



Durabilité

Objectif propreté

métier

H-SE.03 coordonne l'assainissement des terrains du Groupe, en vertu d'obligations légales. Le site de l'atelier d'Etterbeek a été assaini récemment. Explications.

Les premiers assainissements sont réalisés dès 1996. Depuis, environ 400 sites ont été répertoriés. Dans la majorité des cas, un assainissement n'est pas nécessaire. Pour 50 sites, un plan d'assainissement a été rédigé.

Nos contrats de gestion, nos plans de politique environnementale et la législation (différente selon la Région) imposent d'assainir nos terrains dans 4 cas: fin de l'exploitation d'une activité, vente ou achat d'un terrain, pollution suite à un incident, découverte fortuite d'une pollution. Un bureau d'études procède alors à une étude de reconnaissance de l'état du sol: des forages permettent de voir si le terrain est pollué. Si oui, on évalue sa gravité en détail.

Un ballet de grues

S'ensuit un plan d'assainissement qui débouche sur des travaux, de deux types selon la pollution constatée. Dans 80% des cas, on procède à une excavation des terres (et/ou de l'eau). Elles sont traitées dans un centre de traitement extérieur. Ensuite, on remet de la terre 'propre'. On peut procéder aussi à des traitements in situ: pose d'un puits de pompage de l'eau souterraine ou injection de produits, par exemple.

Les phases de la procédure doivent être approuvées par les instances régionales.

La mission est coordonnée par H-SE.03. Aussi bien pour les terrains du Holding que ceux de la SNCB et d'Infrabel. Les travaux sont suivis par Tuc Rail ou H-Stations.

Gros plan sur Etterbeek

Suite à la cessation de l'activité de l'atelier, le Fonds d'Infrastructure Ferroviaire, devenu propriétaire après la restructuration en 2005, a vendu le terrain à une société foncière. L'étude préalable de reconnaissance a révélé une pollution mixte. Elle est liée à l'activité: il y a des hydrocarbures (fuites de citernes), des solvants, du PCB, du mercure... (stockage de déchets, de peintures). La pollution est aussi liée à la nature du remblai: des cendrées, résidus de combustion de charbon de la traction vapeur. Les travaux d'assainissement ont démarré en août 2009. On a confiné les cendrées et remplacé les 25 premiers centimètres du terrain par des terres propres. Les autres tâches de pollution ont été excavées. A un endroit, jusqu'à 12 mètres de profondeur!

Parallèlement a eu lieu la démolition des bâtiments. Ce chantier, sur 10 hectares, a



Hugues Ducarme teste les équipements TBL1+ installés à bord de la voiture pilote.

TBL1+

Les M5 modernisées équipées à Cuesmes

été achevé en septembre 2010. Son coût est de 2.500.000 euros. La partie le long du Boulevard du Triomphe a été vendue au Chirec qui va y bâtir un hôpital. La destination future de la partie entre les lignes 161 et 26 et leur jonction n'est pas encore fixée.

L'atelier a quitté Etterbeek en octobre 2009 pour s'installer dans ses nouveaux locaux à Schaerbeek. Cette fusion fait de l'atelier Infra de Schaerbeek le plus important du pays avec ses 500 collaborateurs.

Activités de l'atelier fermé:

- **Magasin** de produits de signalisation, caténaire, téléphonie, éclairage et force motrice.
- **Atelier courants forts:** montage de commandes d'aiguilles, de commutateurs de caténaire, chaînes pour la desserte de l'alimentation, installation 1 KV...
- **Atelier courants faibles:** fabrication de produits pour la signalisation, l'alimentation électrique, la téléphonie, l'éclairage et la force motrice, la sonorisation...

L'atelier de Cuesmes poursuit actuellement l'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5. Les équipes profitent de la modernisation en cours des M5 pour monter les équipements à bord.

Le travail se fait donc pendant que le matériel est immobilisé pour une certaine durée. L'objectif: immobiliser le moins possible le matériel roulant, pour ne pas pénaliser les voyageurs.

A ce jour, 9 voitures pilotes M5m sont équipées et deux vont encore suivre d'ici la fin de l'année. "L'installation de la TBL1+ à bord des voitures pilotes M5m prend du temps, tant pour le montage que pour les tests" explique Luc Bouguignon, ingénieur à Cuesmes. "Par engin, il faut compter près de 270 heures de travail".

Contraintes techniques

Car les M5 n'ont évidemment pas été conçues à l'origine pour les équipements TBL1+, notamment l'antenne sous la caisse. "Pour implanter l'antenne, il nous faut d'abord modifier la disposition des tuyauteries pneumatiques, comme celles des freins" poursuit Jean-Charles Gualano, chef – technicien elm, véhicules et installations. "Il faut aussi veiller à éviter toute masse métallique à proximité de l'antenne, pour éviter toute interférence. Cela nécessite de 70 à 80 heures de travail mécanique". A quoi s'ajoutent pas loin de 200 heures de travail, nécessaires pour l'installation des câblages électriques, du rack et du module de signalisation à bord du poste de conduite, ainsi que la mise au point et les tests.

A noter qu'outre la TBL1+, l'atelier installe également le GSM-R à bord.

sécurité