumes de déchets triés dans les 21 gares qui appliquent la collecte sélective en 2016 (tonnes)





“À l’atelier de traction de Merelbeke, nous avons mené en 2016 une action de sensibilisation au tri sélectif et nous avons renouvelé les étiquettes des conteneurs à déchets. Grâce à cela et aux efforts des collaborateurs, 280 tonnes de déchets font l’objet d’une collecte sélective, environ 90% de la production totale de déchets.”

Jorick, conseiller en environnement à l’atelier de traction de Merelbeke

Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

1. Répertorier les flux de déchets de manière plus précise
2. Produire moins de déchets
> réduire les déchets de bureau de 10% à l'horizon 2022
3. Tri efficace pour la collecte sélective
4. Réutilisation lorsque c'est possible
5. Gestion et enlèvement conformément aux législations régionales en vigueur et aux conditions économiques les plus favorables



Déchets de bureau

La SNCB produit 1.050 tonnes de déchets de bureau qui font l'objet d'une collecte sélective. Les catégories suivantes sont séparées : papier et carton, PMC, verre et déchets résiduels. Les bureaux génèrent aussi une petite quantité de déchets dangereux (3 tonnes en 2016), comme les cartouches pour imprimantes, les lampes TL et les batteries, qui font l'objet d'une collecte distincte. Outre les actions de sensibilisation à l'intention du personnel, nous attirons aussi l'attention des firmes de nettoyage des bureaux sur l'importance de la collecte sélective. Dans un avenir proche, nous comptons d'ailleurs indiquer encore plus clairement les lieux de collecte sélective des déchets dans les bâtiments. Pour le matériel informatique vétuste ou qui ne fonctionne plus, la SNCB a un contrat avec Oxfam qui, au besoin et dans la mesure du possible, répare ces appareils et leur donne une deuxième vie. Ce qui reste est recyclé au maximum. Avec les recettes générées, Oxfam soutient diverses actions de solidarité.



Collecte sélective dans 21 gares

Dans 21 gares, nous avons mis en place des poubelles permettant une collecte sélective. Cette collecte sélective a commencé en 2009 dans 4 gares et est pratiquée dans 21 gares depuis 2016 : Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Luxembourg, Etterbeek, Gand-St-Pierre, Bruges, Ostende, Courtrai, Louvain, Hasselt, Anvers-Central, Ottignies, Gembloux, Namur, Mons, Tournai, Ath et Charleroi-Sud. Nous touchons ainsi 48% de nos voyageurs, et 60,5% des déchets des gares font l'objet d'une collecte sélective. Équiper tous les points d'arrêt et gares s'accompagnerait d'une forte augmentation des frais pour la collecte et ce n'est pas réalisable dans un contexte d'efficacité budgétaire.



L'agent de nettoyage Eric vide les sacs poubelle destinés à la collecte sélective en gare de Tournai. Le tri, ce n'est pas seulement l'affaire des voyageurs ; les concessions et les services SNCB sur place l'appliquent aussi.

Depuis 4 ans, la gare détient le certificat de protection de l'environnement ISO 14001.



Déchets des ateliers

Dans les ateliers, les déchets sont triés conformément aux prescriptions légales en vigueur dans les trois régions. Il s'agit des catégories classiques, mais aussi des huiles usées, des matériaux souillés d'huile, des batteries, des métaux, du bois, des solvants, etc. Tous les déchets sont enlevés par des collecteurs agréés. Certains matériaux tels que la mitraille ferreuse et les métaux, les huiles usées et les accumulateurs au plomb, ont une valeur économique positive lors de la collecte. En 2016, les déchets ayant une valeur économique ont rapporté 692.000 euros, tandis que la collecte du reste des déchets a coûté 663.000 euros.

Grâce aux actions de sensibilisation, à un système de tri bien conçu et aux procédures qualité, la collecte sélective dans les ateliers est très efficace. Les 13 ateliers d'entretien de la SNCB disposent tous d'un système de management environnemental ISO 14001.

Lutter contre les nuisances sonores

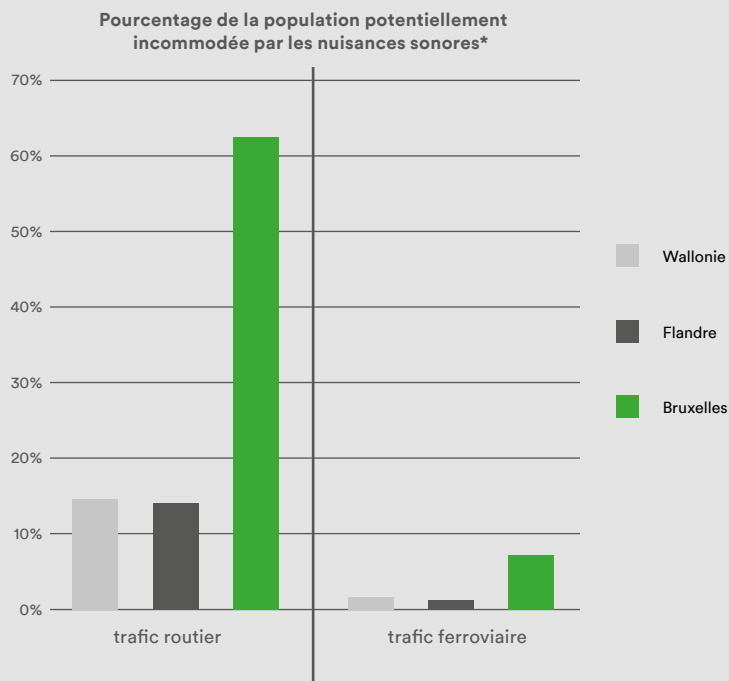
Le train occasionne moins de nuisances sonores que les autres transports motorisés. En exécution d'une directive européenne, nous collaborons avec les autorités régionales pour établir des cartes de bruit qui représentent le nombre potentiel de personnes incommodées. Nous investissons en outre dans des trains plus silencieux* et nous nous efforçons de réduire les nuisances sonores occasionnées aux riverains par les activités dans les faisceaux de triage et les ateliers.

* La Commission européenne a imposé une série de valeurs limites en matière de niveau sonore des trains. Cela s'applique au bruit émis à l'arrêt, au démarrage et pendant la marche. Les valeurs diffèrent en fonction de la traction (moteur électrique ou diesel) et du type de train (locomotive, automotrice, voiture). Voir la "Décision du 23/12/2005 concernant la Spécification Technique d'Interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant - bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel."

Chiffres clés 2016

46%
des trains du type plus silencieux

59%
des trajets parcourus avec des trains plus silencieux



Dans notre pays, ce sont les chemins de fer qui occasionnent le moins de nuisances sonores. Le pic sonore ponctuel généré par le passage d'un train est par ailleurs perçu comme étant moins incommodant que le bruit du flux continu du trafic routier.

* sources : MIRA 2016, ICEW 2012, Bruxelles Environnement

Le critère en matière de nuisances du trafic routier diffère d'une région à l'autre : en Flandre, la valeur seuil L_{den} est > 65 dB(A) ; pour la Wallonie et Bruxelles, elle est > 55 dB(A).

Pour le trafic ferroviaire, les 3 régions utilisent la valeur seuil $L_{den} > 55$ dB(A)

Réalisations et actions dans un avenir proche

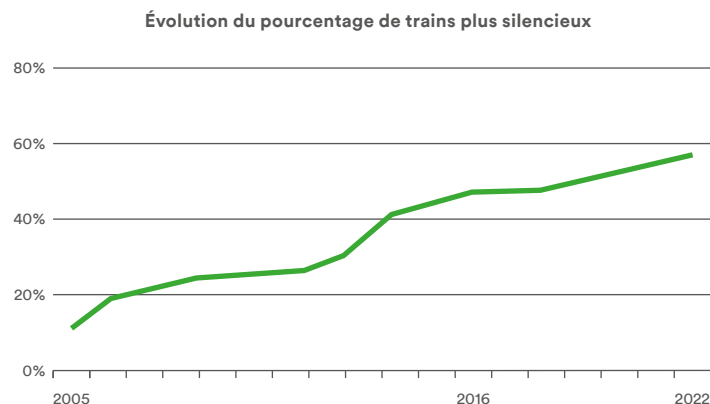
Stratégie et objectifs

1. Contribuer à réduire le bruit du trafic ferroviaire **> 70% des trajets avec des trains plus silencieux à l'horizon 2022**, grâce à l'arrivée des nouvelles voitures M7
2. Respecter les normes de bruit prescrites légalement pour les activités dans les ateliers et les bureaux
3. Étudier les plaintes des riverains et réduire le bruit lorsque la situation le permet



Davantage de trains plus silencieux

Depuis juillet 2006, les nouveaux trains doivent satisfaire à des normes strictes en matière de bruit. Avec les voitures à double étage M6, les nouvelles locomotives Type 18 et les nouvelles automotrices Desiro, 46% du parc de matériel est désormais du type plus silencieux, contre seulement 12% en 2005. Avec la commande des nouvelles automotrices à double étage M7, le nombre de trains plus silencieux va encore considérablement augmenter (57% du parc). Les M7 assureront en outre davantage de trajets (70% exprimé en train-kilomètre), si bien que les nuisances éventuelles diminueront proportionnellement plus.



Comment rendre les trains plus silencieux ?

La source principale des nuisances sonores des trains diffère selon la vitesse. À l'arrêt ou à faible vitesse, on perçoit essentiellement le bruit des moteurs et de la ventilation. Lorsque la vitesse est plus élevée (minimum 60 à 80 km/h), c'est le bruit du roulement, causé par le contact des roues d'acier sur les rails en acier, qui prédomine. Pour qu'un train soit du type plus silencieux, sa construction est déterminante : le bruit du moteur et des installations à bord peut être atténué par une meilleure isolation acoustique. Afin de maintenir le bruit de roulement dans les limites autorisées, des systèmes de freinage sont installés qui empêchent les roues de devenir rugueuses et de générer ainsi davantage de bruit (des freins à disque viennent remplacer les sabots de frein en fer montés sur les trains plus anciens).



Limiter les plaintes de riverains

Lorsque les riverains se plaignent des nuisances sonores, celles-ci ont généralement pour origine les activités exécutées la nuit sur les lieux de garage des trains et à proximité des ateliers de traction et des postes d'entretien. Les nuisances sonores peuvent être générées par les moteurs du matériel diesel (arrêt et démarrage), la préparation des trains pour le départ et la mise en marche des installations de climatisation. En cas de problème, la SNCB examine la possibilité d'organiser l'activité différemment et sensibilise les agents concernés pour qu'ils réduisent les nuisances au maximum. Ils peuvent par exemple éviter de laisser tourner continuellement les moteurs des trains diesel et des locomotives de manœuvre dans les faisceaux de voies, et éviter de démarrer les installations de climatisation trop tôt avant le premier départ du train.

Pour les nouveaux projets, la SNCB prendra des mesures préventives afin d'éviter les nuisances. Lors de la construction du nouvel atelier de traction de Melle, une attention particulière a été accordée à l'implantation des installations et des bâtiments, tandis que des bermes antibruit ont été prévues sur le terrain.





Continuer à assainir le sol

Jusque dans les années septante du siècle dernier, l'environnement n'était pas une priorité, si bien que ce sont les anciens sites d'entretien des trains à vapeur et trains diesel qui présentent plus souvent une pollution du sol. Aujourd'hui, on se préoccupe d'assainir les terrains en exécution de la législation existante dans les régions. La SNCB met par ailleurs tout en œuvre pour éviter toute nouvelle pollution.

Les terrains dont la SNCB n'a plus besoin peuvent, de par leur situation, offrir une importante plus-value sociale et jouer un rôle dans une approche urbanistique durable. Les terrains de l'ancien Tour & Taxis à Bruxelles où se développe un quartier tout neuf avec un parc, de même que le site de l'ancien atelier d'Anvers-Dam qui a été transformé en parc communal branché (Spoor Noord), en sont des exemples parlants.

Chiffres clés 2016

229

terrains de la SNCB
ne requièrent pas
d'assainissement

27

terrains ont été assainis

124

terrains doivent faire l'objet d'une étude pour déterminer si un assainissement est nécessaire, et ce dans le cadre d'une réaffectation ou de l'exécution de projets de nouvelle construction

42 mio €

consacrés à l'analyse des
sols et à l'assainissement
(depuis 2005)

Réalisations et actions dans un avenir proche

Stratégie et objectifs

- Éviter toute nouvelle pollution du sol > 4 nouveaux ateliers mieux équipés pour combattre ou traiter la pollution (produits dangereux encuvés, sols imperméables, ...)
- Intervenir immédiatement dans l'éventualité d'une nouvelle pollution > introduction de procédures standardisées pour une action rapide et sensibilisation des collaborateurs concernés
- Poursuivre les opérations d'assainissement conformément aux conventions conclues et à la législation régionale



La prévention avant tout

Un respect rigoureux des réglementations environnementales offre la garantie d'une prévention maximale. Il s'agit par exemple de contrôler les citernes à mazout, de conserver les produits dangereux dans une cuve et de les collecter correctement. En cas de démolition de vieux ateliers, nous veillons à ce que tous les produits dangereux pour le sol, les canalisations et les citernes soient soigneusement enlevés, évacués et nettoyés.

Lors de la location d'un terrain de la SNCB, par exemple à des ferrailleurs ou à des stations-service, il existe un risque de pollution importante du sol. Afin d'éviter le plus possible d'en arriver à cette situation, nous imposons de plus grandes garanties dans les contrats de location et nous effectuons des contrôles préventifs.



Assainissement du sol

Nous poursuivons nos efforts en termes d'analyse des sols et d'inventorisation. La SNCB a examiné au total 380 sites où des activités à risque ont un jour été exécutées ; 124 d'entre eux doivent encore être assainis. L'assainissement a rarement un caractère urgent et est généralement effectué lors de la réaffectation d'un terrain. Les principales opérations réalisées ces dernières années comprennent l'assainissement de l'ancienne sous-station de traction de Bruxelles-Midi et d'un ancien atelier de réparation des wagons de marchandises à Gand (2015), ainsi que l'assainissement du terrain autour du château d'eau de Tour & Taxis à Bruxelles (2016). Le terrain de l'atelier d'entretien de Stockem, abandonné en 2016 et qui avait accueilli une installation d'approvisionnement pour les trains (diesel), fait actuellement l'objet d'un assainissement.

Nous allons nous attaquer à plusieurs chantiers d'assainissement d'ici 2022 : un site à Bruxelles-Nord (vieille citerne à mazout), des parties des terrains des ateliers de Merelbeke, Malines, Courtrai et Ostende, et un site à Wondelgem où une installation de créosotage de traverses en bois a causé une pollution historique.

Ours

SNCB Corporate Communication 10/2017

Concept et texte : Bruno Van Calster et Wim Bontinck

Lay-out : Samuel Durt

Coordination des photos: Veerle Baele

Photos: Eric Herchaft et Julien De Wilde (Reporters)

Editeur responsable : Fanny Bouillon, Avenue de la Porte de Hal 40, 1060 Bruxelles

Impression : Antilope Lier

Imprimé sur Cocoon, 100% recyclé



www.sncb.be

